

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ФІЗИЧНОГО ВИХОВАННЯ І СПОРТУ УКРАЇНИ

КАФЕДРА ТУРИЗМУ

## **КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

на здобуття освітнього ступеня бакалавра  
за спеціальністю 242 Туризм,  
освітньою програмою «Туристично-екскурсійне обслуговування»

на тему: **«КРУЇЗНИЙ ТУРИЗМ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА  
ПЕРСПЕКТИВИ»**

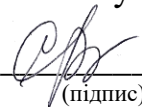
Здобувачки вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня  
Кучиної Альони Сергіївни

Науковий керівник: Попович С. І.  
кандидат історичних наук, доцент

Рецензент : Антоненко В. С.  
доктор географічних наук, професор,  
завідувач кафедри готельно-ресторанного  
і туристичного бізнесу Київського  
університету культури

Рекомендовано до захисту на засіданні  
кафедри (протокол № 10 від 12.04.2023 р.)

Завідувач кафедри: Бабушко С. Р.  
доктор педагогічних наук, професор

  
(підпис)

**Київ – 2023**

## АНОТАЦІЯ

**Кучина А. С. Проблеми та перспективи розвитку круїзного туризму в Україні. – Рукопис.**

Випускна кваліфікаційна робота за спеціальністю 242 Туризм спеціалізацією «Туристично-екскурсійне обслуговування». – Національний університет фізичного виховання і спорту України. Київ, 2023.

Кваліфікаційну роботу присвячено висвітленню проблем функціонування та перспектив розвитку круїзного туризму в Україні. Авторкою визначено сутність поняття «круїзний туризм», з'ясовано особливості його організації та ступінь наукового опрацювання досліджуваної теми, висвітлено досвід розвитку круїзного туризму в інших країнах. Проаналізовано етапи становлення вітчизняного круїзного туризму, його ресурсний потенціал та сучасний стан. Окреслено проблеми та перспективи розвитку круїзного туризму в Україні.

**Ключові слова:** туризм, круїз, круїзний туризм, маршрут, туристична інфраструктура, лайнер, водні комунікації, акваторія.

## ANNOTATION

**Kuchina A. S. Problems and prospects of cruise tourism development in Ukraine. - Manuscript**

Graduate qualification work in specialty 242 Tourism, specialization "Tourist and excursion services." - National University of Physical Education and Sports of Ukraine. Kyiv, 2023.

The qualification work is devoted to highlighting the problems of functioning and prospective development of cruise tourism in Ukraine. The author defines the essence of the concept of "cruise tourism", clarifies the peculiarities of its organization and the degree of scientific study of the topic under study, highlights foreign experience in the development of cruise tourism. The stages of formation of domestic cruise tourism, its resource potential and current state are analyzed. The problems and prospects for the development of cruise tourism in Ukraine are outlined.

**Keywords:** tourism, cruise, cruise tourism, route, tourist infrastructure, liner, water communications, water area.

## ЗМІСТ

<b>АНОТАЦІЯ. ANNOTATION.....</b>	<b>2</b>
<b>ВСТУП.....</b>	<b>4</b>
<b>РОЗДІЛ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження круїзного туризму.....</b>	<b>7</b>
1.1. Сутність, термінологічний апарат і класифікація видів круїзного туризму.....	7
1.2. Ступінь наукового опрацювання досліджуваної теми.....	11
1.3. Світовий досвід організації круїзного туризму.....	14
<b>РОЗДІЛ 2. Аналіз організації круїзного туризму в Україні.....</b>	<b>27</b>
2.1. Зародження та становлення круїзного туризму в Україні.....	27
2.2. Передумови та ресурси розвитку круїзного туризму.....	31
2.3. Аналіз функціонування вітчизняного круїзного туризму на сучасному етапі.....	39
<b>РОЗДІЛ 3. Проблеми та перспективи організації круїзного туризму в Україні.....</b>	<b>45</b>
3.1. Проблемні аспекти організації круїзного туризму.....	45
3.2. Перспективи та пріоритети розвитку круїзного туризму в Україні....	48
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>58</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ.....</b>	<b>61</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>68</b>

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Круїзний туризм є одним із найпопулярніших і швидко зростаючих сегментів туристичної сфери, що має інвестиційний потенціал, який базується на його постійно зростаючому попиті та, як наслідок, економічних результатах, яких досягає цей вид туризму.

На сучасному етапі проблеми розвитку круїзного туризму в Україні, в основному, пов'язані із затяжною пандемією COVID-19 і повномасштабним російським вторгненням, яке триває вже більше року. Також, до низки негативних чинників, що гальмують вітчизняний круїзний туризм можна віднести: відсутність сучасних умов пасажирських терміналів і транспортного сполучення з центральними районами міст, недостатню кількість комфортабельних лайнерів із сучасною туристичною інфраструктурою та ін. Незважаючи на найдовшу серед чорноморських країн берегову лінію, сприятливий клімат, тепле море та багату історико-культурну спадщину, ефективність вітчизняного круїзного туризму є доволі низькою. У довоєнний період круїзний туризм в Україні становив менше однієї десятої світового рівня, а морський пасажиропотік країни є меншим 3% від загального туристичного потоку.

Така ситуація зумовлює необхідність розроблення низки заходів щодо забезпечення стратегічного розвитку вітчизняного круїзного туризму. Реалізація зазначених заходів сприятиме максимально ефективному використанню ресурсної бази України та її подальшому успіху, як круїзної туристичної дестинації для подальшого економічного відновлення країни.

Опрацювання авторкою значної кількості джерел з досліджуваної проблеми дає їй підстави стверджувати, що розвиток українського круїзного туризму ще не був предметом цілеспрямованого наукового дослідження вітчизняними та зарубіжними вченими. Саме ця обставина й спонукала авторку обрати темою своєї кваліфікаційної роботи: «Круїзний туризм в Україні: проблеми та перспективи»

**Об'єктом дослідження** є круїзний туризм в Україні .

**Предметом дослідження** є сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку круїзного туризму в Україні.

**Метою дослідження** є всебічний аналіз сучасних тенденцій, проблем і перспективних напрямів розвитку українського круїзного туризму.

Для реалізації зазначеної мети авторкою сформульовано такі **завдання дослідження**:

визначити теоретико-методологічні засади дослідження круїзного туризму;

осмислити сутність, термінологічний апарат і з'ясувати класифікацію видів круїзного туризму;

проаналізувати ступінь наукового опрацювання досліджуваної теми;

дослідити світовий досвід організації круїзного туризму;

здійснити аналіз організації круїзного туризму в Україні;

визначити й охарактеризувати основні етапи становлення круїзного туризму в Україні;

висвітлити ресурсний потенціал розвитку круїзного туризму в Україні;

проаналізувати функціонування вітчизняного круїзного туризму на сучасному етапі;

виявити та систематизувати проблеми круїзного туризму в сучасних умовах;

окреслити перспективні напрями розвитку українського круїзного туризму;

підготувати обґрунтовані висновки за результатами кваліфікаційного дослідження.

**Джерельна база.** У процесі написання кваліфікаційної роботи авторкою опрацьовано понад 70 джерел. Передусім, варто назвати науковців, праці яких стали теоретико-методологічною основою кваліфікаційної роботи, серед них: Антоненко І. [21], Аріон О. [1], Герасименко В. [5, 6], Добрянська Н. [10; 11], Логунова Н. [24-32], Мельник І. [33], Нездоймінов С. [38-41], Шпилько С. [57].

Стан і перспективи розвитку круїзного туризму в світі та Україні вивчали Зацепіна Н. [15], Корнілова В., Корнілова Н. [1] та ін.

Крім того, авторкою опрацьовано значний масив інформації з всесвітньої мережі Інтернет, що стали у нагоді під час написання кваліфікаційної роботи.

У процесі підготовки кваліфікаційної роботи авторка послуговувалася такими **методами дослідження** як: порівняння, аналіз, опис, синтез, індукція та дедукція, а також статистичний, соціологічний, історичний, структурно-функціональний, проблемно-орієнтовний, прогностичний, картографічний та ін.

**Теоретичне значення** кваліфікаційної роботи полягає у комплексному дослідженні теоретико-методологічних засад розвитку круїзного туризму в Україні.

**Практичне значення** кваліфікаційної роботи полягає в тому, що її результати можуть сприяти активному пропагуванню, популяризації та промоції вітчизняного круїзного туристичного продукту на українському та міжнародному ринках. Також вони можуть використовуватись в освітньому процесі підготовки здобувачів вищої освіти за спеціальністю 242 Туризм. Авторка сподівається, що результати кваліфікаційної роботи можуть бути використані у процесі подальших досліджень круїзного туризму в Україні.

**Структурно** кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і літератури та додатків.

## **РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ**

### **1.1. Сутність, термінологічний апарат і класифікація видів круїзного туризму**

Для розуміння сутності круїзного туризму та його класифікації необхідно розглянути основні терміни та поняття, пов'язані з цією галуззю.

Круїз - організована морська, річкова або океанічна подорож на спеціально обладнаному пасажирському судні, яка здійснюється з розважальною метою, дає змогу учасникам подорожі відпочити та дізнатись щось нове про культуру різних міст, країн тощо.

Круїзне судно - спеціально обладнане пасажирське судно, що здійснює туристичний рейс (зазвичай, міжнародний, але буває і в межах однієї країни) водними шляхами та перевозить пасажирів, які є учасниками групової туристичної програми, та, які розміщені на судні з метою здійснення (згідно розкладу) короточасних туристичних відвідин одного або декількох портів.

Порт – морський, транспортний вузол на березі моря або в естуарії річки, що приймає та відправляє морські судна з вантажами та пасажирями.

Маршрут - послідовність портів, які туристи відвідують під час круїзу. Маршрут може мати зупинки в різних країнах та на різних континентах.

Трансфер - перевезення пасажирів від аеропорту, залізничного вокзалу або іншого пункту прибуття до порту, з якого відбувається відправлення круїзу або навпаки.

Каюта – спеціально обладнане приміщення на судні, призначене для проживання людей, а також для різних службових цілей.

Круїзний тариф - це, фактично, повна оплата за проживання в обраній каюті, відвідування різних розважальних заходів (концерти, шоу, вистави в театрі), користування спортивними майданчиками й тренажерними залами (за винятком особистих тренувань із тренером), а також вартість харчування в ресторанах на борту лайнера, за винятком спиртних напоїв.

Внутрішній туризм - тимчасовий виїзд громадян конкретної країни з постійного місця проживання (в межах державних кордонів тієї самої країни) для відпочинку, задоволення пізнавальних потреб, занять спортом та інших туристичних цілей.

Міжнародний туризм - це подорож особи за межі постійного місця проживання, що включає перетин кордону та здійснюється на термін від однієї доби до року з пізнавальною, відпочинковою, оздоровчою чи іншою метою, без здійснення оплачуваної діяльності в місці тимчасового перебування.

Знання основної термінології круїзного туризму допоможе краще розуміти його сутність та особливості різних видів круїзів.

Для кращого розуміння різноманітності круїзного туризму розглянемо класифікацію круїзів за різними параметрами:

За тривалістю круїзи поділяються на:

1. Кільцеві тури із заходом у 8-12 портів різних прибережних країн і популярних морських курортів;
2. Маршрути "open jaw", коли туристи прямують тільки в один кінець подорожі;
3. Короткочасні виходи в море на 2-3 дні для спеціальних цілей, наприклад, для організації грального бізнесу.
4. Прибережні морські екскурсії та прогулянкові рейси;
5. Довготривалі подорожі, які можуть тривати до 6 місяців.

Види круїзного туризму:

1. Морський круїз (подорож) - туристична поїздка морем, зазвичай із заходом у порти, на борту спеціального пасажирського судна.
2. Річковий круїз відрізняється від морського тим, що пасажери знаходяться близько до берега, а тому такий круїз зосереджений більше на огляді визначних пам'яток та краєвидів.
3. Експедиційний круїз - менший за своїм масштабом. Мета експедиційного круїзу - взяти участь у комплексному освітньому процесі. Спеціалізується на подорожах, які пропонують враження



від природи в таких регіонах, як Північна Європа, Аляска чи Арктика.

За типом судна:

1. Мегакруїзи [дод.А] - це найбільші круїзні лайнери. Вони є новим класом круїзних суден, які зосереджені на максимальному збільшенні місткості та послуг на борту. Деякі мегакруїзи можуть вмістити більше 5000 пасажирів.
2. Середні круїзні судна [дод.Б] - судна зі збалансованим співвідношенням пасажирів, комфорту та розваг. На таких суднах більше уваги приділяється сервісу.
3. Яхти [дод. В] - судна, призначені для спортивних або туристичних цілей та відпочинку. До яхт не належать рейсові судна, призначені для комерційних цілей, а також для перевезення значної кількості пасажирів.
4. Річкові круїзні судна [дод.Г] - судна, які за технічними характеристиками придатні та у встановленому порядку допущені до експлуатації, виключно, у визначених зонах внутрішніх водних шляхів.

За цільовою аудиторією:

1. Сімейні круїзи спрямовані на розваги й активності для всієї родини, зокрема, для дітей та підлітків. Часто містять спеціальні клуби, анімацію та програми.
2. Круїзи для пенсіонерів зосереджуються на комфорті, спокої та культурних програмах, призначених для людей літнього віку.
3. Тематичний круїз може бути присвячений архітектурному стилю, історичній події, країні, особистості, географічному артефакту або боротьбі за порятунок тварин, які на межі вимирання. Тривалість такого круїзу не має фіксованих термінів і може, в одному випадку, тривати декілька днів, а в іншому - розтягуватися на кілька тижнів.

4. Круїзи для любителів активного відпочинку пропонують широкий вибір спортивних занять, таких як: снорклінг, каякінг, трекінг та ін.

Таким чином, круїзний туризм - це різноманітний вид відпочинку, який може задовольнити потреби туристів. Він поєднує комфорт готелів, з можливістю відвідати багато місць протягом однієї подорожі, а також пропонує різні види круїзів залежно від тривалості, маршруту, типу судна та цільової аудиторії.

Загалом, круїзний туризм продовжує набирати обертів серед широкого кола мандрівників, від молоді до пенсіонерів, від сімей з дітьми до молодих пар, від любителів активного відпочинку до тих, хто шукає спокою.

Круїзний туризм є не тільки одним з найдинамічніших, унікальних і популярних видів відпочинку. Він має певні переваги і характеристики, які роблять його більш стабільним. Цими перевагами є:

зручність: круїзний туризм дозволяє відвідати кілька країн та міст, без необхідності пакувати валізи та щоразу змінювати місце проживання. Корабель виконує функції готелю, ресторану та розважального центру, забезпечуючи комфорт під час подорожі.

широкий вибір маршрутів та круїзів: компанії пропонують багато різних маршрутів, що охоплюють всі континенти та регіони світу. Від Середземномор'я до Аляски, від Амазонки до Антарктики.

широкий вибір розваг та заходів: на борту круїзного лайнера ви можете насолодитися широким спектром розваг, включаючи: театральні вистави, концерти, кіно та казино. Також є спеціальні клуби та анімаційні програми для дітей. Екскурсійні програми в портах також допоможуть вам ознайомитися з культурою та історією місць, які ви відвідуєте.

"все включено": означає, що у вартість тарифу входять чай/кава та алкогольні напої в будь-який час у всіх барах і ресторанах лайнера.

доступність: колись круїзи вважалися розкішною, але завдяки широкому діапазону цін і спеціальним пропозиціям, що пропонують круїзні компанії, вони стали доступними для широкого кола мандрівників.

Отже, круїзний туризм пропонує низку переваг, що є привабливими для різних категорій туристів. Завдяки зручності, різноманітним маршрутам, розвагам, безпеці та доступності, круїзи стали популярним вибором для мільйонів людей, які шукають незабутній відпочинок.

## **1.2. Ступінь наукового опрацювання досліджуваної теми**

Ступінь наукового опрацювання дослідження круїзного туризму в Україні є достатньо високим. До повномасштабного російського вторгнення ця тема була актуальною через розвиток туристичної сфери в Україні та потребою вивчення нових туристичних напрямів. Однак, з початком повномасштабної російської агресії, туризм у країні скоротив свою ділову активність, а функціонування круїзного туризму практично було припинено через активну ворожу діяльність в Чорному й Азовському морях.

На основі аналізу показників минулих років можна дійти висновку, що Україна є унікальною туристичною дестинацією, що має всі передумови для організації та розвитку круїзного туризму, завдяки найбільшій протяжності морського узбережжя серед усіх чорноморських країн, сприятливому клімату, багатій історико-культурній спадщині.

Дослідженням розвитку круїзного туризму в світі та Україні займаються зарубіжні та вітчизняні науковці. Так, організацію круїзних маршрутів у світі досліджували такі авторитетні іноземні вчені, як Jean-Paul Rodrigue and Theo Notteboom[67]. Розвитку круїзного туризму в одному з найпопулярніших і найрозвиненіших регіонів світу, а саме Карибському басейні присвячено праці: Martha Honey [68], Robert E Wood [73], Giovanni Pino and Alessandro M Peluso [65].

Не стоять осторонь дослідження цієї проблематики й українські науковці, зокрема Нездоймінов С. [38-41] і Несторова К. [42].

Згідно з визначенням Шпилько С., Анросової Н. та Чударева В., круїзи є не просто «різновидом пасажирських перевезень водними видами транспорту, а специфічним і високотехнологічним видом туристичного продукту, що володіє унікальними споживчими властивостями, які, в свою чергу, обумовлюють особливості підприємницької діяльності щодо його створення, а також функціонування круїзного ринку в цілому»[57]. Також автори стверджують, що круїзний туризм є особливим видом соціальної та економічної діяльності, що передбачає реалізацію фізіологічних, психологічних та інших потреб людей [57].

Паладич І. справедливо зазначає, що «круїзний бізнес – вельми специфічна область діяльності, у якій з судноплавством 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....»[45].

У монографічній праці «Круїзні тури: тенденії розвитку та перспективи», виданій у 2018 р., автори Міхельсон І. та Сафонова О. досліджують історію круїзного туризму у світі.

Арїон О., характеризуючи специфіку створення круїзного туристичного продукту, визначив основні риси, що принципово відрізняють круїзний туризм від інших видів відпочинку[1]:

теплохід є одночасно засобом транспортування та місцем проживання туристів, в якому каюти відповідають номерам у 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 та багато ін.);

маршрути прокладаються регіонами, 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 у готелях, замовлення ресторанів і т.п.

Згідно зі статистикою Всесвітньої туристичної організації, пасажери круїзних суден вважаються екскурсантами з особливим імміграційним паспортним режимом. У більшості випадків у країнах транзиту пасажирам для виходу на берег не потрібна спеціальна віза, проте, час їх перебування, як правило, не перевищує 72 години.

Голубкова І. А. зосереджує увагу на закономірностях розвитку круїзного судноплавства, систематизує умови та принципи глобального судноплавства і на цій основі встановлює інструменти реалізації стратегії розвитку локального сегменту круїзного бізнесу. Автор поділяє законодавство на необхідне та базове, враховуючи закономірності формування круїзного ринку та його основних сегментів, а також визначає пріоритети транспортних елементів круїзного бізнесу, поєднуючи всі аспекти, що забезпечують її ефективне функціонування, тим самим віддаючи пріоритетну роль транспортній складовій круїзного бізнесу[8].

Деякі дослідження саме круїзного туризму є переважно автономними або описовими, з різними інтерпретаціями, оскільки, були створені категорії круїзів, круїзної індустрії та круїзних продуктів. Причин такої ситуації декілька, але основні з них:

деякі автори розглядають круїз як складову туризму в цілому, через це немає можливості оцінити внесок цього виду туризму в національну, регіональну та місцеву економіку, окрім цього важко дослідити системність процесів, що відбуваються в ньому.

відсутність комплексного підходу до розгляду категорії круїзного туризму. З одного боку, це дозволяє виявити причинно-наслідкові

зв'язки між ними, створивши унікальну систему, яка забезпечить усунення термінологічних розбіжностей і створення системи взаємодій, а також забезпечить об'єднання понятійно-категоріального апарату; з іншого боку чітко розмежувати та деконструювати ці поняття.

термінологічна близькість зазначених термінів створює певні труднощі в економіко-статистичному аналізі цих категорій.

Таким чином, аналіз ступеню наукового дослідження теми дозволяє дійти висновку про достатньо високий рівень її опрацювання як вітчизняними, так і зарубіжними науковцями.

### **1.3. Світовий досвід організації круїзного туризму**

Світовий туризм є складовою міжнародних економічних відносин. У галузевому аспекті його варто розглядати, як частину світової торгівлі послугами. Значення міжнародного туризму та його вплив на соціально-економічний розвиток сучасного суспільства зростає в міру прискорення процесу глобалізації світової економіки. Збільшення міжнародних туристичних потоків супроводжується серйозними змінами у соціально-економічній, фінансовій, науково-технічній та інших сферах суспільного життя людини.

Особливе місце серед таких сфер посідає брендинг круїзних туристичних напрямів, що передбачає об'єднання кількох портів з метою створення певного туристичного продукту, а також спільного досягнення мети оптимізації законодавства, розвитку туристичної інфраструктури та збільшення пасажирообігу у відповідних портах. Серед найуспішніших світових брендів:

“Cruise Baltic” [дод.Д]. Балтійське море є одним з нових напрямів для розвитку круїзних подорожей. Як і круїзи Аляскою, цей доступний лише в літні місяці, але є чудовим способом відвідати країни Північної Європи, Німеччину та Польщу. Великі круїзні судна часто відвідують ці води з турами, що тривають від 10 до 14 днів залежно від того, які країни

турист хоче відвідати. Як правило, жоден круїз не передбачає відвідування всіх країн, тому туристу потрібно бути розбірливим. Часто одне судно подорожує Балтійським морем, чергуючи рух за годинниковою стрілкою та проти неї[64].

“Cruise Saint Lawrence”[дод.Е] - система шлюзів і каналів у Канаді та Сполучених Штатах, що дозволяє океанським суднам подорожувати від Атлантичного океану до Великих озер Північної Америки, аж до Дулута (штат Міннесота), на західному узбережжі озера Верхнє. Морський шлях названо на честь річки Святого Лаврентія, що тече з озера Онтаріо до Атлантичного океану. Юридично морський шлях простягається від Монреалю (провінція Квебек) до озера Ері та включає Канал Велленд. Кораблі з Атлантичного океану можуть дістатися до портів усіх п'яти Великих озер. Частина морського шляху річки Святого Лаврентія не є суцільним каналом; скоріше, він складається з кількох ділянок судноплавних каналів у межах річки, низки шлюзів і каналів уздовж берегів річки Св. Лоуренса в обхід кількох порогів і дамб. Декількома шлюзами керує корпорація управління Св.Лоуренса (Сівей) в Канаді, а іншими в Сполучених Штатах -корпорація розвитку Св.Лоуренса (Сівей); обидві корпорації разом рекламують морський шлях . Ділянка річки від Монреалю до Атлантики знаходиться під юрисдикцією Канади, регулюється офісами транспорту Канади в порту Квебек [63].

Круїзний ринок можна умовно поділити на два сегменти, що паралельно розвиваються: масовий (мегалайнери, довжиною понад 300м і пасажиромісткістю до 2000 осіб і більше) та нішовий (індивідуальні подорожі на менших суднах місткістю менше 500 пасажирів). Існує також проміжна категорія суден місткістю від 500 до 1000 пасажирів (колишні лайнери), проте їх кількість з кожним роком зменшується через нерентабельність [52].

Для обох сегментів ринку характерна висока диференціація продукту, що надається: для масового сегменту - на борту судна; для нішового сегменту - на

березі, під час відвідання круїзних портів. За статистичними даними попит на річкові, морські та океанські круїзи сягнув 22,04 млн (у перерахунку на пасажирів) [52].

Частка круїзної індустрії у світовій економіці (в грошовому виразі) склала 119,9 млрд дол. США . Десять провідних країн світу, що презентують всі регіони Земної кулі, забезпечили круїзним компаніям 19,2 млн пасажирів, на яких припадає 88% всього круїзного потоку. За обсягом пасажиропотоку лідирують США[49]. На них припадає більше половини (51%) сучасної чисельності круїзних туристів - 11,21 млн осіб. США зосередилися на створенні високоякісного, доступного масового круїзного продукту. Американський ринок круїзної індустрії створив дуже привабливу і доступну послугу для жителів США, Європи та Азії. Німеччина і Великобританія ділять друге місце: 15%, з 3,38 млн пасажирів. Трійку лідерів замикають Австралія, Італія та Канада. На кожен з цих країн припадає 800 тис. туристів (12%). Далі слідують Китай, Франція, Іспанія та Норвегія з 2 млн пасажирів (10% від загальної світової чисельності) [17].

Кризовим для ринку туристичних послуг став 2020 р., коли в світі відбувалась активна стадія пандемії коронавірусу COVID-19. Безпрецедентні глобальні обмеження на поїздки спричинили найсерйозніші проблеми у світовій економіці з часів Другої Світової війни[49].

Від початку пандемії круїзні лайнери стали одними з головних середовищ поширення коронавірусу, тому невеликі чартерні круїзні компанії почали скасовувати рейси на 2021 р. Зокрема, американська круїзна компанія сегменту люкс Seabourn Cruise Line, що належить Carnival Corporation, скасувала майбутні рейси на трьох своїх судах. Загалом, щорічний ринок світової індустрії морських круїзів до кризи становив 120 млрд дол.США. Він забезпечував роботою понад 1,2 млн працівників. Круїзна індустрія ще й досі потерпає через фінансові та репутаційні втрати та численні судові позови. Ця галузь не є у списку пріоритетних на державну підтримку, адже круїзна бізнес-модель десятиліттями розвивалася поза державною регуляцією. Національні



уряди та спільноти розробили відповідні стратегії для усіх суб'єктів туристичної діяльності для всіх етапів кризи. Йдеться не лише про надання підтримки у вигляді компенсації втрачених прибутків, а й про уведення регуляторних норм щодо стандартів і протоколів для бізнесу з метою відкриття, адаптації та доступу на нові ринки, а також підвищення підприємницького потенціалу малого та середнього бізнесу турфірм і сприяння процесам налагодження співпраці[59].

Деякі круїзні компанії запровадили нові маршрути та послуги, щоб привернути туристів. Також для забезпечення безпеки пасажирів та екіпажу, круїзні компанії впроваджували додаткові заходи, такі як додаткове прибирання та дезінфекція кораблів, тестування на COVID-19 перед посадкою на борт, вимога носити маски та дотримуватися соціальної дистанції.

Попри пандемію COVID-19 та повільні темпи відновлення, прибережний та морський туризм залишається одним із найбільш прибуткових секторів світової економіки. Для малих острівних країн, що розвиваються, туризм, у тому числі круїзний, є основним локомотивом економічного зростання і створення робочих місць, основним джерелом іноземної валюти, він має вирішальне значення для забезпечення економічної стійкості. У майбутньому основною проблемою сталого розвитку сектору, особливо для прибережних держав і вразливих малих острівних країн, таких як країни Карибського басейну, буде ступінь, в якому міжнародна спільнота (як державна, так і приватна) буде віддана рішучим діям щодо клімату в океані.

У глобальному масштабі ринкова вартість морських і прибережних ресурсів і галузей промисловості оцінюється в 3 трлн дол.США або близько 5% світового валового внутрішнього продукту, в той час, як внесок економіки океану в глобальну додану вартість, за консервативними оцінками, знаходиться на порядку 1,5 трлн дол.США на рік, або приблизно 3% світової доданої вартості. Розвиток прибережного та морського туризму є важливим компонентом «блакитної» економіки та його здатністю допомогти нам у

досягненні цілей сталого розвитку (ЦУР). Це стосується не тільки ЦУР 14 («Збереження та стійке використання океанів, морів і морських ресурсів»), але й ролі «блакитної» економіки у досягненні інших ЦУР, таких як ЦУР 1 («Повсюдно покінчити з бідністю у всіх її формах»). За даними Всесвітньої туристичної організації ООН, круїзний сектор підтримує 1,2 млн. робочих місць і щороку приносить 150 млрд дол. США у світову економіку. Оскільки глобальна океанічна економіка швидко зростає, це створює все більше можливостей досягнення стійкості в океані та на узбережжях, особливо перед зміною клімату та нинішньою пандемією COVID-19 [19].

Прибережний і морський туризм робить значний внесок в економічний розвиток у світі, особливо, в країнах Карибського басейну, що серйозно залежать від туризму. Велика залежність від морських та океанських ресурсів є життєво важливим для круїзних пасажирів. За даними Міжнародної асоціації круїзних ліній (CLIA), у 2018 році круїзний сектор вніс у світову економіку 150,13 млрд дол. США, а у 2019 році цей сектор приніс прибутку 154,46 млрд дол. США. На національному рівні у 2019 році круїзний туризм вніс в економіку Ямайки 21,6 млрд дол. США шляхом туристично-рекреаційних послуг, послуг харчування, послуг пасажирських перевезень, а також розважальних та культурних послуг [59].

Експерти CLIA визначили 13 ключових трендів круїзної індустрії на найближчі роки [18]. Серед них - зростання популярності річкових круїзів. Очікується, що 18 нових річкових лайнерів вийдуть на круїзні маршрути членів CLIA, в результаті чого флот загалом налічуватиме 170 суден. Круїзний флот також продовжує зростати. Очікується, що кількість круїзних суден збільшиться на 27 одиниць. Круїзний бум продовжиться в Азії, де п'ять років тому ринок був ледь розвинений. Наразі, Азія є найбільш швидкозростаючим регіоном у круїзній індустрії. З 2021 по 2022 р. кількість пасажирів тут подвоїлася до 1,4 млн. Зростання в Австралії трохи повільніше, але тут також ринок круїзів зростає (за десять років майже в 10 разів). Стабільні продажі на круїзному ринку також сприятимуть збільшенню кількості компаній і

туристичних агентств, що продають цей продукт. Вже понад 30 тис. туристичних компаній є членами CLIA, а ще 6 років тому учасників цього ринку було у два рази менше [18].

Продовжить розвиватись й "мультикультурний" тренд, тобто максимальне представлення національних кухонь, ресторанів, магазинів, шоу та інших елементів розваг і сервісу на борту лайнерів. Китай стає другим за величиною джерелом круїзних пасажирів у світі. В 2016 р. 1,72 млн мешканців внутрішніх районів Китаю забронювали подорожі на круїзних лайнерах, що на 43% більше, ніж у 2015 р. Темпи зростання виявилися на 20% вищими середнього показника у Азійсько-Тихоокеанському регіоні (АТР). У 2017 р. кількість круїзних подорожей Китаєм та за його межами, що здійснювались через 11 головних портів країни, становила понад 4,5 млн (на 84% більше). На 2018 р. Китай займав восьме місце на світовому ринку круїзних подорожей. За прогнозами експертів, до 2024 р. країна стане найдинімчнішим та жвавим круїзним ринком в АТР. Цю інформацію підтверджують дані Державного управління КНР з питань туризму, згідно з якими китайський круїзний ринок може стати найбільшим в АТР. На китайському ринку вже присутні найбільші світові круїзні компанії, такі як Carnival, Royal Caribbean, Norwegian, MSC та Genting[18].

Компанії, що входять до складу холдингу Carnival, контролюють 44,8% світового ринку морських круїзів. Частка шести судноплавних компаній, що йдуть за групою Royal Caribbean, становить 24,7%. Далі, три компанії Norwegian Cruise Line займають 8,9% обсягу ринку, а MSC Cruises має 6,4%. Загальний круїзний флот усіх діючих операторів нараховував 300 лайнерів. Для порівняння, ще у 2000 р. їх сумарна кількість становила 237 суден, а до 2023 р. в єдиний "парк" суден круїзних компаній світу увійдуть 386 лайнерів. Майже 40% маршрутів круїзних компаній світу припадає на Карибський регіон, на другому місці – Середземномор'я (17%), на третьому – Азійсько-Тихоокеанський регіон (10,4%) [18]. З 2000 р. кількість суден у всіх діючих операторів зросла з 237 до 300, але до 2023 р. ця кількість збільшилась до 386.

За даними 2022 р. на Carnival Corporation припадає 42,1% круїзного ринку з її флотом у 113 суден, на Royal Caribbean Cruises відповідно 22,8% з 53 суднами, на MSC Cruises – 9,9% з 19 суднами, тоді як Norwegian Cruise Line має 9% з 27 суднами. На сьогодні вони є найбільшими стратегічними гравцями на ринку продажів круїзів. Перелік найбільших круїзних компаній світу на 2022 р. представлено в табл. 1.1.

Таблиця 1.1.

### Найбільші круїзні компанії світу на 2022 р.

№	Назва круїзної компанії	Кількість суден	Ліжкомісця, тис.	Пасажиромісткість, тис. місць	Ринкова частка, %
1	Carnival Corporation	113	273,5	13404,0	42,1
2	Royal Caribbean Cruises	53	144,3	7260,9	22,8
3	MSC Cruises	19	63,0	3159,3	9,9
4	Norwegian Cruise Line	27	59,	2878,3	9,0
	Всього	212	539,9	26702,5	83,8

Джерело : узагальнено автором

Компанія Carnival Cruise Lines Inc. (CCL) є засновницею британо-американського концерну Carnival Corporation & plc, що об'єднує 12 круїзних компаній. Штаб-квартира найбільшого та найуспішнішого в світі оператора круїзних лайнерів розташована в Майямі (Флорида, США). Круїзні лайнери компанії називають "кораблями розваг". Характерною для всіх суден Carnival є форма труби, що нагадує хвостовий плавник кита. Вперше вона з'явилася в 1981 р. при будівництві нового судна Tropicale. В 2007 р. компанія зробила назви суден однотипними, що починаються словом "Carnival" [18].

Друга за величиною круїзна компанія - американо-норвезьке спільне підприємство Royal Caribbean Cruises Ltd., що офіційно зареєстроване в Монровії (Ліберія) та має штаб-квартиру в Майямі (США). До складу цієї компанії входить 5 дочірніх підприємств [18]:

Celebrity Cruises. Компанія була заснована 1989 року. Celebrity завжди дотримувалася концепції класичної, елегантної круїзної подорожі, не забуваючи про сучасні віяння моди. У 1997 році відбулося злиття Celebrity Cruises з Royal Caribbean International, в результаті сформувалася компанія Royal Caribbean Cruises Ltd. У Celebrity приділяється особлива увага персоналу для того, щоб кожен співробітник, від капітана до молодшого помічника, гідно представляв компанію і робив усе можливе для поліпшення пасажирського сервісу. Celebrity Cruises надає своїм працівникам хороші умови роботи та гідну винагороду. З моменту заснування 1989 року метою компанії Celebrity Cruises стала пропозиція круїзів класу "преміум" за доступними цінами. Менш ніж за три роки компанія твердо закріпилася на ринку круїзів і стала навіть більше, ніж просто круїзна компанія. Celebrity Cruises запропонували абсолютно новий вид обслуговування на суднах нового покоління, здивували новим рівнем сервісу і кухні на борту за доступними цінами. Одна з переваг перед іншими компаніями - чудова кухня, а шеф-кухар і головний кулінарний консультант Celebrity - Мішель Ру, видатний французький майстер, який розробляє меню і навчає кухарів, які працюють на лайнерах компанії. Регіони плавання: Карибський басейн, Аляска, Бермуди, Панамський канал, Мексика, Європа [61].

Pullmantur Cruises - круїзна компанія зі штаб-квартирою в Мадриді (Іспанія). Вона розпочала свою діяльність наприкінці 1990-х, як відгалудження мадрридського туристичного агентства Pullmantur. У 2006 р. Pullmantur Cruises через свою материнську компанію була придбана американською Royal Caribbean Group, але згодом Royal Caribbean продала 51% акцій круїзної лінії іспанській інвестиційній компанії Springwater Capital, зберігши 49% ставка. Pullmantur Cruises була найбільшою іспанською круїзною компанією. На початку більшість кораблів Pullmantur не здійснювали круїзи для компанії протягом зимового сезону в північній півкулі. Натомість вони були або відкладені, або зафрахтовані для інших круїзних ліній, таких як, бразильська Viagens CVC. 22 червня 2020 р. через

економічні наслідки, спричинені пандемією COVID-19, власники Pullmantur оголосили, що подали заяву на реорганізацію Pullmantur відповідно до законодавства Іспанії про банкрутство. Pullmantur, який перевіряється адміністрацією, сподівався відновити деякі операції з MV Horizon, який стояв у затоці Елевсін, і двох круїзних лайнерів класу Celebrity Millennium. До грудня 2020 р. було розроблено план реорганізації, щоб відновити деякі круїзи за фінансової допомоги від Royal Caribbean. З середини липня 2021 р. перебував у стадії ліквідації [57].

Azamara Cruises була заснована в 2007 р. після того, як два кораблі класу R від Pullmantur Cruises, що мали перейти до Celebrity Cruises, були передані новій компанії. Першими кораблями компанії були Azamara Quest і Azamara Journey. Вони здійснюють круїзи в екзотичні місця, конкуруючи з Oceania Cruises. Azamara стала досить відомою і в 2009 р. пройшла ребрендинг, отримавши назву Azamara Club Cruises. Між 2012 і 2013 рр. Azamara Quest і Azamara Journey були оновлені, а в 2018 р. компанія придбала Adonia у P&O Cruises, перейменувавши його на Azamara Pursuit. Компанія була заснована Royal Caribbean, що хотіла диверсифікувати свою діяльність. У 2021р. через пандемію COVID-19 компанію продали приватній інвестиційній групі. Зараз Azamara управляє чотирма кораблями. Вони належать до восьми кораблів класу R, що були побудовані для Renaissance Cruises між 1997 та 2001 рр. Azamara Quest і Azamara Journey надійшли на озброєння в 2000 р. під оригінальними назвами R Six і R Seven. У березні 2018 р. Adonia також була передана P&O Cruises і перейменована на Azamara Pursuit [58].

CDF Croisières de France. була дочірньою компанією Pullmantur Cruises і пропонувала круїзи до Середземного моря з середини березня до листопада. Більшість круїзів CDF були все включено, у багатьох випадках, ціна включала авіаквитки. Однак круїзи можна було придбати і без авіаквитків. CDF припинив діяльність у 2017 р. [60].

Royal Caribbean Club

Крім того, підприємству належить 50% акцій TUI Cruises. Royal Caribbean Cruises Ltd. контролює близько 25% світового круїзного ринку. Назви 42 лайнерів компанії закінчуються словами "of the Seas", включаючи 6 найбільших в світі (Harmony of the Seas, Allure of the Seas, Oasis of the Seas та ін.).

Так, найбільший в світі круїзний лайнер Harmony of the seas вийшов у своє перше плавання 16 травня 2016 р. Лайнер побудовано на верфі Сент-Назер у Франції, а його будівництво коштувало 1 млрд євро. Довжина судна – 362 м; ширина – 65 м; каютний фонд – 2,747 кают; водотоннажність 227 тис. т. Судно має 18 палуб (з них 16 – пасажирських). Повне завантаження судна – 6,400 гостей (при двомісному розміщенні – 5,497 гостей). Багатонаціональний екіпаж складається з 2,300 осіб. На борту працює понад 20 ресторанів, 23 плавальних басейни і парк з понад 10 тис. рослин і 50 деревами. На кораблі є сім тематичних зон: центральний парк; СПА та фітнес; відкрита прогулянкова палуба; розваги та шоу; королівський променад; басейни та спортмайданчики; дитяча зона [66].

MSC Cruises — міжнародна круїзна компанія, яка була заснована в Італії, зареєстрована у Швейцарії і має штаб-квартиру в Женеві. Це четверта з найбільших у світі круїзних компаній. У ній працює 16 300 людей по всьому світу. Компанія має філії в 45 країнах. MSC Cruises є частиною холдингу Mediterranean Shipping Company, другого за величиною у світі оператора контейнерних перевезень. Компанію заснував Ахіл Лауро у 1960 р. в Неаполі під назвою Lauro Lines. У її власності було два судна: «Angelina Lauro» та «MS Achille Lauro». У 1979 «Angelina Lauro» згоріла у порту острова Сент-Томас. У 1985 р. «MS Achille Lauro» біля узбережжя Єгипту захопили палестинські терористи. Один заручник був убитий. Згодом терористи здалися єгипетській владі. У 1989 р. компанію придбав холдингу «Mediterranean Shipping Company» і перейменував її у «StarLauro Cruises». У 1994 р. біля берегів Сомалі загорівся та потонув «MS Achille Lauro». Наступного року компанію знову перейменували на «MSC Cruises» [69].

Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. (Norwegian) є круїзною компанією, що зареєстрована на Бермудських островах, зі штаб-квартирою у невключеній території в окрузі Маямі-Дейд (Флорида, США). Вона розпочала свою діяльність у 1966 р. під назвою Norwegian Caribbean Line. Компанія найбільш відома своєю концепцією Freestyle Cruising ("Круїзи у вільному стилі"), яка полягає в тому, що відсутній чітко визначений час для приймання їжі та не потрібна певна форма одягу [71].

За останні роки популярними стали круїзні маршрути до берегів Антарктиди та Північного полюса. «Льодові» круїзи проводяться цілорічно: влітку маршрути пролягають до Арктики, взимку – в Антарктиду. Американська компанія Quark Expedition організовує круїзи на криголами за маршрутом Шпіцберген – Гренландія – Канада — Шпіцберген. Вартість «льодових» круїзів достатньо висока – від 10 тис.дол.США. Однак, до 18 тис.дол.річний попит неухильно зростає удвічі. Останнім часом великої популярності набули круїзні круїзи, як різновид морських круїзів (в основному через їх короткочасність і економність) [43]. Сучасні круїзні пороми є багатопалубними. Безумовними лідерами попиту є комфортабельні круїзи і на це є кілька причин. По-перше, географічна зручність порту відправлення – Гельсінкі. По-друге, «компактність» круїзу – в найкоротшому випадку це - дві ночі на теплоході і один день в Стокгольмі. Є можливість відправитися в цей круїз навіть у вихідні. При цьому, круїз може бути розширений за рахунок більш тривалого перебування в Стокгольмі і Гельсінкі. По-третє, на поромі можна проводити корпоративні заходи. По-четверте, на борту поромів туристам пропонується широкий спектр розваг: магазини безмитної торгівлі, дискотеки, ресторани «все включено», басейни та сауни. По-п'яте, в короткі терміни туристи мають можливість відвідати столиці двох європейських країн, тривалість таких круїзних маршрутів складає від 2 до 4 днів, включаючи відвідування двох країн – Фінляндії та Швеції. Під час перебування на поромах туристам надаються комфортабельні каюти різних категорій, розраховані на людей з різним достатком. Крім Viking Line і Silja Line великим



попитом користуються круїзи молодшої компанії Superfast. На відміну від гігантських поромів Viking Line і Silja Line, що можуть прийняти кілька тисяч туристів, лайнери Superfast перевозять не більше 600 пасажирів. При цьому, на будь-якому з поромів є магазини, кілька ресторанів, сауни, джакузі. Головна перевага круїзів Superfast – швидкість. Пороми доставлять туристів з Фінляндії в Німеччину за 21 год. Надшвидкі пороми ідеально підходять для інтенсив-турів: є все необхідне не тільки для відпочинку, але і для семінарів.

Морські перевезення туристів регулюються правовими актами міжнародного та національного законодавства. До міжнародних перевезень застосовуються контракти і конвенції, включаючи Афінську конвенцію про морське перевезення пасажирів і багажу, Міжнародну конвенцію про охорону людського життя на морі, Міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил, що стосуються перевезення пасажирів морським транспортом [40].

Одним із популярних видів морського круїзу за останні роки стали круїзи на невеликих вітрильних яхтах. Є дві форми оренди яхт: без екіпажу (бербоут-чартер) і з екіпажем (таймчартер). Туристам не потрібна віза для подорожі на яхті під час заходу в будь-який іноземний порт. Яхта приймається на добу по, так званому, паспорту судна, виданим власнику судна або шкіпера. Згідно з СОТ, щорічний стабільний ріст туристів, які користуються різними видами морських круїзів – 8% [52].

У світі існує 650 круїзних портів, з яких у Середземному морі — 158, у Чорному морі — 16 (із них на території України — 6, не рахуючи портів басейну Азовського моря та гирла річки Дунай) [59].

Згідно з прогнозами експертів до 2027 р. число круїзних пасажирів досягне позначки в 40 млн людей на рік, а показник чистого річного прибутку в галузі досягне цифри в 9 млрд дол. США. Прогноз здійснений згідно з даними про середню вартість круїзу.

За даними The Cruise Industry News Annual Report 2019, світовий круїзний флот сьогодні включає в себе 386 лайнерів. Європою ходять 124 круїзні лайнери. В Азії, Тихоокеанському регіоні та Австралії - 41 корабель.

Найближчим часом приєднаються ще 2 круїзні лінії [62]. Отже, ринок круїзного туризму став зростаючим сегментом у всій туристичній індустрії по всьому світу, і в наші дні пропонується безліч різноманітних круїзів. Круїзний туризм за своєю суттю є формою анклавного туризму і включає всі аспекти індустрії туризму, такі як транспорт, розміщення, пам'ятки і гостинність.

Світовий ринок круїзного туризму зростатиме в геометричній прогресії протягом 2022-2032 рр. через збільшення наявного доходу людей, а також останніх розробок круїзних об'єктів та пропозицій на борту.

Одними з провідних компаній на ринку круїзного туризму є AmaWaterways LLC, Ambassador Cruise Holidays Ltd, American Cruise Lines, Carnival Corp. та Plc, Compagnie du Ponant, Cosmos Tours Ltd., Genting Hong Kong Ltd., Kerala Shipping and Inland Navigation. Corp. Ltd, LaVista Travel, MSC Mediterranean Shipping Co. SA, Norwegian Cruise Line Holdings Ltd.

Отже, вивчення світового досвіду організації круїзного туризму свідчить про його тривалий процес зародження, становлення та розвитку, створення розвиненої мережі круїзних ліній, перманентне удосконалення системи обслуговування круїзних туристів, формування низки популярних круїзних дестинацій.

## **РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ**

### **2.1. Зародження та становлення круїзного туризму в Україні**

На основі аналізу визначено, що до 1991 р. про круїзний туризм в Україні, як і в цілому український туризм, говорили, маючи на увазі перебування українських територій у складі різних держав.

В цілому, країна володіє значними можливостями для річкових подорожей. Будівництво в середині минулого століття комфортабельних річкових суден, що спеціально призначені для роботи на туристичних маршрутах, спричинило інтенсивний розвиток річкових круїзів.

Витоками круїзного туризму в Україні Грибанова С. вважає річкові екскурсії для учнів на пароплавах по Дніпру. Так, наприкінці ХІХ – поч. ХХ ст. відбулися річкові екскурсії-прогулянки, під час яких екскурсанти зупинялися в мальовничих або цікавих з історичного боку місцях [9].

Найбільш рання екскурсія на пароплавах вже радянської доби в Україні була організована 9 червня 1919 р. культурно-просвітницькою комісією київської ради професійних спілок для своїх членів. Ця екскурсія розраховувалась на 1700 осіб. Для проведення пізнавальних лекцій в якості гідів були запрошені спеціалісти з питань ботаніки і геології [8].

Україна має сприятливі передумови для розвитку морського транспорту. На півдні її територію омивають води Чорного та Азовського морів, з 1928 р. такі маршрути розроблялися вже УМПЕТ (Українське мішане пайове екскурсійне товариство). Зокрема, УМПЕТ пропонувалося наступне: маршрут пароплавом «Дніпрельстан – Дніпро – Чорне море – Одеса», розрахований на 13 діб; маршрут «Донбас – Дніпрельстан – Криворіжжя», розрахований на 12 діб із проїздом пароплавом і залізницею; маршрут «Пороги – Криворіжжя» розрахований на 10 діб із проїздом залізницею, автомобілем і пароплавом. Це були комбіновані тури, і водний транспорт тут залучався на одному-двох з етапів маршруту. Утім, розроблялися і морські та повністю або переважно

річкові маршрути. Так, особливим попитом користувався маршрут на пароплаві по Дніпру [55].

Перший морський круїз за радянських часів відбувся 1930 р. на теплоході «Абхазія» і був здійснений навколо Європи. Організований він був ТПТЕ (Товариством пролетарського туризму та екскурсій - всесоюзна туристична організація - О.Л.) для 250 ударників праці. Теплохід заходив до Німеччини, Італії і Туреччини (Велика Британія і Франція не дозволила заходити до своїх портів) [55].

1931 р. радянська організація, що отримала монопольне право на здійснення іноземного туризму у СРСР - «Інтурист» (до травня 1929 р. іноземний туризм забезпечував Радторгфлот - О.Л.), спільно з Інститутом Арктики організувала унікальний круїз по Північному Льодовитому океану на криголамі «Малигін» до берегів землі Франца Йосифа. Серед учасників цього дослідницького круїзу був і відомий арктичний дослідник Умберто Нобіле. [55]. Цей круїз можна вважати першим дослідницьким круїзом у СРСР.

Поступальний розвиток круїзного туризму в СРСР і Радянській Україні був перерваний Другою світовою війною. У післявоєнний період почалося відродження і річкових і морських круїзів, у тому числі, міжнародних. Так, 1955 р. теплохід «Баторій» привіз до Ленінграду понад 700 туристів із Франції. [55].

Перші середземноморські круїзи, що вирушали з Одеси, тобто власне з території УРСР, розпочалися 1967 р. Приводом для їх початку стали військові дії між ОАЄ та Ізраїлем, унаслідок чого різко скоротився традиційний для Єгипту потік європейських туристів. У результаті домовленості між ОАЄ і СРСР до Єгипту, аби компенсувати брак європейських туристів через арабо-ізраїльський конфлікт, спрямовувалися радянські туристські групи. В один бік одна група туристів мандрувала морем, у зворотньому напрямі - літаками. Друга група туристів рухалася їй назустріч: спочатку літаком, потім морем. Під час морського відрізка круїзу туристи відвідували Варну, Стамбул, Неаполь і прибували до Олександрії, з якої автобусами діставалися Каїру. Інші

групи прилітали одразу до Каїру з Одеси, а поверталися морським шляхом [55].

Отримували розвиток річкові та морські екскурсії місцевого значення в тих областях України, що мали відповідну річкову або морську акваторію. Так, Миколаївське бюро подорожей та екскурсій впроваджувало річковий круїз «Миколаїв - Київ - Миколаїв», який з 1968 р. здійснювався на дизель-електроході «Карл Маркс» за маршрутом № 811-а. Річкові круїзи були своєрідним ноу-хау радянського туризму. Про ефективність такого різновиду туризму, що до того ж поєднував у собі транспортні послуги з послугами розміщення, харчування і рекреації, свідчать річні звіти про теплоходні маршрути за навігацію. Подібні звіти представлялися в УРРТ - Українську республіканську раду з туризму - (а з 1969 р. УРРТЕ) щорічно до 1 грудня по кожному турпароходу і відповідному маршруту.

Згідно «Звіту про роботу парохідних маршрутів Миколаївського бюро за сезон 1973 р.» було здійснено 13 туристичних рейсів на борту д/з «Карл Маркс», реалізовано 2830 путівок, усього подорожі здійснило 2476 осіб [5]. За навігацію 1974 р. кількість експлуатаційних діб становила 163. Подорожувало 2491 осіб, а вимір послуг у такій одиниці як людино доба склав 31230 людино-діб. Завантаження по рейсах становило: №1 - 60 осіб; №2 - 76, №3 - 108, №4 - 195, №5 - 187, №6 - 202, №7 - 246, №8 - 234, №9 - 235, №10 - 235, №11 - 191, №12 - 186, №13 - 81, №14 - 255 [4].

У «Додатку до звіту про теплоходні маршрути за навігацію 1974 р.» зазначалося, що «в усіх рейсах на дизель-електроході «Карл Маркс» було організоване 3-х разове гаряче харчування згідно прейскуранту по 2 руб. 50 коп. на туриста в день. Скарг на харчування не надходило». І додавалося: «Слід відмітити хорошу роботу з постачання ресторана продуктами харчування Відділами робітничого постачання м. Запоріжжя, Дніпропетровська і Херсона» [4]. На водному маршруті Миколаїв-Київ курсував ще один теплохід «Чумак В.».

Водний транспорт залучався і для екскурсій акваторіями в межах області або сусідніх областей. Так, за період навігації 1980-1981 рр. у Миколаївській області теплоходними екскурсіями обслуговано 274 тис. 770 осіб, у тому числі за маршрутами Коблеве - Одеса, Коблеве - Очаків, Миколаїв - Херсон, Миколаїв - Нова Каховка та ін.

Починаючи з 1982 р., був введений круїз Дніпром «Ріка-море» з Києва до Херсону, далі Чорним морем до Одеси, звідти Дунаєм до Русе (НРБ) і Джурджу (Румунія). Як підкреслює Ляховська О., на той час це був єдиний круїз подібного типу у світовій практиці [45].

Коли розпався СРСР, вітчизняний круїзний туризм в Україні на певний час занепав. Натомість стають доступними круїзи, що пропонуються зарубіжними компаніями. Лише останнім часом спостерігається відродження вітчизняного круїзного турпродукту як морського і річкового, так і змішаного типу.

На сьогодні в Україні існує лише декілька круїзних портів, а сам круїзний туризм не є масовим видом відпочинку. Проте, до початку війни з'являлися ініціативи та проекти, спрямовані на розвиток круїзного туризму в Україні.

Одним з найбільших круїзних портів в Україні є Одеський, що знаходиться на Чорноморському узбережжі. До повномасштабного вторгнення Одеса залучила великі круїзні компанії, серед яких: MSC Cruises, Costa Cruises та Royal Caribbean, що здійснювали свої рейси в Чорне море. Крім того, Одеса розробляла проєкт щодо розвитку круїзного терміналу та збільшення пропозиції для круїзних турів.

Іншим круїзним портом в Україні є Чорноморськ, що знаходиться поряд з містом Одеса. Він обслуговував велику кількість круїзних лайнерів, що пропонували туристам перегляд визначних пам'яток Одеси та регіону.

Крім того, у Закарпатті, на кордоні зі Словаччиною, був розташований круїзний порт Усть-Чорна, що пропонував круїзи по річці Тиса та Закарпатській області.

На жаль, в Україні існує деяка інфраструктурна проблема, що обмежує розвиток круїзного туризму. Більшість портів не мають достатньої кількості причалів та круїзних терміналів, що ускладнює прибуття та відправлення круїзних лайнерів. Крім того, в Україні відсутні законодавчі акти, які б регулювали роботу круїзних компаній та забезпечували права та інтереси туристів.

Проте, уряд України та місцева влада активно розвивали плани щодо поліпшення інфраструктури та створення нових круїзних портів. Відбувались переговори з круїзними компаніями щодо можливості запуску нових маршрутів та збільшення кількості круїзів до України. Крім того, в Україні розроблявся новий законодавчий акт, що мав регулювати роботу круїзних компаній та забезпечувати права та інтереси туристів.

## **2.2. Передумови та ресурси розвитку круїзного туризму**

Україна є унікальним туристичним об'єктом і має всі передумови для організації та розвитку круїзного туризму завдяки найбільшій протяжності морського узбережжя серед усіх чорноморських країн, сприятливому клімату та багатій історико-культурній спадщині. Український круїзний туризм має значний потенціал для залучення туристів, який включає в себе:

1. Розвиток круїзних портів та терміналів. Урядова підтримка для розвитку круїзних портів та терміналів, а також співпраця з іноземними інвесторами можуть допомогти в розвитку інфраструктури та підвищити привабливість України для круїзних туристів.
2. Розширення круїзних маршрутів. Розроблення нових круїзних маршрутів, що охоплюватимуть різні регіони України та інтересні туристичні місця, може збільшити попит на круїзний туризм в Україні.
3. Використання новітніх технологій. Використання новітніх технологій у круїзному туризмі, таких як розумні термінали,

системи безпеки, віртуальні тури та інші, може допомогти підвищити рівень обслуговування та привабливість круїзного туризму в Україні.

4. Залучення нових круїзних компаній, співпраця з якими дозволить залучити більше туристів до країни та підвищити її привабливість на міжнародному ринку.

Загалом, круїзний туризм в Україні має значний потенціал для розвитку, і реалізація можливостей та перспектив може допомогти підвищити конкурентоспроможність країни на міжнародному ринку туризму.

Україна має декілька круїзних портів, що можуть обслуговувати круїзні лайнери різного розміру та змістовності. Основні круїзні порти України:

1. Одеський - один з найбільших та найпопулярніших круїзних портів України, розташований на південному заході країни. Він має розвинену інфраструктуру, включаючи термінал для круїзних лайнерів, готелі та ресторани, а також велику кількість туристичних визначних місць.
2. Південний - круїзний порт, розташований на південному заході України, поряд з містом Одеса. Цей порт є одним з найбільших у Чорноморському регіоні та може обслуговувати круїзні лайнери різного розміру.
3. Миколаївський - круїзний порт, розташований на південному заході України, на березі річки Інгулець. Він може обслуговувати круїзні лайнери різного розміру, змістовності, та має розвинену круїзну інфраструктуру.
4. Херсонський - круїзний порт, розташований на південному заході України, на березі річки Дніпро. Цей порт може обслуговувати круїзні лайнери середнього розміру та має кілька круїзних терміналів та обслуговуючих пунктів.

Крім основних круїзних портів, Україна також має кілька місць для причалення круїзних лайнерів на різних внутрішніх водних шляхах.



Наприклад, Дніпропетровський та Запорізький, що мають причал для круїзних лайнерів на річці Дніпро.

Однак, круїзна інфраструктура в Україні все ще потребує покращень та модернізації. Круїзні термінали та інші обслуговуючі пункти повинні відповідати всім міжнародним стандартам і вимогам, щоб забезпечити максимальний рівень зручності та безпеки для круїзних туристів.

Загалом, розвиток круїзного туризму в Україні має великий потенціал, і додаткові інвестиції у розвиток круїзної інфраструктури та [послуг](#), можуть допомогти зробити Україну більш привабливою для круїзних туристів та забезпечити значний економічний внесок у країну.

Круїзні порти та інфраструктура, що розвиваються сьогодні в Україні та за кордоном, мають свої переваги та недоліки. Щоб уникнути стагнації розвитку в майбутньому, необхідно звернути увагу на недоліки та розробити стратегії, щоб перетворити слабкі сторони на сильні.

#### Переваги:

1. Географічне розташування. Україна має вигідне географічне розташування, що дозволяє круїзним лайнерам зручно заходити до кількох портів на Чорному та Азовському морях.
2. Культурна спадщина. Україна має багату історію та культурну спадщину, що приваблює туристів. У круїзному туризмі це може стати додатковою привабливістю для туристів, які хочуть познайомитися з культурою та історією України.
3. Розвиненість місцевих послуг. У круїзних портах України є розвинені готельні та ресторани послуги, а також транспортна інфраструктура, що забезпечує зручність для круїзних туристів.

#### Недоліки:

1. Недостатня розвиненість інфраструктури. Незважаючи на існування кількох круїзних портів, інфраструктура для круїзного туризму в Україні ще не досить розвинена, тому потребує додаткових інвестицій та покращень.

2. Недостатня привабливість для круїзних лайнерів. У порівнянні з іншими країнами, Україна ще не є дуже привабливим напрямком для круїзних лайнерів, тому потребує просування та реклами.
3. Проблеми з безпекою. У зв'язку з політичною та соціальною нестабільністю в деяких регіонах країни, круїзні туристи можуть відчувати нестабільність та незручності під час відвідування деяких регіонів.

Крім того, одним із викликів розвитку круїзного туризму в Україні є конкуренція з іншими країнами-конкурентами, що мають розвиненішу круїзну інфраструктуру та більший досвід у просуванні свого туристичного продукту.

Для розв'язання цих проблем потрібні комплексні заходи, зокрема:

1. Розвиток інфраструктури. Необхідно залучати інвестиції для покращення існуючих круїзних портів та будівництва нових терміналів. Важливо, щоб інфраструктура відповідала всім міжнародним стандартам і вимогам.
2. Просування туристичного продукту. Для привернення більшої кількості круїзних туристів необхідно проводити активну маркетингову кампанію, що передбачає участь в міжнародних виставках і заходах, проведення рекламної кампанії на відповідних інтернет-ресурсах.
3. Забезпечення безпеки туристів. Уряд повинен забезпечувати безпеку туристів і розвивати сприятливі умови для туризму в деяких регіонах країни.
4. Підвищення якості послуг. Україна повинна надавати якісні та конкурентоспроможні туристичні послуги, що відповідають міжнародним стандартам та вимогам.

Розвиток круїзного туризму в Україні потребує певних зусиль з боку уряду та приватного сектору. Однак, з урахуванням багатих культурних і природних ресурсів України, країна має значний потенціал для розвитку круїзного туризму, що може приносити вагомі економічні та соціальні

переваги. Реалізація цього потенціалу може сприяти розвитку туризму в Україні та забезпечити нові можливості для місцевих жителів та бізнесу.

Інвестиційні можливості для розвитку круїзного туризму в Україні можуть бути залучені з різних джерел, як державних, так і приватних. Деякі з можливих джерел інвестицій включають:

1. Державні інвестиції. Уряд України може виділяти кошти для будівництва та реконструкції круїзних портів та інфраструктури. Крім того, уряд може залучати інвестиції від міжнародних організацій, таких як Європейський банк реконструкції та розвитку.
2. Інвестиції приватного сектору. Приватні інвестори можуть залучати інвестиції для будівництва круїзних портів, терміналів та інфраструктури, а також для розробки туристичних маршрутів та послуг.
3. Інвестиції від круїзних компаній. Круїзні компанії можуть вкладати кошти в розвиток круїзного туризму в Україні, зокрема, для будівництва нових терміналів та покращення існуючої інфраструктури.
4. Інвестиції від місцевих громад. Місцеві громади можуть залучати інвестиції для розвитку круїзного туризму в своєму регіоні, наприклад, для будівництва туристичної інфраструктури та проведення маркетингових кампаній.

Усі ці джерела інвестицій можуть бути використані для розвитку круїзного туризму в Україні. Однак, для залучення інвестицій необхідно мати чіткий та переконливий план розвитку, що враховує різні аспекти круїзного туризму, такі як інфраструктура, безпека та культурні відвідування. Крім того, важливо залучати різноманітні зацікавлені сторони, такі як державні та місцеві органи влади, приватні інвестори, круїзні компанії та місцеві громади.

Для залучення інвестицій до круїзного туризму в Україні, можна розглянути наступні ідеї:

1. Розвиток інфраструктури. Важливо вдосконалювати круїзну інфраструктуру в Україні, включаючи будівництво нових терміналів, оновлення існуючих портів, вдосконалення транспортної та комунікаційної інфраструктури, а також розширення культурно-історичної та розважальної інфраструктури в портах.
2. Розвиток туристичних маршрутів та послуг. Варто залучати інвестиції для розробки нових туристичних маршрутів, які включатимуть в себе різноманітні культурно-історичні та розважальні відвідування. Крім того, можна розвивати нові туристичні послуги, такі як екскурсії, спортивні та розважальні активності, кулінарні тури та ін.
3. Залучення круїзних компаній. Важливо залучати круїзні компанії до розвитку круїзного туризму в Україні, наприклад, шляхом укладення договорів на виконання круїзних перевезень та розвиток співпраці з круїзними операторами.
4. Маркетинг та просування. Для привертання туристів до України важливо проводити маркетингові кампанії та просувати круїзний туризм в Україні як внутрішні, так і на міжнародному рівні. Це можна робити за допомогою соціальних мереж, спеціалізованих туристичних сайтів, участі в туристичних виставках та заходах, розміщення реклами на місцевих, національних та міжнародних каналах.
5. Підвищення якості послуг. Важливо підвищувати якість круїзного обслуговування, яке включає якість харчування, розміщення, розважальні та культурні послуги, транспортні засоби та ін. Це можна зробити шляхом підвищення кваліфікації персоналу, вдосконалення інфраструктури та впровадження новітніх технологій.

6. Співпраця з громадськістю. Важливо взаємодіяти з місцевими громадами та іншими зацікавленими сторонами, щоб забезпечити підтримку та зростання круїзного туризму. Це можна зробити шляхом залучення місцевих виробників і підприємців до розвитку круїзного бізнесу, забезпечення підтримки соціальних та екологічних проектів в портах, а також проведення консультацій та зустрічей з місцевими громадами.

Україна має великий потенціал для розвитку круїзного туризму. Однак, для досягнення успіху у цій галузі потрібно зробити значні зусилля щодо покращення інфраструктури, розробки нових туристичних маршрутів і послуг, залучення круїзних компаній та інвесторів, просування та підвищення якості послуг, а також співпраці з місцевими громадами та іншими зацікавленими сторонами. Якщо врахувати ці виклики та прийняти необхідні заходи, круїзний туризм може стати значною складовою туристичної індустрії України та приносити значні прибутки для місцевих економік.

Законодавча база, що регулює круїзний туризм в Україні, складається з ряду законів та нормативно-правових актів, які стосуються туристичної галузі загалом і круїзного туризму зокрема. Основні законодавчі акти, що регулюють круїзний туризм в Україні, наведені нижче:

1. Закон України "Про туризм" від 15.04.2021 р. № 1076-IX. Цей закон визначає правову базу для діяльності туристичних підприємств, в тому числі круїзних компаній, які здійснюють туристичну діяльність на території України. Закон містить вимоги щодо ліцензування туроператорів та турагентів, охорони прав споживачів, забезпечення безпеки туристів та інші питання, що стосуються туристичної діяльності.
2. Кодекс законів про працю України. Цей законодавчий акт містить вимоги до трудової діяльності, які стосуються персоналу круїзних компаній та інших підприємств, які займаються круїзним

туризмом. Закон містить вимоги до умов праці, оплати праці, трудових прав працівників тощо.

3. Кодекс торговельного мореплавства України. Цей закон містить вимоги щодо порядку реєстрації та експлуатації морських суден, включаючи круїзні лайнери. Крім того, закон містить вимоги до забезпечення безпеки суден, екіпажу та пасажирів на борту.
4. Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Порядку надання круїзних пасажирів та вантажів у портах України" від 12.06.2019 р. № 506. Ця постанова визначає порядок надання послуг у портах для круїзних пасажирів та вантажів, включаючи регламентацію прибуття та відправлення круїзних суден, організацію зустрічі та проведення пасажирів до пунктів призначення, транспортні послуги, безпеку пасажирів та інші питання.
5. Закон України "Про морський транспорт" від 18.06.1999 р. № 1460-XIV. Цей закон визначає порядок реєстрації та експлуатації морських суден, включаючи круїзні лайнери, а також забезпечення безпеки пасажирів на борту суден.
6. Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Положення про організацію пасажирських перевезень автомобільним транспортом" від 26.12.2012 р. № 1399. Ця постанова містить вимоги до організації та здійснення пасажирських перевезень автомобільним транспортом, які є важливим елементом круїзного туризму.

Крім цих законодавчих актів, існують також нормативні акти, що визначають специфічні вимоги до круїзного туризму, наприклад, Правила протипожежної безпеки на морських суднах, що здійснюють пасажирські перевезення, а також міжнародні конвенції, зокрема, Конвенція про права пасажирів на морському транспорті (2006 р.), яка встановлює стандарти для прав пасажирів на круїзних лайнерах.

Законодавча база, що регулює круїзний туризм в Україні, є належною, але потребує додаткової розробки та удосконалення з урахуванням міжнародного досвіду та вимог. Для розвитку круїзного туризму в Україні необхідно забезпечити належний рівень інфраструктури, зокрема портової інфраструктури, а також вирішити ряд інших проблем, пов'язаних з підвищенням якості обслуговування та безпеки пасажирів.

У цілому, круїзний туризм може стати важливим напрямом розвитку туризму в Україні, що дозволить підвищити привабливість країни для іноземних туристів та збільшити їх кількість. Для цього необхідно розвивати інфраструктуру, працювати з туристичними агентами та туроператорами, а також забезпечити належний рівень сервісу та безпеки пасажирів. Такі заходи дозволять підвищити конкурентоспроможність України в круїзному туризмі та залучити до цього сегменту нових інвесторів.

### **2.3. Аналіз розвитку вітчизняного круїзного туризму на сучасному етапі**

Через початок військових дій в 2014 р. на Донбасі, а також анексію Криму було повністю зупинено водні подорожі Дніпром на три роки. Тільки 2017 р. змогли відновитися круїзи, однак, навіть за значного скорочення їх кількості вони не були повністю завантажені, за рахунок чого туристичні компанії з організації круїзів більшою мірою працювали на залучення туристів, а не на отримання прибутку.

На основі аналізу статистичних даних за минулі роки було визначено, що Україна має сприятливі передумови для розвитку морського транспорту. На півдні її територію омивають води Чорного та Азовського морів, і з'єднуються з Середземним морем через протоку Босфор, Мармурове море та протоку Дарданелл. Вже в IV-VI ст. Чорне море було судноплавним. Київська Русь мала стабільні зв'язки з Візантією. Відомі також морські походи київських князів на Константинополь. У 80-х р. XVIII ст. виникають порти -

Херсон (1778), Севастополь (1788), Одеса (1794). У Миколаєві та Севастополі створено суднобудівні підприємства[35]. Морський транспортний комплекс України є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Потенціал морських портів України: 13 континентальних морських портів (рис.2.1); 262 млн тонн пропускної здатності на рік; 25 тис. працівників [2].

Крім в'їзного круїзного туризму, в Україні, як окремий напрям формувалась організація круїзів за маршрутом «ріка-море», зокрема, Дніпром з виходом до Чорного моря, а також круїзи по Дунаю[19]. Загальна довжина судноплавних річок України, які використовувались, як водні шляхи, становить 2241 км, з яких Дніпро є найважливішою водотранспортною магістраллю. Басейн Дніпра займає близько 65 % річкового простору України (рис.2.2). Можливості річкових перевезень: 3 судноплавні річки (Дніпро, Дунай, Південний Буг), дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи; 16 річкових портів та терміналів; 60 млн тонн пропускної здатності на рік[19].





Рис. 2.1 Морські порти України

Джерело: [1].



Рис.2. 2. Внутрішні водні шляхи України

Джерело: [1].

Однак, незважаючи на значний морський і туристичний потенціал, результативність функціонування круїзного туризму в Україні в десятки разів поступається загальносвітовому рівню розвитку загального туристичного

пасажиропотоку та стикається з рядом викликів та обмежень. Найбільш актуальні з них на сьогодні - це:

1. Військово-політична ситуація. Україна стала територією повномасштабних бойових дій, після 24 лютого 2022 р. порти припинили свою діяльність та перестали приймати туристів.
2. Недостатня розвиненість круїзної інфраструктури, що обмежує розвиток круїзного туризму. Більшість портів не мають достатнього кількості причалів та круїзних терміналів, що ускладнює прибуття та відправлення круїзних лайнерів. Крім того, в Україні відсутні законодавчі акти, які б регулювали роботу круїзних компаній та забезпечували права та інтереси туристів.
3. Обмежені можливості круїзних маршрутів. До повномасштабного вторгнення, круїзні маршрути Україною обмежувались, основному Чорним та Азовським морями. Відсутність можливості подорожувати до більш віддалених регіонів України, таких як Закарпаття, Прикарпаття та Полісся, зменшувало привабливість круїзів для туристів.

Розвиток круїзного туризму залежить від багатьох чинників, що сприяють залученню туристів у регіон, у першу чергу – наявність привабливих культурних, історичних, природних пам'яток; стабільність економіки; безпека; наявність комфортабельних умов та високого рівня сервісу. Якщо перший чинник наявний в Україні в достатній кількості, то інші знаходяться у складному стані і потребують змін і удосконалення.

Головною проблемою є обсяги інвестування морської галузі. Досі держава не приділяє достатньої уваги розвитку круїзного туризму, а навпаки, значна частка прибутку портів забирається в бюджети різного рівня, що, в свою чергу, призупиняє їх розвиток.

За останні роки в Україні відбулося значне покращення умов для залучення круїзних туристів, проте інфраструктура українських портів до кінця не пристосована для прийому мегалайнерів; виключенням може бути

лише Одеський морський порт, який може приймати судна завдовжки не менше 240 м з осіданням 8,5 м.

Слід зазначити, що протяжність водних шляхів, якими здійснюється судноплавство, порівняно із 1990 р. скоротилась вдвічі – з 4 тис. км до 2 тис. км. А протяжність водних шляхів із гарантованими глибинами скоротилася з 37 3,1 тис. км до 1,2 тис. км.

За понад 30 років незалежності рівень пасажирських перевезень річками зменшився в 40 разів. В країні з 2,5 тис. суден залишилося близько 115, з них 12 – на підводних крилах, працюючих – лише чотири. Обсяг перевезених вантажів скоротився з 60 до 3,6 млн тонн [35]. Особливістю вітчизняного ринку круїзного туризму є майже повна відсутність внутрішніх туристів. Після невдалих спроб відродити вітчизняний круїзний флот, українці повністю переорієнтувалися переважно на європейські круїзи, активно пропоновані світовими круїзними компаніями через вітчизняних туроператорів. Однак, з кожним роком збільшується потік іноземних туристів, які на іноземних судах плывуть до України. Про поживлення ринку круїзного туризму свідчить і зростання кількості спеціалізованих туристичних компаній, що пропонують тури українським вояжерам. Такими туроператорами є «Троянда Вітрів», «Експрес Вояж», «Укрферрі тур», «Антарес», «Центр круїзів України», «Сильвер Лайнс», «Диліжанс», «Expert Cruise» [36]. Туроператор «Тартустур» спеціалізується на річкових круїзах. Також про розвиток свідчать нові розробки стратегії розвитку водних шляхів. Наприклад, на підставі «Довгострокової стратегії розвитку 2010-2030» реалізація європейської ініціативи відродження річкового шляху Е-40, який з'єднає Чорне та Балтійське моря через коридор «Вісла-Дніпро», відкриє Польщі, Україні нові можливості для розвитку торгівлі, транскордонного туризму та міжкультурного діалогу.

У 2018 р. до портів України прийшло більше 100 круїзних лайнерів, що стало новим рекордом для країни. Це свідчить про зростання інтересу з боку міжнародних компаній до українського ринку круїзного туризму. Останніми

роками на українському ринку з'явилася значна кількість нових круїзних компаній, що пропонують якісні та конкурентні послуги, було проведено значні інвестиції в технічне оновлення круїзних лайнерів, що заходять до портів України, що дозволяло забезпечувати туристам високий рівень комфорту та безпеки під час круїзних подорожей.

На основі аналізу розвитку вітчизняного круїзного туризму на сучасному етапі було визначено, що розвиток круїзного туризму в Україні відбувався нерівномірно, однак, до 2019 р. він мав тенденцію до зростання. Проте, через пандемію COVID-19 круїзний туризм на деякий час припинив свою діяльність, а в 2022 р. у зв'язку з російською агресією його заходи відбуваються за межами нашої держави.

Однак, після перемоги український туризм стане інвестиційно привабливішим, адже до України будуть повертатися вимушені мігранти, і вони привезуть туристичний досвід європейських країн. Українці зможуть допомогти державі знайти в звичайних речах джерело для розвитку українського туризму для іноземців.

## **РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ОРГАНІЗАЦІЇ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ**

### **3.1. Проблемні аспекти організації круїзного туризму**

На сьогодні основною проблемою розвитку ринку туристичних послуг є війна. Широкомасштабні воєнні дії, що розпочала Росія 24 лютого 2022 р. у російсько-українській війні внесли свої корективи в організацію та діяльність внутрішнього туризму та у структуру внутрішніх турпотоків України.

Туристично-рекреаційний потенціал України змінився ще з 2014 р., адже анексія Криму та воєнні дії в Донецькій та Луганській областях призвели до неможливості використання туристично-рекреаційних ресурсів цих територій. Втративши доступ до Криму Україна втратила на той час 30% туристично-рекреаційного потенціалу країни. Крим приваблював туристів передусім субтропічним кліматом на Південному березі у вузькій смузі шириною 2-8 км тягнеться від мису Айя до мису Іллі. З 24 лютого 2022 р. по сьогодні на всій території України закрито порти, що спеціалізувалися на обслуговуванні круїзних пасажирів. Це призводить до високого ступеня ризику втрати фінансових капіталів, робочих місць і негативно позначається на розвитку вітчизняного морегосподарського комплексу в цілому. За офіційними даними 7,7 млн осіб, станом на квітень, зареєструвалися як внутрішньо-переміщені.

Сезонний літній туризм на берегах Чорного і Азовського морів станом на 2022 р. був і на найближчі наступні роки буде неможливим. Навіть, якщо в цій місцевості вже зараз припиняться бойові дії, територія буде небезпечною для відвідування туристами, а на відновлення інфраструктури, логістики, зруйнованих туристично-рекреаційного, природно-заповідного, лікувально-оздоровчого фондів та морального стану людей потрібен буде час та значні ресурсів. Не краща ситуація склалася і в північних, і східних областях України, що постраждали від війни, адже інфраструктура, шляхи сполучення, логістика туристичні об'єкти цих областей повністю зруйновані. Крім того, турпотоки не зможуть відновлюватись до повного припинення воєнних дій, що пов'язано

із безпековими факторами, що займають важливе місце в організації туризму [35].

Важливою проблемою також можна вважати відсутність сучасних умов пасажирських терміналів, транспортного сполучення з центральною частиною міста та іншими вокзалами. Ще одна проблема, що стримує розвиток ринку круїзних послуг в Україні - це відсутність комфортабельних лайнерів із сучасною туристичною інфраструктурою. В Україні організовувалися круїзи на одному-двох невеликих суднах, як правило, значного терміну експлуатації, та найчастіше орендованих на певний час. Вони не мали жодних конкурентних переваг порівняно з іноземними круїзними суднами, а отже, і можливості успішно конкурувати з ними, ні за ціною, ні за якістю. Протягом останніх років неодноразово здійснювалися спроби відродження чорноморських круїзів національними операторами проте означені спроби не мали розвитку внаслідок наступних обставин[3]:

відсутність митно-прикордонних нормативних актів про перетин державних кордонів чорноморських країн круїзними туристами;

обмеженість туристичного ринку;

неконкурентоспроможні ціни та сервіс порівняно з іноземними компаніями.

Разом з тим, розвиток круїзної індустрії в Чорноморському регіоні, і, зокрема, в приморських регіонах України стримувався через низку факторів:

відсутність державної політики у галузі круїзної індустрії;

недостатність кооперації між країнами чорноморського регіону, зокрема

відсутність єдиних правил щодо пасажирського мореплавства у чорноморському регіоні;

відсутність співробітництва органів державної влади та місцевого самоврядування з комерційними структурами у просуванні туристичного продукту регіону;

недостатня розвиненість портової та туристичної інфраструктури в більшості чорноморських портів, необхідної для прийому великих круїзних суден (у т.ч. недостатня довжина причальної лінії, відсутність місць для паркування туристичних автобусів тощо). Зокрема, для розвитку в'їзного круїзного туризму приморських регіонів, потрібні сучасні міжнародні аеропорти, які б дали можливість порту Одеси стати базовим для туристів з інших країн.

значна присутність іноземних туроператорських компаній на внутрішньому ринку туроператорів України, що негативно впливає на інтенсивність розвитку вітчизняного туристичного продукту. Політика штучного заниження цін на туристичний продукт, яку проводять глобально інтегровані туристичні компанії, призводить до витіснення з ринку вітчизняних туристичних компаній, у першу чергу, малих підприємств;

завищені вимоги щодо страхової діяльності (видання страхових полісів) з боку іноземних круїзних компаній, що практично унеможливорює безпосередню співпрацю місцевих туроператорів з операторами круїзних ліній. Стандартна вимога щодо одноразової сплати за страховий випадок складає 1 млн дол. США і може сягати 5 млн дол. США. Українські страхові компанії не можуть забезпечити такого покриття, що змушує туроператорів звертатися за допомогою до іноземних компаній, що потребує розвитку в Україні системи перестрахування ризиків круїзного судноплавства;

недосконалість системи оподаткування туристичної діяльності. Робота з іноземними туроператорами на території України не відноситься до експорту послуг. Більшість вітчизняних туроператорів є платниками податку на додану вартість, у той час як більшість субпідрядників, таких як автотранспортні підприємства, ресторани, музеї, театри та екскурсоводи – є платниками фіксованого єдиного податку, що збільшує односторонні витрати туроператора щонайменше на 20 %.

В наші дні Україна належить до країн, де туризм, як активний спосіб проведення дозвілля, заохочується державою, пропагується та стимулюється шляхом соціалізації туристичних послуг і тому прийнятий більшістю населення як складова способу життя. Поліпшення рівня та умов життя вводить туризм до споживчої суспільної моделі, особливо міського населення, стимулюючи попит і формуючи ринок туристичних послуг.

Поступові зміни на краще в економічній ситуації та певні зрушення на шляху поліпшення матеріального становища населення створювали об'єктивні передумови для розвитку сприятливого стосовно туристичної діяльності ринкового середовища [56]. Окрім цього Україна володіє значним ресурсним потенціалом (р. Дніпро, р. Дунай, Чорне і Азовське моря тощо) для розвитку ринку круїзних послуг.

Отже, на сьогодні найбільшою проблемою, яка зупиняє розвиток круїзного туризму є початок повномасштабної війни, що почалась 24 лютого 2022 р. Наслідком цієї проблеми можна вважати високий ризик втрати фінансового капіталу та зменшення робочих місць, а це дуже негативно позначається не тільки на розвитку круїзного туризму, а туризму загалом, крім того ще страждає весь вітчизняний морський комплекс.

### **3.2. Перспективи та пріоритети розвитку круїзного туризму в Україні**

Україна має великий потенціал для розвитку круїзного туризму, оскільки країна має велику кількість культурних та історичних пам'яток, а також привабливе узбережжя Чорного моря. Розвиток круїзного туризму може стати важливим джерелом доходів для економіки України та може посприяти збільшенню кількості робочих місць у галузі туризму та гостинності.

Країна має потенціал для розвитку різних напрямків круїзних маршрутів, які можуть привернути туристів з різних країн світу після закінчення повномасштабної війни. Основними напрямками круїзних маршрутів в Україні є:



1. Чорне море. Україна має довге узбережжя Чорного моря, що дає можливість створювати круїзні маршрути до різних міст та курортів на узбережжі. Наприклад, до потенційних портів для круїзних суден на узбережжі Чорного моря відносяться Одеса, Чорноморськ, Херсон та Євпаторія
2. Дністровський каньйон - це унікальний природний об'єкт, який привертає увагу туристів з усього світу. Круїзні маршрути по Дунаєвському каньйону можуть бути дуже популярними серед туристів, які хочуть насолодитися красою цієї природної зони.
3. Крим. Кримський півострів є однією з найбільш популярних туристичних зон в Україні. Круїзні маршрути до Криму можуть включати в себе відвідування міст Севастополя, Ялти, Феодосії та інших.
4. Дунай. Дунай – одна з найбільших річок в Європі, який протікає через декілька країн, включаючи Україну. Круїзні маршрути по Дунаю можуть охоплювати такі міста, як Відень, Будапешт, Братислава, Бухарест та інші.
5. Річки та канали України. Україна має декілька водних шляхів, які можуть бути підходящими для організації круїзних маршрутів. Наприклад, можна організувати круїзи по Дніпру, Дністру, Прип'яті та інших річках та каналах.

Залежно від маршруту круїзні тури можуть включати в себе відвідування культурних та історичних пам'яток, активний відпочинок на природі, екскурсії та інші розваги на борту судна.

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» [34]. 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, Inflat 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.

Ініціативність керівництва Одеського морського порту призвела до обговорення питання про формування єдиної стратегії розвитку круїзного туризму на період до 2025 р., розробку якої поклали на Україну. Крім того, Україна отримала статус країни-координатора робочої групи з туризму Організації Чорноморського Економічного Співробітництва до 2015 р. 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. Вже на сьогодні зміни в геополітичній ситуації на Україні та Кримському півострові сприяли розриву більшості підписаних угод і скасуванню 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.

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 [53].

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.

Після повномасштабного вторгнення українські круїзні фірми почнуть вивчати Карибське море, океанські переходи до Американського континенту і інші екзотичні маршрути. В плани входить укладення агентських угод з найвідомішими в світі круїзними фірмами. Український круїзний бізнес розвивається в рамках світового круїзного руху на базі спадку, що історично дістався йому[4]. Той факт, що більшість одиниць пасажирського флоту країни базується в Одесі, визначає спрямованість маршрутів морських круїзів.

Найбільш частими пропозиціями є:

теплохідні подорожі по Середземному морю із заходом у порти Туреччини (Стамбул), Греції (Пірей), Єгипту (Порт-Саїд, Олександрія), Ізраїлю, Італії, Іспанії й інших країн. Мають успіх у туристів;

круїзні тури по Балтійському й Північному морями, що й передбачатимуть зупинки в портах Північної Європи й Скандинавії.

Протягом багатьох років адміністрація Одеського порту вела цілеспрямовану роботу з розвитку круїзного напрямку і домоглася на цьому

терені видимих результатів: до 2014 р. спостерігався щорічний ріст кількості круїзних суднозаходів в Одеський порт, досягнувши в 2013 р. рекордного показника – 106 заходів круїзних лайнерів.

Так, в 2018 ця позначка досягла нуля. Замість популярного серед круїзних туристів Чорноморського регіону, білі пароплави стали віддавати перевагу портам Західного і Східного Середземномор'я.

До повномаштабного вторгнення пасажирський комплекс Одеси здатний був одночасно приймати п'ять теплоходів на причалах загальною довжиною 1370 м. Глибина порту поблизу причалів варіювалась від 9,5 до 11,5 м. Фарватер і портові споруди дозволяли приймати теплоходи довжиною до 300 м. Одеський морський торговельний порт надавав послуги з бункерування пасажирських суден, забезпечуючи їх паливом високого очищення. Питна вода, що подавалась на суднах, бралась з артезіанських свердловин, що гарантувало її чистоту. У будівлі морського вокзалу були розташовані ресторани, офіси туристичних агентств, банків, пошти, DHL та ін. Тут можна було придбати залізничні і авіаквитки в усі країни світу, а також замовити морські круїзи екстра-класу. Гості Одеси могли скористатися пунктами для обміну валюти, банкоматами, міжнародним телефонним зв'язком та Інтернетом [46].

Отже, після закінчення воєних дій на території України основними напрямками інтеграції ринку круїзних послуг в світовий туристичний ринок є:

1. Кадрове, наукове та навчально-методичне забезпечення у сфері туризму, спрямоване на забезпечення якісного обслуговування в туристичній індустрії, формування сучасного ефективного та конкурентоспроможного туристичного ринку з професійними управлінськими і педагогічними кадрами;

2. Маркетинг туристичних послуг спрямований на реалізацію комплексу заходів по формуванню, просуванню і позитивному розвитку привабливого туристичного іміджу України, в тому числі: підвищення ролі інтернет

технологій, розвиток мережі туристичних інформаційних центрів, розширення співробітництва на міжнародній арені;

3. Розвиток об'єктів туристичної індустрії у напрямі розвитку таких видів туризму, як транзитний і транскордонний туризм, діловий туризм, культурнопізнавальний туризм, спортивний туризм; рекреаційний і оздоровчий туризм; агро-екотуризм і водний туризм.

Одним із пріоритетних напрямків розвитку круїзного туризму після закінчення воєнних дій можна вважати українські водні шляхи, що придатні для організації круїзів, проте, які поки не використовуються за даним призначенням. До таких річок слід віднести Дністер, яка бере початок на Львівщині і проходить територією Прикарпаття, Буковини та Бессарабії (частково через територію Молдови) й впадає у Чорне море. Тож, ця річка може використовуватися для організації міжнародних круїзів, маршрут яких пролягатиме через Україну, Молдову та виходитиме до акваторії Чорного моря.

Ще однією рікою, з якої можуть починатися українські круїзні маршрути, є Південний Буг. Достатня глибина цього водного об'єкту дозволить туристам ознайомитися з центральною та південною Україною, після чого лайнер може вийти в Чорне море та продовжити свій рейс, відвідуючи іноземні порти [46].

Тож, після аналізу річкових водних об'єктів України, варто зазначити, що тільки дві річки використовуються для круїзних турів (Дніпро та Дунай). Проте, навіть ці водні шляхи не використовуються повною мірою. На жаль, потенціал організації міжнародних круїзів поки не реалізований вітчизняними круїзними туристичними операторами. Щодо інших великих річок та приток, які вже задіяні, то незважаючи на весь їхній ресурсний потенціал, який може використовуватися для організації внутрішніх та міжнародних круїзних рейсів, вони ігноруються українськими круїзними туроператорами.

Для повноцінного аналізу українських водних об'єктів, які можуть бути задіяні при реалізації та розробці круїзних маршрутів, слід розглянути ще два найбільших водних об'єктів України – Чорне та Азовське моря.

Акваторія Азовського моря поки ніяк не використовується для організації круїзних рейсів. Українські круїзні компанії ігнорують великий потенціал даного водного об'єкту. Адже акваторія Азовського моря може використовуватися для внутрішніх та міжнародних круїзних рейсів. Також Азовське море може бути використане як стартова точка для великих круїзних маршрутів, які не обмежуватимуться акваторією цього водного об'єкту. Таким чином, круїзний лайнер може розпочати свій маршрут в одному з українських портів Приазов'я, після чого - вздовж азовського узбережжя Криму, пройти через Керченську протоку та опинитися у Чорному морі, що дозволяє прокласти круїзний маршрут через всі країни, які є частиною Чорноморської акваторії.

Тож, використання всього круїзного потенціалу Азовського моря призведе до зростання туристичних потоків, спрямованих до українських курортів Приазов'я, після відпочинку на яких, іноземні та внутрішні туристи зможуть вирушити у внутрішній чи міжнародний круїзний рейс.

Ефективна діяльність у сегменті круїзного бізнесу залежить, перш за все, від комплексної взаємодії адміністрацій морських портів з круїзними компаніями, що реалізують круїзні тури та беруть безпосередню участь в організації круїзного маршруту, до яких відносяться [17]:

- туроператори, створені саме для підприємницької діяльності на ринку класичних морських круїзів, і спеціалізуються винятково в цій галузі;
- багатопрофільні туристичні оператори, які займаються організацією різних видів туризму, і для яких морські круїзи спершу були пріоритетним, або одним з пріоритетних напрямів діяльності;
- туроператори, що не організують чартери, але спеціалізуються на індивідуальному обслуговуванні заможної клієнтури;

– туристичні компанії, що стрімко вийшли на ринок морських круїзів у міру динамічного розвитку бізнесу, що пов'язаний з організацією та проведенням масових, пляжних або екскурсійних заходів;

– туроператори, що займаються організацією спеціальних видів круїзів, зокрема, експедиційними або ретро-круїзами;

– туроператори, що спеціалізуються на обслуговуванні круїзних туристів, які прибули до чорноморських портів. Варто зазначити, що в Україні круїзні оператори представлені переважною мірою багатoproфільними туроператорами та туркомпаніями, що спеціалізуються на обслуговуванні пасажирів круїзних суден, які сконцентровані у популярних туристичних центрах. При цьому, необхідно зауважити, що практично всі вітчизняні туроператори є агентами великих зарубіжних круїзних компаній, надаючи послуги з реалізації морських круїзів Північною Європою, Карибським та Перським басейнами, Середземним і Чорним морями, не звертаючи увагу на можливість отримання додаткового прибутку та підвищення свого конкурентного статусу на ринку круїзів.

Після закінчення війни Україна має великий потенціал для розвитку круїзного туризму, оскільки володіє великою кількістю морських портів, які можуть приймати круїзні лайнери. Основними портами для круїзів є Одеса, Ізмаїл та Херсон на південному заході країни, а також Кримські порти Ялта, Севастополь та Феодосія, які на жаль зараз позбавлені можливості розвиватися через окупацію Росією.

Всебічне опрацювання теми кваліфікаційного дослідження дозволило авторці виділити основні стратегічні пріоритети, реалізація яких дозволить досягти головної мети – забезпечити перспективний розвиток круїзного туризму, до яких, передусім, належать:

формування круїзних туристичних дестинацій з урахуванням досвіду розвинених країн світу, що сприятиме комплексній розбудові круїзної індустрії та подоланню відмінностей між круїзними портами окремих регіонів, насамперед, за рахунок активізації менш розвинених портових міст;

зосередження на інноваційному розвитку всіх учасників ринку круїзного туризму, що забезпечують реалізацію запитів і потреб різних цільових груп споживачів;

створення інтегрованої системи збору, аналізу та систематизації інформації про функціонування та розвиток круїзного туризму, що уможливить здійснення аналізу ефективності функціонування круїзного туристичного комплексу в цілому та окремих його складових зокрема;

узгодження вітчизняного законодавства в галузі круїзного туризму з міжнародними правовими нормами та стандартами, що передбачає розроблення законодавчих і нормативно-інструктивних актів та інструментів державного регулювання, спрямованих на підтримку розвитку круїзної індустрії;

створення розвиненої круїзної інфраструктури (портової, транспортної, туристичної) через об'єднання зусиль із береговими курортними комплексами та транспортними підприємствами, формування «пакету послуг» для туристів, які бажають активно та змістовно провести дозвілля;

формування висококваліфікованого кадрового корпусу сфери круїзного туризму.

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

Для подальшого розвитку круїзного туризму в Україні необхідно покращувати інфраструктуру, зокрема збільшувати кількість круїзних терміналів та забезпечувати високий рівень сервісу для туристів. Також необхідно забезпечити екологічну безпеку, зменшити забруднення морського середовища та зберегти природні ресурси.



Державна політика стосовно розвитку круїзного туризму має бути орієнтованою на удосконалення механізму стимулювання інноваційної діяльності підприємств та організацій круїзної індустрії через прийняття низки відповідних організаційних, фінансово-кредитних і нормативно-правових рішень, спрямованих на створення взаємопов'язаних механізмів інституційного, ресурсного забезпечення підтримки та розвитку діяльності, на формування мотиваційних чинників активізації інноваційних процесів.

У цілому, розвиток круїзного туризму в Україні може стати одним із важливих економічних напрямів для країни, що сприятиме зростанню її туристичної привабливості та збільшенню доходів від туризму.

## ВИСНОВКИ

У результаті опрацювання значної кількості наукових джерел і літератури авторка дійшла таких висновків.

Осмилено сутність і термінологічний апарат круїзного туризму, з'ясовано класифікацію його видів. Круїзний туризм є перспективним напрямом світової туристичної сфери, де щорічно збільшується чисельність туристів, розширюється географія круїзних турів. Однозначного, загальноприйнятого й універсального поняття «круїзний туризм» у зарубіжному та вітчизняному туризмологічному середовищі досі немає, і це є предметом наукових дискусій. Найоб'єктивнішим і найповнішим, на думку авторки, є визначення круїзного туризму як «форми подорожі, що передбачає обслуговування на круїзному судні за системою «все включено», тривалістю щонайменше 48 годин за визначеним і конкретним маршрутом, у ході якого круїзне судно заходить до кількох портів».

Проаналізовано ступінь наукового опрацювання досліджуваної теми у наукових розвідках зарубіжних та українських вчених. Зокрема, виявлено, що достатньо ґрунтовно науковцями досліджено: теоретико-методологічні засади розвитку круїзного туризму; понятійно-термінологічний апарат; процес його зародження, становлення та розвитку в світі та Україні; ресурсний потенціал; туристичні дестинації, що забезпечують обслуговування круїзних туристів; особливості організації круїзів; проблеми, що гальмують розвиток вітчизняного круїзного туризму; його перспективні напрями та пріоритети.

Висвітлено світовий досвід організації круїзного туризму. До Першої Світової війни вся круїзна індустрія складалася з кількох спеціальних круїзних суден і морських круїзів на звичайних непрогулянкових суднах. 1960-ті рр. – стали періодом становлення масових морських круїзних подорожей. У нових умовах круїзні компанії почали пропонувати цілий комплекс послуг з відпочинку на кораблі, яким туристи послуговуються й сьогодні. Спостерігається постійне розширення мережі морських круїзів, щороку їх стає все більше. Судноплавні компанії будують судна з найвишуканішим

комфортом. При всьому розмаїтті видів круїзів основна мета більшості подорожей – дати туристам можливість відпочити та відвідати країни та території, що мають вихід до моря чи океану. Згідно зі статистичними даними Міжнародної асоціації круїзних ліній (CLIA) ця галузь постійно зростає, стає все популярнішою, досягнувши у 2020 р. показника у 30 млн туристів зі щорічним зростання на 6,8% .

Досліджено ресурсний потенціал розвитку круїзного туризму в Україні. Охарактеризовано природні, історико-культурні та соціально-економічні умови та ресурси, наголошено, що вони є фундаментальним підґрунтям для створення інноваційного конкурентоспроможного круїзного продукту для туристів з різних країн світу. Висвітлено сучасний стан інфраструктурного забезпечення розвитку вітчизняного круїзного туризму, вказано на його слабкі сторони та невирішені проблеми. Розкрито законодавчу базу та комплекс нормативно-інструктивних документів, що регулюють функціонування круїзного туризму в Україні, наголошено на необхідності їх удосконалення та інтеграції до міжнародного туристичного та морського, зокрема, круїзного законодавства.

Проаналізовано процес зародження, становлення та розвитку круїзного туризму в Україні. Визначено хронологічні рамки й охарактеризовано основні етапи цього процесу: кінець XIX–початок XX ст. - започаткування перших річкових і морських круїзів; 1920-1930-ті рр. – одержавлення круїзних компаній і підприємств; 1950-1980-ті рр. – організація масових круїзних маршрутів; 1991 р. – до сьогодні - розвиток круїзного туризму в незалежній Україні.

Здійснено аналіз розвитку вітчизняного туризму в Україні на сучасному етапі, зокрема у допандемійний та довоєнний періоди. Акцентовано увагу на його нерозвиненості та відставанні від країн-лідерів у цьому сегменті сфери туризму. Зазначено, що український круїзний туризм донедавна становив лише 0,1 % світових круїзних перевезень. Розкрито принципи виробництва туристичних послуг для аматорів круїзних подорожей, охарактеризовано

популярні круїзні маршрути, а також найвідвідуваніші круїзні destinations України. Висвітлено інноваційний досвід організації круїзного туризму. Вказано на катастрофічні наслідки для вітчизняного круїзного туризму від російської агресії.

Досліджено та систематизовано сучасні проблеми вітчизняного круїзного туризму. Указано на неможливість їх вирішення в неймовірно тяжких реаліях воюючої країни, що призводить до фактичного згорання круїзної діяльності в умовах воєнного стану.

Окреслено перспективні напрями розвитку круїзного туризму, що мають усі підстави бути реалізованими після перемоги України над російськими загарбниками.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ ТА ДЖЕРЕЛ

1. Аріон О. В. Організація транспортного обслуговування туристів: навч. Посібник. Київ: Альтер-прес, 2008р. – 192 с.
2. Воскресенський В. Ю. Міжнародний туризм: навч.посібник: ЮНИТИ-ДАНА, 2007 р.
3. Вплив російсько-української війни на туризм в Україні. URL: <http://www.baltijapublishing.lv/omp/index.php/bp/catalog/download/237/6403/13255-1?inline=1>
4. Гарбар Г.А. Розвиток соціокультурного інституту гостинності в українському туризмі 60-80-х рр. ХХ ст. (на мат. Миколаївської обл.): монографія. Миколаїв: Вид-во Південнослов'янського ін-ту Київського славістичного ун-ту, 2007. 267 с.
5. Герасименко В.Г. Державне регулювання сфери туризму України в контексті процесів євроінтеграції: монографія / за наук. ред. В. Г. Герасименка, О. Л. Михайлюка. Одеса, 2019. 332 с.
6. Герасименко В. Г. Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: монографія / за наук. ред. В. Г. Герасименка, 2013. 335 с.
7. Голубкова І.А. Проблема безпеки в круїзному судноплаванні / Голубкова І. А. // Економіка та управління національним господарством. Національний університет «Одеська морська академія». – 2019. – Вип. 39/1. – С. 5-10.
8. Голубкова І.О. Економічний механізм розвитку круїзного судноплавства України: монографія / за наук. ред. І. А. Голубкова, 2011. - 424 с.
9. Грибанова С. В. З історії організації екскурсій Київським навчальним округом (кінець ХІХ – поч. ХХ ст.) / С. В. Грибанова // Внутрішній туризм в Україні: окремі аспекти : зб. наук. ст. – К.: Ін-т туризму Федерації профспілок України, 2002. – С. 140-160.

10. Добрянська Н. А. Сучасний стан та перспективи розвитку морського круїзного туризму в Одеській області / Н. А. Добрянська, А. С. Володівщук // Економічний журнал Одеського політехнічного університету. – 2019 р.
11. Добрянська Н.А. Реалії сьогодення та перспективи розвитку туристичного бізнесу Одеської області / Н.А. Добрянська, С.С. Стоянова – Коваль, О.В. Ніколюк // Економіка харчової промисловості. – Одеса, 2018.
12. Долматов Г. М. Міжнародний туристичний бізнес: історія, реальність та перспективи: навч. Посібник. К., 2001 р. - 320 с.
13. Економіка Великої Британії. URL: <https://profilbaru.com/uk>
14. За розвиток річок України. URL: <http://www.agroprofi.com.ua/statti/1509-richkovi-avtobani-yaki-gotovi-sluzhiti-ukrajintsyam>
15. Жихарева В. В. Сучасні тенденції розвитку ринку круїзного судноплавства / В.В. Жихарева // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. – № 39(2). – С. 153–166.
16. Зацепіна Н.О. Н.О. Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. — 2015 р. — Вип. XXXIV. — С. 233—234.
17. Інформація про водний транспорт України. URL: <https://mtu.gov.ua/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
18. Кодекс торговельного мореплавства України: чинне законодавство зі змінами та доповненнями станом на 15 березня 2010 року (офіційний текст). Київ : Паливода А.В., 2010 р. 116 с. (Кодекси України). Ст. 204.
19. Корнілова В, Корнілова Н. Сучасні тенденції розвитку круїзного ринку світу. Інвестиції: практика та досвід № 5/2018 р. С. 20-25.
20. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. URL: <https://niss.gov.ua/en/node/1084>
21. Круїзний туризм в Україні. URL: <http://forstudents.at.ua>.

22. Круїзний туризм в Україні: тенденції та перспективи розвитку / І. Антоненко, І. Мельник // Економіст. – 2016 р. - № 3. - С. 3-8.
23. Круїзний туризм: розкрити потенціал Одеси. URL: <http://www.port.odessa.ua>.
24. Круїзні компанії почали скасовувати рейси на 2021 рік. URL: <https://www.blackseanews.net/read/166935>
25. Логунова Н. А. // матер. міжн. наук.-практ. конф. [«Методологія науки сьогодення»]. – Київ, 2013. – С. 13-15.
26. Логунова Н. А. Аналіз ресурсного забезпечення круїзної індустрії у країнах Європи / Н. А. Логунова // European Applied Sciences. -2013. - № 7. - С.130-134.
27. Логунова Н. А. Вплив круїзної індустрії на підвищення конкурентоспроможності економіки України / Н. А. Логунова // Менеджер. -2012. - № 3 (61). - С. 67-71.
28. Логунова Н. А. Вплив світової фінансової кризи на рівень ВВП в Україні / Н. А. Логунова, Н. А. Красовська // Матер. VI міжд. наук.-практ. конф. [«Останні наукові досягнення – 2014»]. - Софія: "БялГРАД-БГ" ООД, 2014. - Т. 10. - С. 37-41
29. Логунова Н. А. Інноваційний розвиток підприємства - вектор сучасної економічної політики держави / Н. А. Логунова, Н. А. Красовська // Економіка: проблеми теорії та практики. - 2010. - Т. 56. - № 2. - С. 317-328.
30. Логунова Н. А. Інтегральна оцінка ефективності круїзної індустрії / Н. А. Логунова // Матер. III міжд. наук.-практ. конф. – 2013 р. - С. 114-119.
31. Логунова Н. А. Світовий ринок круїзної індустрії: особливості формування та перспективи розвитку / Н. А. Логунова // – 2013 р. – № 2 (22). – С. 29–34.
32. Логунова Н. О. Детермінанти конкурентних переваг України у круїзній індустрії // Соціально-економічні проблеми і держава. – 2013 р. Вип. 1 (8). - С. 125-132.

33. Логунова Н.А. Процеси розвитку круїзного туризму: термінологічні аспекти//. – 2013 р. – Том 14. – № 12. – С. 108-114.
34. Мельник И. Л. Інноваційні зміни на ринку круїзного туризму / И. Л. Мельник // Бізнес Інформ. – 2014 р. – №12. – С. 313-319.
35. Меморандум. URL:[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_309#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_309#Text)
36. Морський і річковий транспорт України. URL:  
[http://probine.net.ua/?page\\_id=469](http://probine.net.ua/?page_id=469)
37. Надточій Г.Д. Географія морського судноплавства. – М.: Транспорт, 2013 р. – 295 с.
38. Нездойминов С. Г. Формування ринку морського круїзного туризму в Причорноморських регіонах України / Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: монографія // за заг. ред. В. Г. Герасименко. – Одеса: Астропринт, 2013. – 304с.
39. Нездойминов С. Г. Дослідження круїзного ринку країн Асоціації Середземноморських круїзних портів. Рекомендовано до видання Вченою радою факультету міжнародної економіки Одеського національного економічного університету (протокол № 8 від 16 травня 2017 р.) (2017): 37.
40. Нездойминов С. Г. Морской круизный бизнес как вектор международной интеграции морехозяйственного комплекса Украины / С. Г. Нездойминов, Н. Н. Андреева // Український журнал Економіст. – 2014. – № 7. – С.43-45.
41. Нездойминов С.Г. Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: виклики постіндустріальної економіки / С.Г. Нездойминов. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. – 996 с. – С.322-324.
42. Нездойминов С. Г. Современный потенциал региональных рынков морских круизов // ЭПП. 2016. №2.
43. Нестерова К.С. Державна регуляторна політика сприяння розвитку морського туризму в Україні: дис. на здобуття наук. ступеня к.е.н.:



- 08.00.03 — економіка та управління національним господарством. — НАН України, Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень. — Одеса, 2016 р. — 193 с.
44. Остах В.М. Популярні регіони круїзного туризму // Навколо світу. — 2013 р. — № 19. — С. 15–19.
45. Офіційний сайт туристичної компанії. [URL:www.tartustour.com.ua](http://www.tartustour.com.ua).
46. Паладич Л. Морські круїзи (морской туризм) / Л. Паладич. М.: Знання, 1989 р. 64 с.
47. Підсумки круїзного сезону в Одеському порту. [URL: http://www.uspa.gov.ua/ru/?option=com](http://www.uspa.gov.ua/ru/?option=com)
48. По Дніпру, по Бугу: проблеми і перспективи розвитку водного транспорту. [URL: https://agravery.com/uk/posts/show/podnipru-po-bugu-problemi-i-perspektivi-rozvitku-vodnogo-transportu](https://agravery.com/uk/posts/show/podnipru-po-bugu-problemi-i-perspektivi-rozvitku-vodnogo-transportu).
49. Примачов Н. Т. Принципи інтеграції у торговому судноплавстві: монографія / Н. Т. Примачов, А. Н. Примачова. — Одеса, 2016. — 359 с.
50. Світовий круїзний ринок швидко зростає. [URL: http://cruiseek.com/news/mirovoy-kruiznyy-rynok-stremitelnorastet](http://cruiseek.com/news/mirovoy-kruiznyy-rynok-stremitelnorastet)
51. Сєдих Н.П., Березкін А.А. Морський та річковий круїзний туризм. Стан та перспективи розвитку. тез доповідей та виступів на Міжнар. наук. - практ. конф. 2010. С. 55-57.
52. Сливенко В. А. Класичні та сучасні бізнес стратегії туристичних підприємств / В. А. Сливенко, А. О. Єрмакова // Ефективна економіка. — 2019 р.
53. Спеціальні види туризму. [URL: https://infotour.in.ua/babkin12.htm](https://infotour.in.ua/babkin12.htm)
54. Маркетинг послуг (для студ. вищ. навч. закл.) / Л. В. Ткаченко. К: Центр навчальної літератури, 2003. 192 с
55. Федорченко В.К., Костюкова О., Дьорова Т., Олексійко М. Історія екскурсійної діяльності в Україні: навч. посібник. К.: Кондор, 2004 р. 166 с.

56. Федорченко В.К., Дьорова Т.А. Історія туризму в Україні: навч. посібник. К.: Вища школа, 2012 р. 195 с.
57. Функціонування ринку туристичних послуг. URL: [https://tourlib.net/books\\_ukr/lubiceva\\_rtp43.htm](https://tourlib.net/books_ukr/lubiceva_rtp43.htm)
58. Шпилько С. Морські круїзи: теорія і практика: навч. посібник / С. Шпилько, Н. Андросова, Р. Чударев. М.: Радянський спорт, 2012. 147 с.
59. Azamara. URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/Azamara>
60. Carnival Corporation. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/2>
61. CDF Croisières de France. URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/CDF\\_Croisi%C3%A8res\\_de\\_France](https://en.wikipedia.org/wiki/CDF_Croisi%C3%A8res_de_France)
62. Celebrity cruises. URL: <https://www.celebritycruises.com/>
63. Cruise Industry News Annual Report. URL: <https://www.cruiseindustrynews.com/store/product/annual-reports/2022-cruise-industry-news-annual-report/>
64. Cruises on the Saint Lawrence River. URL: [http://www.ameriquefrancaise.org/en/article-701/cruises\\_on\\_the\\_saint\\_lawrence\\_river.html](http://www.ameriquefrancaise.org/en/article-701/cruises_on_the_saint_lawrence_river.html)
65. Cruising the Baltic Sea. URL: [https://en.wikivoyage.org/wiki/Cruising\\_the\\_Baltic\\_Sea](https://en.wikivoyage.org/wiki/Cruising_the_Baltic_Sea)
66. Giovanni Pino, Alessandro M Peluso: «The development of cruise tourism in emerging destinations». Published By: Sage Publications, Ltd.
67. Harmony of the Seas. URL: <https://www.unian.ua/world/1346045-naybilshiy-u-sviti-krujizniy-layner-vidpravivsyia-v-pershe-plavannya.html>
68. Jean-Paul Rodrigue, Theo Notteboom: «The geography of cruises: Itineraries, not destinations». Applied Geography. - Volume 38, March 2013, p. 31-42
69. Martha Honey. «Cruise Tourism in the Caribbean». Published June 25, 2019 by Routledge.
70. MSC Cruises. URL: [https://www.wikiwand.com/uk/MS\\_Cruises](https://www.wikiwand.com/uk/MS_Cruises)
71. North Atlantic Treaty Organization (NATO). URL: <https://history.state.gov/milestones/1945-1952/nato>

72. Norwegian cruise. URL: <https://www.ncl.com/fr/en/>

73. Pullmantur\_Cruises. URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Pullmantur\\_Cruises](https://en.wikipedia.org/wiki/Pullmantur_Cruises)

74. Robert E Wood. «Caribbean cruise tourism: Globalization at sea». *Annals of Tourism Research*.- Volume 27, Issue 2, April 2000, Pages 345-370

## ДОДАТКИ

### Додаток А

#### Мега круїзи



## Середні круїзні судна



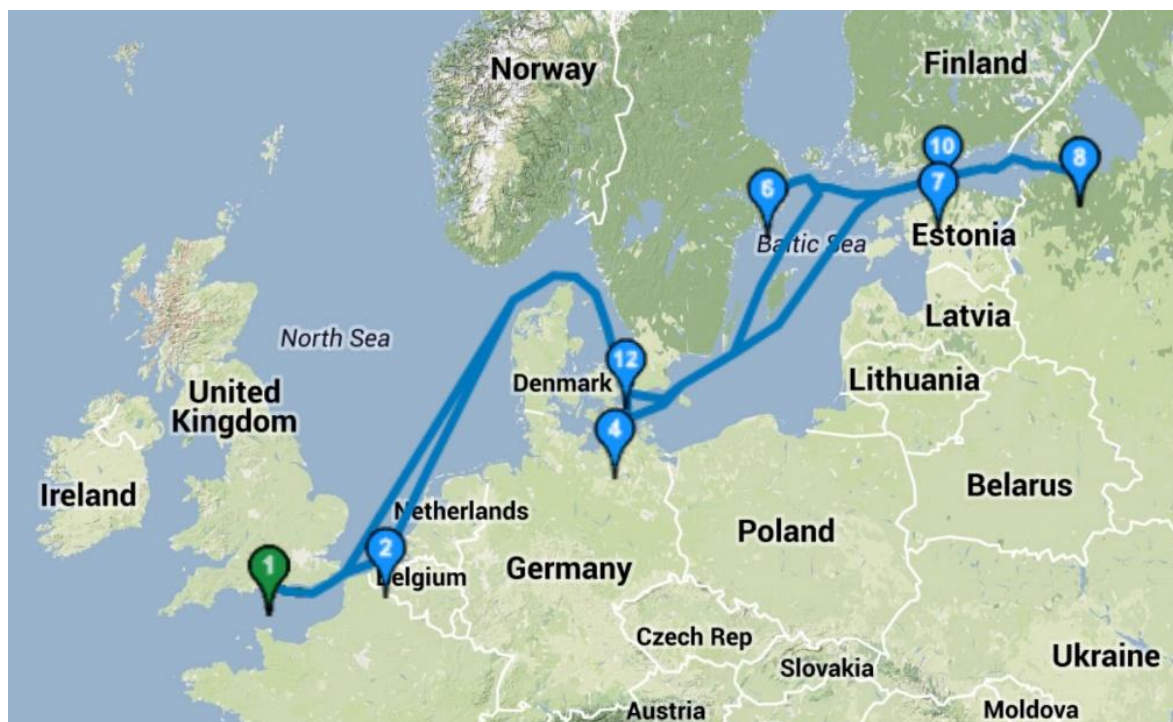
## Яхти



## Річкові круїзні судна



## Приклад Baltic Cruises





## Додаток Е

## Приклад St. Lawrence Seaway Cruises

