

## АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ У СВІТІ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ

**ПАНЬКІВ Наталія Євгенівна**

кандидат біологічних наук, доцент, доцент кафедри туризму  
Національний університет «Львівська політехніка»

<https://orcid.org/0000-0002-9057-9612>

e-mail: [pankiv.natalia@gmail.com](mailto:pankiv.natalia@gmail.com)

**ПЕЛІШОК Аліна**

здобувач

Національний університет «Львівська політехніка»

*У статті проаналізовано сучасний стан круїзного туризму у світі та окреслено можливості й перспективи розвитку круїзного туризму в Україні. Досліджено теоретико-методичні засади круїзного туризму, визначено поняття круїзного туризму, висвітлено історію розвитку круїзів у світі та Україні, зокрема. Детально розкрито питання видів круїзів, особливості технології організації круїзів у світі, визначено об'єкти та суб'єкти індустрії, а також описано умови для розвитку даного виду туризму. Визначено особливості організації круїзного туризму. Виділено тенденції та проблеми розвитку круїзного туризму під призою світової та української туристичної індустрії.*

*Подано статистичну інформацію щодо типів, тривалості круїзів, загальної кількості круїзних туристів, а також додано дані щодо прибутків з круїзного напрямку туризму. Проаналізовано круїзні маршрути України, а також представлено SWOT-аналіз щодо перешкод для розвитку даного виду туризму в Україні. Проведено наліз діяльності круїзних компаній представлених на вітчизняному ринку, а саме компаній «Royal Caribbean International» та «Inflotcruises». Досліджено вплив та наслідки пандемії COVID-19 на стан індустрії, проаналізовано охоплення ринку найбільшими круїзними компаніями, подано дані щодо випадків зараження COVID-19 на міжнародних круїзних суднах. Проаналізовано статистичні дані щодо зміни прибутку провідних світових компаній, що займаються круїзними послугами, а також досліджено зміну загальних зобов'язань цих підприємств. Проаналізовано перспективи розвитку круїзного туризму на світовому і українському ринках, зокрема, у поствоєний період на прикладі досвіду таких «морських» країн, як Хорватія, Кіпр, Єгипет та Ізраїль, які після війни стали популярними у туристів, а їх численні водні ресурси активно використовуються для розвитку морського та річкового круїзного туризму. Для популяризації круїзного туризму в Україні після нашої перемоги, розроблено одиноденний круїзний туристичний продукт «Круїзна подорож могутнім Дніпром». Описано рекомендації щодо розвитку круїзного туризму в Україні у післявоєнний період. Проаналізовано прогнози розвитку світового круїзного туризму до 2030 року.*

*Ключові слова: круїзний туризм, круїзна індустрія, туристичні послуги, поствоєний період, Україна, «Круїзна подорож могутнім Дніпром».*

## ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF CRUISE TOURISM IN THE WORLD: EXPERIENCE FOR UKRAINE

**PANKIV Natalia, PELESHOK Alina**

Lviv Polytechnic National University

*The article analyzes the current state of cruise tourism in the world and outlines the opportunities and prospects for the development of cruise tourism in Ukraine. The theoretical and methodological foundations of cruise tourism were studied, the concept of cruise tourism was defined, and the history of the development of cruises in the world and in Ukraine, in particular, was highlighted. The question of types of cruises, and peculiarities of the technology of organizing cruises in the world are considered, the objects and subjects of the industry are defined, and the conditions for the development of this type of tourism are described in detail. The peculiarities of the organization of cruise tourism are determined. The trends and problems of the development of cruise tourism under the prism of the world and Ukrainian tourism industry are highlighted.*

*Statistical information on the types, duration of cruises, the total number of cruise tourists, as well as added data on revenues from the cruise tourism direction, are provided. The cruise routes of Ukraine are analyzed, and a SWOT analysis of obstacles to the development of this type of tourism in Ukraine is also presented. An analysis of the activities of cruise companies represented on the domestic market, namely the companies "Royal Caribbean International" and "Inflotcruises", was carried out. The impact and consequences of the COVID-19 pandemic on the state of the industry were studied, market coverage by the largest cruise companies was analyzed, and data on cases of infection with COVID-19 on international cruise ships were provided. Statistical data on the change in profits of the world's leading companies engaged in cruise services were analyzed, as well as the change in the total liabilities of these enterprises was studied. The prospects for the development of cruise tourism in the world and Ukrainian markets are analyzed, in particular, in the post-war period using the example of the experience of such "sea" countries as Croatia, Cyprus, Egypt, and Israel, which became popular with tourists after the war, and their numerous water resources are actively used for the development of sea and river cruise tourism. To popularize cruise tourism in Ukraine after our victory, a one-day cruise tourist product "Cruise trip on the mighty Dnieper" was developed. Recommendations for the development of cruise tourism in Ukraine in the post-war period are described. Forecasts of the development of world cruise tourism until 2030 have been analyzed.*

*Keywords: cruise tourism, cruise industry, tourist services, the post-war period, Ukraine, "Cruise trip through the mighty Dnieper".*

---

ПАНЬКІВ, Н., & ПЕЛЕСЬОК, А. (2023). АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ У СВІТІ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ. *Development Service Industry Management*, (3), 162–177. [https://doi.org/10.31891/dsim-2023-3\(25\)](https://doi.org/10.31891/dsim-2023-3(25))

PANKIV, N., & PELESHOK, A. (2023). ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF CRUISE TOURISM IN THE WORLD: EXPERIENCE FOR UKRAINE. *Development Service Industry Management*, (3), 162–177. [https://doi.org/10.31891/dsim-2023-3\(25\)](https://doi.org/10.31891/dsim-2023-3(25))

### **Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями**

Останніми роками попит на розкішні круїзні подорожі неухильно зростає, привертаючи увагу мільйонів подорожуючих з усього світу, які шукають унікальних і незабутніх вражень в поєднанні з високоякісним комфортом. Країни, що мають доступ до водних шляхів, отримали унікальну можливість розвивати круїзну індустрію, залучаючи мільярди доларів і створюючи тисячі робочих місць. Україна, яка має значний природний потенціал і доступ до Чорного та Азовського морів, також має можливість використовувати круїзний туризм, як інструмент розвитку свого туристичного сектору та залучення іноземних інвестицій. Після перемоги України у війні з росією, необхідно буде відновлювати туристичну галузь країни, зокрема розвивати круїзний туризм [26, 28].

Однак, незважаючи на значний потенціал, рівень розвитку круїзного туризму в Україні, ще до повномасштабного вторгнення військ РФ 24 лютого 2022 року, був дуже низький порівняно зі світовими стандартами. Обсяг морських пасажирських перевезень становив лише 3% від загального потоку туристів. Це зумовлює необхідність розробки комплексу стратегічних заходів для розвитку круїзного туризму, які сприятимуть ефективному використанню туристичного потенціалу країни і нададуть Україні статус успішної круїзної дестинації. Дослідження сучасних трендів, технологій, маркетингових стратегій та інновацій у круїзній індустрії дозволить Україні набути цінного досвіду та знань для успішного розвитку власного круїзного туризму.

### **Аналіз досліджень та публікацій**

Особливості круїзного туризму та його місця в міжнародному туризмі, географії круїзних маршрутів досліджували науковці: І. Антоненко [1], О. Аріон [2], В. Герасименко [4], Н. Добрянська [6], І. Мельник [11] та ін. Стан та перспективи розвитку круїзного туризму в світі та Україні вивчали: Н. Зацепіна [8], В. Корнілова, Н. Корнілова [9], К. Нестерова [12], І. Мельник [11] та ін.

### **Формулювання цілей статті**

*Об'єкт дослідження:* круїзний туризм як тренд у сучасному світі. *Предмет дослідження:* оцінка сучасного стану круїзів на світовому ринку.

*Мета дослідження:* аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку круїзного туризму у світі в контексті імплементації даного досвіду в Україні.

*Завдання дослідження:*

- ✓ охарактеризувати поняття круїзного туризму, його види та технології організації;
- ✓ розкрити сучасний стан та тенденції розвитку круїзів у світі;
- ✓ дослідити вплив пандемії COVID-19 на круїзну індустрію;
- ✓ проаналізувати діяльність українських круїзних туроператорів;
- ✓ розробити круїзний туристичний продукт територією України;
- ✓ сформулювати рекомендації щодо розвитку круїзного туризму в Україні у післявоєнний період;
- ✓ проаналізувати прогнози щодо розвитку світового круїзного туризму до 2030 року.

*Методи дослідження:* діалектичний метод пізнання (дослідження ролі круїзного туризму в структурі національної економіки); системний аналіз і синтез (дослідження процесів розвитку круїзного туризму, формування концепції розвитку круїзного туризму), декомпозиція (структуризація стратегічного потенціалу круїзного туризму); методи статистичного та факторного аналізу (вивчення тенденцій і закономірностей розвитку круїзного туризму); методи порівняльного та маркетингового аналізу (системна оцінка рівня розвитку круїзного туризму); методи екстраполяції (прогнозування круїзних пасажиропотоків); програмно-цільовий підхід (програмування та прогнозування результатів реалізації програми розвитку круїзного туризму).

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

---

## Виклад основного матеріалу

### 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

*Круїзний туризм* - це вид туризму, який включає подорожі на круїзних суднах, що пропонують комфортне проживання, розваги та послуги на борту. Цей вид туризму набуває все більшої популярності у світі, включаючи і Україну. Існує кілька видів круїзів, таких як морські круїзи, річкові круїзи, експедиційні круїзи та тематичні круїзи. Кожен з цих видів має свої особливості та привабливість для різних типів туристів.

Організація круїзів вимагає використання спеціалізованих технологій. Це включає розробку маршрутів, бронювання та керування кабінами, організацію розваг та екскурсій на борту, а також забезпечення безпеки та комфорту пасажирів. Розвиток технологій також включає використання екологічно чистих суден та впровадження інноваційних рішень, які поліпшують якість послуг та задоволення туристів.

*Морський круїз* - це вид подорожі, який зазвичай відбувається в межах замкнутого кола, радіальна подорож від порту до внутрішніх районів країни [6]. У світі на сьогодні налічується більш як 150 морських круїзних компаній. З них велика кількість іспанських, грецьких, італійських, американських, датських, норвезьких, тощо. До найбільш відомих перевізників у зазначеній сфері можемо віднести Carnival Cruise Lines, Royal Caribbean International, Celebrate Cruises, Princess Cruises, Norwegian Cruise Lines, Costa Cruises. Проте, щороку кількість круїзних компаній стає більшою, це насамперед, пов'язано зі збільшенням числа туристів, які зацікавлені в даному виді подорожей. За даними UNWTO, пасажирів морських круїзних суден, які відвідують інші країни, не користуються послугами готелів та ресторанів, і класифікуються як екскурсанти з особливим імміграційним паспортним режимом. Більшість країн транзиту не вимагає спеціальної візи для виходу пасажирів на берег, але перебування на території зазвичай обмежується 72 годинами.

На міжнародному ринку домінують *класичні круїзи*, які здійснюються на нових або переобладнаних кораблях, що повністю відповідають сучасним вимогам до дизайну, комфорту та сервісу. У таких кораблях є просторі каюти, великі відкриті палуби, басейни, солярії, спортивні майданчики та зали, салони краси, магазини, нічні клуби та казино. *Круїзи преміум-класу* націлені на вимогливих клієнтів, які очікують високого рівня сервісу та комфорту. Туристи отримують персоналізоване обслуговування. *Круїзи люкс-класу та ексклюзивні* призначені для вельми заможних туристів, які мають високий соціальний статус. Тут запропоновано найвищу якість обслуговування за формою "все включено", рівну кількості персоналу та пасажирів, просторі каюти, дизайнерський інтер'єр, колекції дорогих картин та персоналізовану турботу про кожного пасажирів. Круїзи цієї категорії зазвичай охоплюють екзотичні напрямки. Відпочинок на круїзних лайнерах люкс-класу є більш престижним, ніж відпочинок у будь-якому модному готелі. Зараз серед бізнес-людей популярні *круїзні тури для проведення конференцій*, навчання та програмного мовлення. Сучасні теплоходи оснащені спеціальними конференц-залами, що містять повний комплект технічних та офісних пристроїв для організації таких заходів [17].

У порівнянні з морськими круїзами, *річкові круїзи* менше залежні від погодних умов, більш інформативні, оскільки мають можливість спостереження за берегами. Крім того, туристи можуть насолоджуватися прогулянками на березі. У Західній Європі є значна мережа водних шляхів, яка складається з річок, таких як Сена, Ельба, Дунай, Рейн та інших, які перетинають її територію. Ці річки пов'язані складною системою каналів, що дозволяє зробити річкові круїзні подорожі більш популярними. Популярність річкових круїзів у Західній Європі очолює Німеччина, а за нею йдуть Великобританія, Нідерланди, Швейцарія та Австрія. Найбільш популярними маршрутами є ті, що проходять по Рейну та його притоках, таких як Мозель, Майн, Неккар та Везер [9].

У Європі дуже популярні річкові круїзи по Дунаю, який протікає через сім країн. Наступні за популярністю маршрути включають Волгу, Дон, їх притоки, озера і канали. Однак попит на ці подорожі зменшився після аварії на Чорнобильській АЕС і внаслідок нестабільної економічної ситуації в країнах СНД. Круїзи по Нілу, як правило, є частиною більш обширних турів. Те саме стосується і більш екзотичних маршрутів, таких як круїзи по Амазонці, річкам святого Лаврентія і Янцзи.

Короткострокові річкові круїзи тривалістю до п'яти днів є дуже популярними на Заході. Під час таких круїзів туристи можуть відвідати багато місць, не змінюючи готелю ні разу. Такі круїзи особливо привабливі для людей середнього і старшого віку, оскільки земля завжди видна і немає ризику морської хвороби, на відміну від морських подорожей [9].

На даний час у світі є 512 круїзних суден, які здійснюють подорожі між 650 портами, зокрема 158 з них розташовані в Середземному морі, 16 - в Чорному морі (у тому числі 6 на території України), і також включають порти басейну Азовського моря та гирла річки Дунай. Двома головними районами для морських круїзів є Карибський басейн та Середземне море. Однією з ключових переваг Карибського басейну є можливість проведення круїзів протягом усього року.

Загалом, круїзні маршрути можуть тривати від трьох днів до двох тижнів і класифікуються за напрямом, таким як Західні, Східні та Південні Кариби. Середземне море є популярним напрямком для класичних морських круїзів, а маршрути включають кілька європейських країн, таких як Іспанія, Франція, Італія, Греція, а також деякі країни Північної Африки, такі як Марокко, Туніс та Єгипет. Круїзи вздовж берегів Британії та Скандинавії є дуже популярними. Деякі круїзні компанії пропонують кругосвітні подорожі, які можуть тривати понад 120-140 днів [3].

---

Подібно до наземного туризму, круїзний туризм також поділяється на в'їзний та виїзний види, що передбачає використання різних об'єктів туристичної, портової та міської інфраструктури в кожному з них [5].

*Для розвитку масового круїзного туризму необхідні такі умови:*

В наявності повинна бути розвинена портова інфраструктура, включаючи пасажирський термінал зі щоденною пропускною здатністю не менше 4000 осіб, причальну лінію довжиною понад 600 м (або декілька причалів, які можуть обслуговувати два судна довжиною 300 м одночасно) та майданчик для висадки пасажирів та паркування автобусів.

Наявність розвинутої міської інфраструктури, зокрема якісних доріг, місць для паркування екскурсійного автотранспорту, комунальних мереж, інформаційних табличок англійською мовою.

Наявність туристичної інфраструктури, таких як пам'ятки архітектури, культурної спадщини, природи та інші, сучасний туристичний автотранспорт, кваліфікований персонал та туристична інформація, надана іноземними мовами.

У нішевому секторі вимоги до інфраструктури менші, оскільки судна менші, і пасажирів також менше. Але якість обслуговування та унікальність визначаються як вищі. Крім того, для в'їзного круїзного туризму необхідний логістичний ланцюг "порт-готель-аеропорт", оскільки пасажирів змінюються на базі порту [5].

## 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ КРУїЗНОГО ТУРИЗМУ У СВІТІ

Ринок круїзного туризму відчуває зростаючий попит через різні фактори, такі як зростання наявних доходів, зміна споживчих уподобань і бажання отримати унікальні враження від подорожей. Круїз забезпечує відпустку за системою «все включено» з широким спектром заходів і розваг. Це зробило круїз привабливим варіантом як для сімей, пар, так і для індивідуальних мандрівників. Круїз пропонує можливість відвідати кілька напрямків за одну поїздку, що робить його привабливим варіантом для мандрівників, які хочуть відчувати різні культури та кухні. Це відкриває значні можливості для круїзних компаній, турагентів та інших підприємств, які обслуговують круїзну індустрію.

Індустрія круїзного туризму принесла суттєві економічні прибутки і можливості для працевлаштування в багатьох країнах світу і сприяла місцевому процвітання та прогресу. Тобто, перспективи розвитку світової круїзної індустрії були багатообіцяючими в останні роки. Кількість міжнародних круїзних туристів зросла на 7,333 млн. - з 22,34 млн. у 2014 році до 29,673 млн. у 2019 році. З 2014 по 2019 рік темпи зростання прибуттів перевищили 32%, а повернення круїзних пасажирів перевищило 80% [22]. Однак, через пандемію COVID-19, яка почалася наприкінці 2019 року, багато країн оголосили про заборону на в'їзд круїзних суден, і ця політика серйозно вплинула на розвиток індустрії міжнародного круїзного туризму [25, 21]. Хоча, частина міжнародних круїзних лайнерів продовжували заплановані тури по всьому світу, до прикладу, круїз Diamond Princess в Йокогамі, круїз Ruby Princess у Сіднеї, круїз Grand Princess у Сан-Франциско, круїз Coral Princess у Маямі, круїз Грега Мортімера в Уругваї та круїз Costa Atlantic в Японії, що призвело до глобального поширення вірусу [19].

Трьома лідерами серед провідних світових компаній індустрії круїзного туризму за розміром флоту в 2019 році були Carnival Corporation & plc з дев'ятьма діючими брендами, 104 круїзними лайнерами (85 круїзних лайнерів у 2020 році) і 249 000 причалів (216 630 причалів у 2020 році); Royal Caribbean Cruises із 6 діючими брендами, 61 круїзним судном і 141 570 причалами (137 930 причалів у 2020 році); і Norwegian Holiday Cruises з 3 діючими брендами, 28 круїзними лайнерами та 59 150 причалами [19]. Зі середини березня 2020 року тимчасове призупинення навігації призвело до операційних збитків у розмірі 10,236 млрд доларів США та 9,501 млрд доларів США для - Carnival Cruises, 5,8 млрд доларів США та 5,26 млрд доларів США для Royal Caribbean Cruises та 4,012 млрд доларів США та 4,507 млрд доларів США для Norwegian. А загальна кількість пасажирів міжнародних круїзів скоротилася на 23,904 млн (80,56%) з 29,673 млн у 2019 році до 5,769 млн у 2020 році [19].

Операційний дохід трьох провідних круїзних компаній світу з 2015 по 2021 рік показано на рисунку 1: з 2015 по 2019 рік становив від 15,714 до 20,825 мільярда доларів США, 8,299 мільярда доларів США. до 10,951 мільярда доларів США та з 4,345 мільярда доларів США до 6,462 мільярда доларів США, із темпом зростання 32,53%, 31,95% та 48,73%. Як бачимо, до початку глобальної пандемії COVID-19 операційні доходи трьох круїзних компаній демонстрували постійне зростання з року в рік (Рис. 1.) [19].

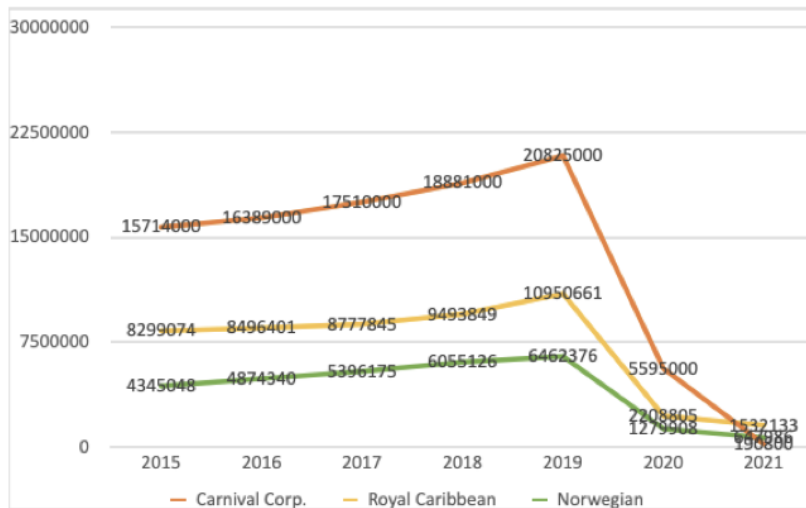


Рис. 1. Операційний дохід трьох провідних круїзних компаній світу з 2015 по 2021 [28].

Щоб подолати фінансову кризу глобального призупинення плавання, три провідні круїзні компанії світу взяли багато боргів і випустили корпоративні облігації для роботи, що призведе до збільшення фінансового навантаження на процентні витрати компаній і погашення кредиту, коли вони відновлять нормальну роботу в майбутньому.

### 3. ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Зважаючи на потенціал України для водно-туристичних маршрутів, круїзний туризм може активно розвиватися як морські, річкові або ріка-море маршрути, за допомогою круїзних судноплавних компаній або круїзних операторів. Сучасні експерти пропонують включати лінійні паромні переправи до складу круїзного туризму та розглядати їх як окремий продукт - мінікруїз [26].

Вважаю, що логічніше розглядати паромні переправи як частину лінійних перевезень, які перш за все забезпечують транспортну функцію, і не враховувати їх у якості складової круїзної туристичної послуги, оскільки вони не використовують природні та антропогенні умови портів для формування берегового обслуговування. Судноплавна компанія "УкрФеррі" обслуговує паромні лінії в Україні, але основний пасажирський продукт - це маршрут Іллічівськ - Батумі - Батумі - Іллічівськ.

На початок 2014 року в Україні діяли дві компанії, які надавали послуги круїзного туризму - акціонерне товариство "Українське дунайське пароплавання" (УДП) та товариство з обмеженою відповідальністю "Круїзна компанія "Червона рута". Кожна з компаній мала свій маршрут, що охоплював основні водні маршрути України, зокрема річки Дунай та Дніпро з виходом до Чорного моря (Рис. 2.).

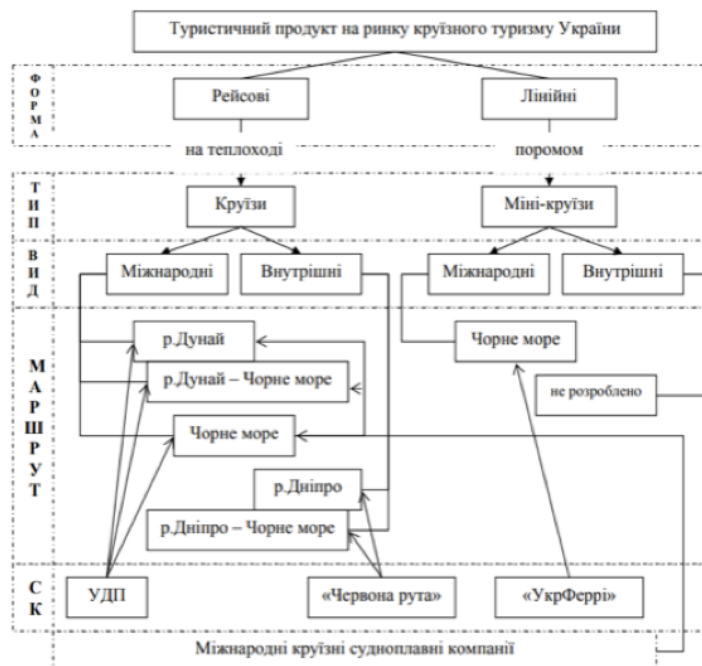


Рис. 2. Круїзні маршрути України [10]

Акціонерне товариство «Судноплавна компанія «Укррічфлот» (АСК «Укррічфлот») раніше здійснювало рейсові перевезення пасажирів між містом Київ та Чорним морем, але з 2010 року після продажу останнього з п'яти круїзних теплоходів компанія не надає пасажирські перевезення. Отже, акціонерне товариство «Українське дунайське пароплавання» УДП є перевізником з різноманітними напрямками діяльності, який забезпечує перевезення вантажів та пасажирів водними шляхами України. Важливо зазначити, що прибуток від вантажних перевезень значно переважає прибуток від круїзних турів, що ставить круїзний туризм на друге місце серед послуг, які надають компанії [14].

УДП є основним транспортним перевізником на відрізку 2400 км від устя Дунаю до порту Кельхайм (Німеччина), що становить 25% загального обсягу перевезень. Зараз з відкриттям каналів Рейн-Майн-Дунай судна компанії можуть доставляти пасажирів до портів Північного моря. У планах розвитку компанії передбачається будівництво двох нових круїзних суден для пасажирів [13].

Територією України протікає велика кількість річок, також тут розташовано багато озер і є вихід до 2 морів. Вочевидь, що першочергово водні ресурси задіяні в галузі господарства і надважливі для функціонування нормального життя в країні. Завдяки водоймам функціонують гідроелектростанції, дамби, водонапірні башти, греблі, канали і т.д. Територіальне море України, або акваторія, яка є продовженням Української території в морі, — прибережні морські води завширшки 12 морських миль, відлічуваних від лінії найбільшого відпливу як на материку, так і на островах, що належать Україні, або від прямих вихідних ліній, що з'єднують відповідні точки. Загальна площа цих вод — 29 454 км<sup>2</sup> [7].

Україна має потенціал для розвитку різних видів морського туризму, таких як круїзний, яхтовий та пляжний. Однак, за останні часи спостерігається зниження рівня розвитку морського туризму в країні через недостатню підтримку від державних регуляторних органів. Це призводить до того, що транспортно-туристичний потенціал України залишається нереалізованим. Морський туризм на короткий термін спрямований на обслуговування іноземних туристів, що сприятиме залученню іноземної валюти та розвитку експортного потенціалу. Розвинені країни світу одночасно з круїзним бізнесом підтримують розвиток яхтового туризму. Однак, розвиток яхтового туризму в Україні обмежується відсутністю ефективних інституційних умов для його функціонування, вимогливими бюрократичними процедурами, включаючи процедури прибуття в кожен порт, обмеженістю сезону виходу в море тощо [12].

За допомогою методу SWOT-аналізу було проаналізовано фактори, які впливають на розвиток морського туризму в Україні. Відповідно до традиційної схеми аналізу, ці фактори було розподілено на чотири класифікаційні групи: сильні сторони, слабкі сторони, можливості та загрози ринку послуг морського туризму в Україні. *Результати SWOT-аналізу дозволили виокремити чинники, які створюють перешкоди для розвитку морського туризму в Україні:*

У сфері регулювання морського туризму відсутня цілеспрямована та послідовна державна та регіональна політика.

Нормативно-правова база, яка регулює морський туризм, не відповідає світовим та національним тенденціям у цій сфері.

Державна політика у сфері регулювання морського туризму реалізується неефективними економіко-організаційними інструментами.

Учасники національного ринку послуг морського туризму стикаються з проблемою неналагодженості інформаційного зв'язку та фінансової підтримки.

Держава не надає фінансово-кредитну підтримку учасникам ринку послуг морського туризму.

Національне виробництво круїзних послуг є недостатньо розвиненим порівняно з іноземними представниками морського туризму.

Слабка якість обслуговування туристів та застарілість пасажирського флоту становлять проблему у сфері морського туризму.

Безпека пасажирів не є достатньою, існують проблеми з захистом прав екіпажу суден та прав пасажирів.

Для зменшення від'ємного впливу факторів, що перешкоджають розвитку морського туризму в Україні, рекомендується створити ефективні економіко-організаційні інструменти державної політики, які сприятимуть розвитку морського туризму [30].

Протягом 2014 року, туристичний сектор приморських регіонів України стикнувся з низкою проблем, викликаних як зовнішньо-, так і внутрішньополітичними чинниками. Зокрема, після анексії Криму, на курортний сезон 2014 року очікувалося значне зниження популярності круїзного туризму, який в останні роки розвивався досить інтенсивно. Міжнародні круїзні компанії відмовилися від причалу в кримських портах та деякі з них не зайшли до Одеського морського порту, який разом з портом Ялти є базовим для круїзного туризму. Планувалося, що у 2014 році Одеський морський торговельний порт мав бути відвіданий 154 круїзними лайнерами.

Станом на сьогодні круїзний туризм в Україні знаходиться в стані надзвичайного занепаду, адже на території країни триває повномасштабна війна. Якщо розглядати круїзи в напрямку річкових подорожей, то ситуація є трохи краща ніж з морськими. Зважаючи на широке розгалуження річок в Україні з огляду відносної безпеки залишаються Південний Буг, Дністер, Серет, Дніпро та ін. Якщо говоримо про морський

туризм, то в даному випадку ситуація вкрай критична. Адже зараз про морський відпочинок включно з круїзами навіть не може йти мова. В сучасних умовах різноманітні джерела зазначають, що території Чорного та Азовського морів є в надскладному екологічному стані. Відбувається шалене забруднення вод, а також масове вимирання морських жителів в зв'язку з постійними військовими діями зі сторони агресора.

Круїзний туризм в Україні в майбутньому має всі можливості для перетворення в прибутковий напрям туристичної галузі. Звичайно що це питання залишається на після перемоги, проте перспективи його розвитку визначають наступні напрямки: вдосконалення системи управління галуззю; зміцнення матеріальної бази туризму; розширення міжнародного співробітництва в сфері туризму; надання якісних туристичних послуг та розширення їх асортименту; покращання транспортного обслуговування; підвищення ефективності використання рекреаційних ресурсів та об'єктів культурної спадщини; активізація інформаційного та рекламного забезпечення; здійснення ефективної інноваційної та інвестиційної діяльності; поліпшення кадрового забезпечення.

### 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КРУїЗНОГО ТУРИЗМУ НА СВІТОВОМУ ТА УКРАЇНСЬКОМУ РИНКАХ У ПІСЛЯВОЙННИЙ ПЕРІОД

На жаль, війна росії проти України примушує багатьох думати, що іноземці до нас тепер не поїдуть ще дуже довго. Однак, у світі є багато прикладів, коли після масштабних конфліктів країни швидко відновлювалися та знову вітали гостей. Потрясіння, викликані збройними конфліктами, вносять глибокі зміни в туристичний "ландшафт" країн. Створюється нова спадщина, а постконфліктний "туризм пам'яті" з часом змішується із іншими напрямками – культурним чи навіть круїзним туризмом. Розглянемо, до прикладу, досвід декількох "морських" країн, які після війни стали популярними у туристів.

Туризм у **Хорватії** практично припинився в 1990-х роках під час війни. Однак, розвиток рейсів бюджетних авіаліній, дешеве житло, відкриття пляжів і запуск круїзних маршрутів допомогли розвивати туризм пізніше, вже у 2000-і. В країну поступово стали надходити іноземні інвестиції, а держава зайнялася промоцією туристичних напрямків за кордоном. У Хорватії - понад тисяча островів, з яких 66 населені. Завдяки таким географічним особливостям, в країну потягнулися туристи, які раніше знали тільки про грецькі острови. Тому, круїзний туризм почав стрімко розвиватись у цій країні. Про пляжні локації Хорватії стали писати в іноземних виданнях, пізніше підключилися і блогери. Туристичний сезон в країні триває з початку червня до кінця вересня, коли заповнюваність готелів досягає 100%. Раптове зростання туризму суттєво вплинуло на хорватську економіку. Близько десяти мільйонів гостей щорічно приносять суттєві доходи і генерують близько 15% ВВП Хорватії. Наприклад, у 2017 році тільки із січня по серпень році країну відвідали 15 мільйонів туристів. Також країною зацікавилися великі круїзні компанії, послугами яких користуються вимогливі платоспроможні туристи. Це допомогло збільшити інвестиції у розбудову прибережних готелів та інфраструктури, ресторанів та пристаней для яхт. За даними Хорватського бюро статистики, до пандемії коронавірусу доходи країни від туризму росли на 11% щорічно.

Серед популярних туристичних країн, куди потік мандрівників не припиняється незалежно від сезону і які пережили у недалекому минулому воєнні дії на своїй території, належить **Кіпр**. У 2018 році курортний острів отримав рекордну кількість туристів – 3,8 млн. при населенні в 1,22 млн. жителів. Доля туризму в економіці країни складає близько 18%. У 2021 році приріст турпотока в пікові місяці складав до 300% порівняно із 2020 роком. Кіпр відомий відмінною туристичною інфраструктурою та великою кількістю пляжів з "Блакитним прапором". У 1960 році Кіпр став незалежною від Великобританії державою. У наступні роки на острові точився міжетнічний конфлікт між грецькими та турецькими громадами. У 1964 році там розмістився миротворчий контингент ООН і була проведена демаркаційна лінія. У 1975 році Кіпр остаточно був поділений на південну грецьку частину та північну — турецьку. Взаємне переселення греко-кіпріотів та турко-кіпріотів відбувалося під контролем миротворців ООН. У 2004 році південна частина острова була прийнята в ЄС. Самопроголошену у 1983 році Турецьку Республіку Північного Кіпру підтримує Туреччина [16].

Будучи найсхіднішим островом на Середземному морі, Кіпр є природною точкою відправлення для вивчення навколишніх країн. А його вигідне розташування на перехресті трьох континентів дає можливість легко об'єднати свій відпочинок на острові з відвідуванням будь-якого з трьох напрямків. Серед безлічі грецьких островів з маршрутами до Святої Землі, короткі 2-5-денні круїзи з екскурсіями доступні на борту великих, зручних «плавучих готелів» та розкішних лайнерів, які поєднують проживання на борту, чудову кухню, розваги та приємне дозвілля. Іншим варіантом є велика кількість міжнародних круїзних вітрильних суден, які заходять на своїх маршрутах на Кіпр у портах Лімасола, Ларнакі та Пафосу, де пасажери можуть провести кілька годин на острові та відвідати безліч цікавих місць. Якщо ж зупиняється на Кіпрі в рамках більш широкого круїзу, приємно здивує кількості місць і визначних пам'яток, які можна відвідати поблизу портів.

Серед країн, що стали успішними туристичними локаціями після війни, звісно, **Єгипет**, який розвиває туризм шаленими темпами завдяки історичним пам'яткам та природним особливостям морського узбережжя півострова Синай та провінції Хургада. У 2019 році країну відвідали майже 15 мільйонів туристів. Доля туризму в економіці країни – близько 12%. У 1967-1970 роках в країні тривала війна, яка була розпочата



Єгиптом з метою повернути Синайський півострів, який перед цим захопив Ізраїль в ході Шестиденної війни. Ця війна велася здебільшого за допомогою артилерії з боку Єгипту за підтримки радянських збройних сил й авіації з боку Ізраїля. Конфлікт закінчився угодою про припинення вогню без територіальних змін. Перемир'я тривало 3 роки. Лише в 1979 році був підписаний мирний договір, а Ізраїль вивів свої війська з Синайського півострова в 1982 році. Тепер мало хто із туристів згадує про те, що в країні велися бойові дії. До Єгипту їдуть відпочити на морі, зазирнути в унікальний підводний світ з коралами та на власні очі побачити всесвітньо відомі піраміди та давній Луксор. Серед популярних круїзів з Єгипту до Саудівської Аравії. Маршрут включає такі порти як: Сафага, Єгипет – Акаба (Петра), Йорданія – Джидда, Саудівська Аравія – Янбу, Саудівська Аравія – Айн-Сохна, Єгипет. Також круїзи по Нілу популярні з листопада по кінець травня – коли річка повноводна і не ускладнює пересування теплоходів. Тури «У круїз по Нілу», в основному, відправляються з Хургади, а сам круїз починається в Луксорі або Асуані, але наприкінці 2020 року з'явилися ще й комбіновані програми з Марса-Аламу. Пам'ятки і міста, які можна побачити в круїзі по Нілу: Луксор, Карнакський храм, Храм Хатшепсут, Колоси Мемнона, Храм в Ком-Омбо, Асуан, Філе, Асуанська дамба і Незавершений обеліск.

Ще одна країна, на туризм в якій припадає 6,2% економіки, **Ізраїль**. Найбільш популярні види туризму в цю країну – паломництво, медичний, культурний та круїзний. У 2019 році країну відвідали 4,5 млн. Туристів. Між тим, країна продовжує жити у стані війни із Палестиною. Ізраїльсько-палестинський конфлікт триває десятиліттями – за спірні території. У 1947 році ООН проголосувала за розділення Палестини на окремі єврейську та арабську держави, а Єрусалим визнали міжнародним містом. У 1948 році була створена держава Ізраїль, яку не визнала арабська сторона. Зараз зберігається висока напруженість між Ізраїлем та палестинцями, які проживають у Східному Єрусалимі, Газі та на Західному березі. На Східний Єрусалим претендують палестинці як на столицю своєї майбутньої держави, на все місто як на свою столицю претендує Ізраїль, що має в цьому питанні підтримку США. Навіть знаючи про те, що в країні триває війна, іноземні туристи охоче їдуть до Ізраїлю: гуляти вулицями давнього біблійного Єрусалиму, куштувати традиційні страви у Тель-Авіві або відновлюватися на курортах Мертвого моря, звісно, Ізраїль пропонує широкий асортимент морських круїзів, зокрема, «Ізраїль та країни Близького Сходу» [16].

Як бачимо, на прикладі перелічених країн, після війни вони стали популярними серед туристів, а їх численні водні ресурси активно використовуються для розвитку морського та річкового круїзного туризму.

**Отже, для популяризації круїзного туризму в Україні після нашої перемоги, ми розробили одноденний круїзний туристичний продукт “Круїзна подорож могутнім Дніпром”.**

Маршрут розроблено для осіб від 16 до 60 років.

Кількість учасників туру: до 20 осіб

Форма організації: організований.

Тривалість: 1 день

Час перебування в дорозі: 11 год.

Сезон: весна/літо.

Тип маршруту: кільцевий.

**Пункти маршруту:** Одеса – Херсон – Дніпро – Гола Пристань – Національний Парк «Білобережжя Святослава» – База відпочинку «Фрегат» – Одеса (Рис.3.).

Транспорт: пересування між пунктами маршруту відбувається комфортабельним мікроавтобусом та паромом.

Послуги харчування: забезпечується обід і вечеря.

Програмне обслуговування: екскурсії на всіх пунктах маршруту, послуги екскурсовода протягом усього шляху.

Додаткові послуги: англomовний екскурсовод.

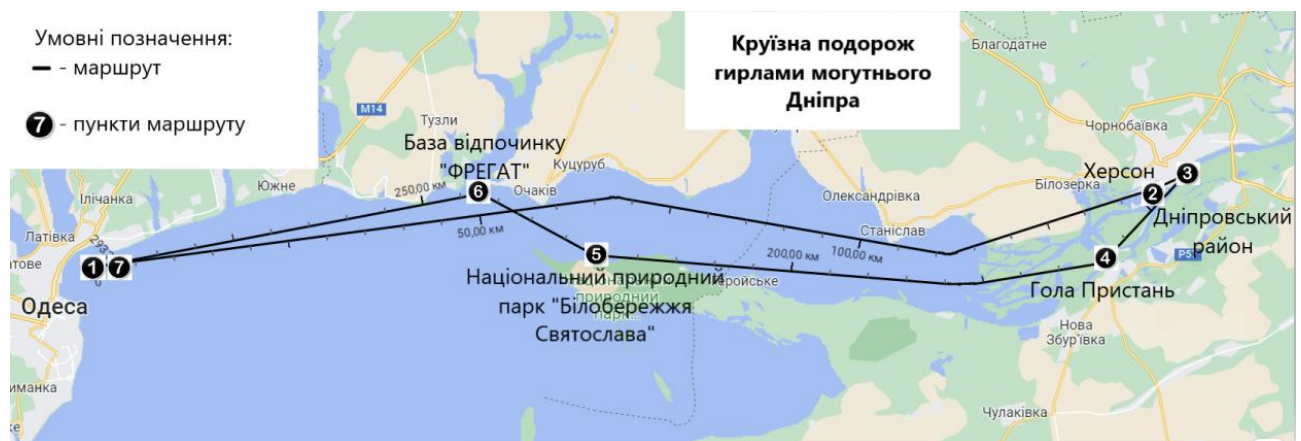


Рис. 3. Пункти маршруту “Круїзна подорож могутнім Дніпром”



**Програма туру:**

07:00 – зустріч у м. Одеса

07:00 – 11:00 – переїзд в Херсон, оглядова екскурсія по Дніпру на паромі

11:00 – 13:00 – екскурсія по Херсону

13:00 – 14:00 – обід в ресторані парому

14:00 – 16:00 – переїзд до Голої пристані, оглядова екскурсія

16:00 – 16:30 – переїзд до Національного Парку «Білобережжя Святослава»

16:30 – 17:00 – оглядова екскурсія по парку

17:00 – 17:30 – переїзд до бази відпочинку «Фрегат»

17:30 – 18:00 – прогулянка по базі, можливість пограти волейбол, баскетбол, тощо

18:00 – 19:00 – вечеря на базі відпочинку

19:00 – 23:00 – переїзд в Одесу

**Розрахунок собівартості туру**

№	Стаття витрат	На одну особу	На групу осіб, грн
1.	Харчування	600	12000
2.	Транспорте обслуговування	420	8400
3.	Екскурсійне обслуговування	300	6000
4.	Послуги гіда-екскурсовода	200	4000
5.	Загальна вартість	1520	30400

**Розрахунок ціни туру на одну особу**

Показники	Сума, грн
Собівартість	1520
Норма прибутку (20%)	304
Сума собівартості й норми прибутку	1824
Фіксована комісія туристським агентам	364,8
Кінцева вартість	2188,8

Переїзд з місця збору до парому буде відбуватися комфортабельним автобусом євро класу. Паром 3-х палубний місткістю 40 – 50 чол. Зручні каюти, м'які зручні крісла і дивани, санвузли на базі парому. На верхній палубі – досить місця для перекусу і танців.

Захоплююча прогулянка по протоках і гирлах нижньої заплави Дніпра. Мальовничі береги з дачними селищами, веселі рибалки та місцеві жителі і це ще не все, чим можна помилуватися під час подорожі. Чарівна краса Дніпра, нижній шелест очерету, сплески риби, свіже річкове повітря – і ви забули про всі проблеми.

*Прибуття до міста Херсон та оглядова екскурсія містом.* Це велике річкове й морське портове місто, промисловий і культурний центр Херсонської області з численними туристичними пам'ятками, архітектурними та культурними визначними місцями. Серед яких, Свято-Катерининський собор — унікальна пам'ятка архітектури XVIII століття, історія якої пов'язана зі зведенням історико-архітектурного комплексу Херсонської фортеці. Одна з найстаріших кам'яних будівель міста Успенський кафедральний собор, а також одна з найстаріших релігійних пам'яток міста — Греко-Софійська церква, зведена грецькими колоністами 1780 року. І звичайно, відвідування залишків фортифікаційної споруди, закладеної 1778 року князем Г. Потьомкіним. Фортецю оточував земляний вал із дев'ятьма бастионами та глибокий рів, який був серйозною перешкодою для ворогів. Дотепер з архітектурного військового ансамблю збереглися: аркові ворота; пороховий підвал, в якому обладнаний ресторан; кріпосний колодязь; окремі фрагменти валу й рavelінів; арсенал, зведений наприкінці XVIII століття.

І на завершення екскурсії Херсоном, який протягом війни став символом незламності українців, відвідини Бузкового парку, де висадили 70 кущів Київського бузку, як вшанування пам'яті героїв незламного Херсона – це ще один символ цієї кривавої війни. Київський бузок у херсонському парку – це символ нашої єдності, підтримки один одного, мужності, сміливості та відданості, а також стійкості та свободи херсонців. І разом з тим — болючої втрати найкращих, адже саме такими є наші захисники.



Фото 1. Залишки Херсонської фортеці Джерело фото: [boris-mavlyutov.livejournal.com](http://boris-mavlyutov.livejournal.com)

*Зупинка на Голій Пристані. Прогулянка по набережній. Фото-сесія.*

Гола Пристань - місто в Україні, центр Голопристанської громади Скадовського району Херсонської області. Розташоване на річці Конка, притоці Дніпра. Засноване 1709 року запорозькими козаками під назвою Голій Перевіз. Після Кримської війни регіон Голої Пристані став активним центром сільськогосподарського виробництва. В околицях міста є соляні озера, грязь із яких використовується в лікувальних цілях.

На території міста Гола Пристань розміщені 16 об'єктів культурної спадщини, серед яких пам'ятник Т.Г. Шевченку, будинок, де розміщувався госпіталь Дунайської військової флотилії, пам'ятний камінь на честь 100-річчя заснування санаторію «Гопри». Гола Пристань багата на місця історичних подій. Серед них: будинок міськради, у якому у 1902 році здійснено бездротовий радіозв'язок між Херсоном та Голою Пристанню на апаратах Попова — Дюкрете і, звичайно, набережна, розташована на місці, де на початку XVIII ст. козаками Запорізької Січі був заснований Голій Перевіз, і де був один із пунктів на шляху прямування козацької пошти із Січі в Кінбурн та Прогноївську паланку (Голопристанський район) через Олександрівський Шанець (Херсон).



Фото 2. Гола Пристань Джерело фото: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Гола\\_Пристань](https://uk.wikipedia.org/wiki/Гола_Пристань)

Національний Парк «Білобережжя Святослава» містить просто безліч принад для туристів. Це 25-кілометрова смуга білосніжних піщаних пляжів, археологічні пам'ятки різних епох, затишна домівка для багатьох видів тварин і місце зупинки десятків тисяч птахів та багато іншого. Це один із найбільших ареалів диких орхідей в Європі площею близько 60 гектарів. У парку зачаровує унікальна природа Кінбурнської коси – довгого півострова, який розділяє Дніпровсько-Бузький лиман і Ягорлицьку затоку. Завдяки тому, що з одного боку півострів омивають води Дніпра, а з іншого – Чорного моря, тут утворився своєрідний мікроклімат. Берег покритий сосновими лісами й усіяний безліччю цілющих трав. Деякі види занесені до Червоної книги України. Ще одна природна пам'ятка Кінбурнської коси – озера з цілющими грязями, їх налічується близько 150. А ще – це було дивовижне місце сили і натхнення, запашного повітря та зоряного неба, ідеальне для повного перезавантаження і споглядання природи, магніт для талановитих людей і просто гарне місце, щоб бути на берегах Дніпра й спостерігати барвистий захід сонця.

На жаль, одне з найулюбленіших місць українських тревел-блогерів, фанатів «дикого відпочинку» і бердвотчерів зараз більше схоже на локацію для зйомок постапокаліптичного фільму, ніж на туристичну принаду. Кінбурнська коса або ж «українські Мальдіви», як називали це місце раніше, з самого початку російського повномасштабного вторгнення стала для окупантів плацдармом для артилерійських атак півдня Миколаївщини. В подальшому Кінбурнська коса перетворилася на суцільну пожежу, спричинену вибухами боєприпасів, обстрілами у якій гинуло унікальне – вже навіть не в туристичному, а у природоохоронному

значенні – місце. Через російську військову агресію там значно постраждала флора та фауна. «Тієї коси, яку ми спостерігали у 2021 році, вже не побачимо ніколи, бо висадка різних видів сосни проводилася протягом десятиліть. Та головне – знищено багато унікальних природних реліктових насаджень, які неможливо відновити», – розповідає Павло Холодняк, заступник директора національного природного парку «Білобережжя Святослава», до складу якого входить ландшафтний парк «Кінбурнська коса». На даний час, орієнтовні збитки, завдані природним системам Кінбурнського півострова, можуть сягати 100 мільярдів гривень. Але ключовими наслідками для природних ресурсів коси є неможливість їх самостійного відновлення до первозданного виду. Нині керівництво парку «Білобережжя Святослава» підписало низку угод про співробітництво із закордонними науковими установами та організаціями для подальшої роботи із відновлення довкілля коси [15].



Фото 3. Мапа Національного Парку «Білобережжя Святослава» Джерело фото: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Білобережжя\\_Святослава](https://uk.wikipedia.org/wiki/Білобережжя_Святослава)

І на завершення маршруту “Круїзна подорож могутнім Дніпром” - відпочинок на території бази «Фрегата», продовження прогулянки по протоках Дніпра та повернення в Одесу.

### Рекомендації щодо розвитку круїзного туризму в Україні у післявоєнний період

Після перемоги України у війні з росією для відбудови та потужного розвитку економіки необхідно буде працювати над розвитком туристичного бренду України на світовому ринку, зокрема і промоцією круїзного туризму. Нижче наведено низку рекомендацій, які сприятимуть розвитку цього сектора [30]:

**Розвиток інфраструктури:** Необхідно інвестувати в розвиток круїзних портів та пристаней в Україні. Це включає в себе покращення морської та річкової інфраструктури, будівництво сучасних причалів і терміналів для прийому круїзних суден, а також розвиток зручного транспортного сполучення з портами.

**Привертання світових круїзних компаній:** Важливо залучити світові круїзні компанії до України. Для цього потрібно активно просувати унікальні туристичні маршрути та показати їхню привабливість для міжнародних туристів. Необхідно встановити партнерські зв'язки з круїзними операторами та агентствами.

**Розвиток туристичної продукції:** Україна має багатий культурний та природний потенціал, який може бути використаний для створення цікавих круїзних маршрутів. Необхідно розробити різноманітні програми та екскурсії для круїзних туристів, включаючи відвідування історичних пам'яток, культурних заходів, природних резерватів та місць відпочинку.

**Маркетингова кампанія:** Важливо провести ефективну маркетингову кампанію для просування круїзного туризму в Україні. Це може включати участь у міжнародних туристичних виставках та конференціях, де можна презентувати потенціал круїзних маршрутів України. Крім того, важливо активно використовувати цифрові маркетингові інструменти, такі як соціальні медіа, веб-сайти та цифрові рекламні кампанії, для просування круїзного туризму серед міжнародної аудиторії.

**Співпраця з іншими секторами:** Розвиток круїзного туризму може бути сприятливим для розвитку інших секторів, таких як готельний бізнес, ресторанний бізнес, транспортні послуги та роздрібна торгівля. Важливо створити сприятливі умови для співпраці між цими секторами для забезпечення якісного обслуговування круїзних туристів та підвищення загального рівня туристичної інфраструктури.

**Залучення місцевого населення:** Важливо враховувати інтереси та потреби місцевого населення при розвитку круїзного туризму. Це може включати залучення місцевих підприємців до надання послуг для круїзних туристів, створення робочих місць та інвестицій у місцеву економіку. Крім того, необхідно враховувати екологічні аспекти та забезпечувати стале управління туристичними ресурсами.

**Підтримка уряду:** Уряд повинен грати активну роль у розвитку круїзного туризму шляхом створення сприятливих умов для інвестицій, спрощення процедур для круїзних компаній, розробки турів та курортних

зон, сприяння лобіюванню інтересів круїзного туризму на міжнародному рівні і сприяння встановленню спеціальних угод та партнерств з іншими країнами для сприяння круїзному туризму.

*Професійна підготовка персоналу:* Розвиток круїзного туризму потребує наявності кваліфікованого персоналу, який зможе забезпечити високий рівень обслуговування для круїзних туристів. Важливо розробити програми професійної підготовки та навчання для персоналу готелів, ресторанів, туристичних агентств та інших суб'єктів гостинності, які будуть працювати з круїзними туристами.

*Екологічна сталість:* При розвитку круїзного туризму необхідно приділяти особливу увагу екологічним аспектам. Застосування екологічно чистих технологій, управління відходами та контроль за забрудненням морського середовища є необхідними кроками для збереження екологічної стійкості та привабливості природних ресурсів, які привертають круїзних туристів.

*Партнерство з міжнародними організаціями:* Україна може співпрацювати з міжнародними організаціями, такими як Міжнародна організація з круїзного туризму (CLIA) і Міжнародна морська організація (ІМО), для отримання підтримки, сприяння стандартів безпеки та якості, а також для обміну найкращими практиками і досвідом у розвитку круїзного туризму. Такі партнерства можуть сприяти залученню нових ідей, технологій та інновацій, а також допомогти впроваджувати найкращі практики, що застосовуються в круїзній індустрії.

*Розробка туристичного бренду:* Важливо створити сильний туристичний бренд для круїзного туризму в Україні. Це може включати розробку привабливого логотипу, слогану та маркетингових матеріалів, які чітко передають унікальність та привабливість круїзних маршрутів в Україні.

*Залучення досліджень та аналізу даних:* Проведення досліджень та аналізу даних є важливим етапом у розвитку круїзного туризму. Це дозволить зрозуміти потреби туристів, їхні вподобання, тренди та попит на різні типи круїзних маршрутів. На основі цих даних можна буде розробляти національні та регіональні стратегії для розвитку круїзного туризму.

Ці рекомендації щодо розвитку круїзного туризму в Україні у післявоєнний період можуть сприяти привертанню більшої кількості круїзних туристів, створенню нових робочих місць та розвитку туристичної індустрії в країні [30].

Зокрема, нещодавно у Берліні на Міжнародній туристичній виставці ІТВ, обговорювали можливості розвитку українського туризму після перемоги. Головним девізом стендів Державного агентства розвитку туризму України та столиці, Києва, було: «Запрошуємо в Україну після нашої Перемоги». Якщо до війни нашим гаслом було Visit Ukraine Now (Відвідайте Україну зараз), наразі ми говоримо: «Важливо, щоби ви запланували відвідання України в майбутньому та потиснули руку хоробрим українцям, які сьогодні захищають усю Європу, світ від рашистської навали. Відвідати нас, коли буде можливо», зазначила очільниця делегації, голова Держагентства Мар'яна Олесків, яка наголосила на важливості продовження санкцій, допомоги у відновленні української туристичної інфраструктури, промоції України як туристичного напрямку, коли до нас можна буде приїхати. Партнерства важливі для подальшого відновлення українського туризму, адже всі чудово розуміють, що кошти потрібні будуть дуже великі, а в Українській державі будуть інші нагальні напрямки до фінансування [18].

### Прогнози розвитку світового круїзного туризму до 2030 року.

Протягом наступних десятиліть на світовому круїзному ринку прогнозуються певні тенденції щодо розвитку круїзів, зокрема, стійке зростання популярності круїзів, збільшення чисельності туристів, розширення географії подорожей, запровадження іновативності тощо. За прогнозами, попит на круїзи буде постійно збільшуватись, особливо в регіонах з швидко зростаючим середнім класом населення, таких як Китай, Індія та країни Південно-Східної Азії [20].

*Збільшення числа круїзних туристів:* Прогнозується, що кількість круїзних туристів буде значно збільшуватись до 2030 року. За оцінками, щорічна кількість круїзних пасажирів може сягати 40-45 мільйонів людей.

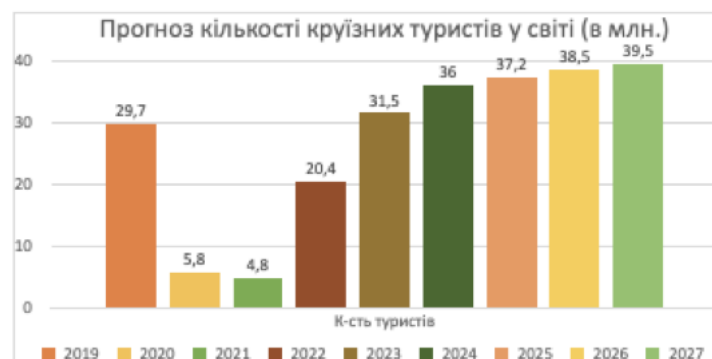


Рис. 3. Прогноз кількості круїзних туристів у світі (в млн.) [24].



---

*Розширення географії круїзних маршрутів:* Круїзні компанії будуть шукати нові маршрути та регіони, щоб задовольнити попит на непересічні подорожі. Очікується розширення круїзних маршрутів в регіонах, таких як Азія, Африка, Антарктида та Південна Америка.

*Технологічні інновації:* Круїзні компанії будуть активно впроваджувати нові технології для покращення комфорту та безпеки пасажирів. Це може включати використання штучного інтелекту, розумних карт-ключів, розширеної реальності та інших інноваційних рішень.

*Зростання розділу ліквідних туристів:* За останні роки спостерігається зростання популярності розкішних круїзів серед багатих туристів. Ця тенденція очікується зберігатись і надалі, зокрема, до 2030 року. Круїзні компанії будуть зосереджуватись на розробці інноваційних і ексклюзивних пропозицій, які задовольнятимуть високі стандарти і очікування цільової аудиторії.

*Стійке збереження екологічної збалансованості:* Зважаючи на зростаючу свідомість про екологічні питання, круїзні компанії будуть приділяти більше уваги сталому розвитку і екологічно відповідним практикам. Очікується, що вони будуть використовувати більш екологічно чисті палива, вдосконалювати системи очищення стічних вод і впроваджувати інші екологічні ініціативи.

*Зростання ролі річкових круїзів:* Одним з перспективних напрямків розвитку круїзного туризму є річкові круїзи. Вони набувають все більшої популярності серед туристів, оскільки дозволяють відкрити нові місця і насолодитись культурними та природними пам'ятками, перебуваючи на борту комфортабельного судна.

*Вплив глобальних подій:* Розвиток світового круїзного туризму може бути під впливом глобальних подій, таких як епідеміологічні вибухи, політичні конфлікти або природні катастрофи. Такі події можуть призвести до змін у попиті, маршрутах та прийнятті стратегічних рішень круїзними компаніями.

Важливо зауважити, що прогнози розвитку світового круїзного туризму до 2030 року підлягають змінам і залежать від багатьох факторів, включаючи економічну ситуацію, геополітичні події, екологічні тенденції та зміни у смаках та попиті туристів. Варто враховувати, що круїзна індустрія є досить реактивною до змін і може швидко адаптуватись до нових умов. Наприклад, пандемія COVID-19 значно вплинула на круїзний туризм у 2020 році, але з введенням вакцинації та поступовим відновленням подорожей, галузь відновлює своє зростання [21].

Також слід зазначити, що круїзні компанії будуть продовжувати працювати над поліпшенням безпеки та забезпеченням задоволення та комфорту пасажирів. Вони впроваджуватимуть нові технології, розвиватимуть інфраструктуру портів та співпрацюватимуть з місцевими органами для створення привабливих маршрутів та витончених вражень [23].

Необхідно також враховувати, що розвиток круїзного туризму має потенціал для виникнення деяких проблем, таких як перенаселення популярних портів та негативний вплив на природні ресурси і місцеву культуру. Організації круїзних подорожей та держави повинні працювати разом, щоб забезпечити стале та відповідальне розвиток цієї галузі.

Розробка круїзних туристичних продуктів територією України має великий потенціал. Україна має багату культурну спадщину, привабливі природні місця та доступ до морського та річкового транспорту. Розвиток круїзного туризму може стати важливим чинником економічного зростання та привабливістю країни для туристів.

Рекомендації щодо розвитку круїзного туризму в Україні у післявоєнний період включають інвестиції у розвиток портової інфраструктури, просування круїзних маршрутів, покращення якості послуг та співпрацю з міжнародними круїзними компаніями. Також важливо забезпечити сталий та екологічно відповідальний розвиток, звертаючи увагу на збереження природних ресурсів та місцевих спільнот.

Прогнози розвитку світового круїзного туризму до 2030 року показують постійне зростання популярності цього виду подорожей. Зростання доходів населення, збільшення кількості людей, що шукають унікальні та комфортні туристичні пропозиції, а також розширення географії круїзних маршрутів сприятимуть подальшому зростанню галузі. Загалом, круїзний туризм залишається популярним і зростаючим сегментом галузі туризму. Розвиток круїзного туризму в Україні має великий потенціал, і його успішна реалізація вимагає впровадження стратегічних заходів, включаючи інвестиції у інфраструктуру, просування та маркетинг, сталий розвиток та співпрацю зі світовими партнерами.

### **Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі**

Результати проведеного дослідження теоретичних та практичних аспектів щодо організації круїзного туризму та досвіду провідних туристичних операторів України дали змогу зробити висновки про те, що на даний момент в Україні круїзний туризм знаходиться в досить скрутному становищі. В першу чергу це пов'язано з політичною ситуацією в країні. Також стримуючими факторами до розгортання повномасштабної війни були недосконалість податкової системи, високі ставки страхових платежів, політика штучного заниження цін на туристичний продукт, що призводить до витіснення з ринку вітчизняних туроператорів.

В ході даної роботи було проведено ряд досліджень, зокрема, теоретико-методичний аналіз засад дослідження круїзного туризму, з'ясовано визначення поняття круїзного туризму, розглянуто історію розвитку круїзів у світі та Україні, а також детально описано види круїзів, особливості технології їх організації

у світі та визначено об'єкти та суб'єкти цієї галузі. Крім того, були описані умови для розвитку круїзного туризму.

Були визначені особливості організації круїзного туризму, враховуючи тенденції та проблеми, що впливають на розвиток круїзної індустрії як на світовому, так і на українському ринку. Представлено статистичні дані про типи круїзів, їх тривалість, загальну кількість круїзних туристів, а також відомості про прибутки від круїзного туризму. Було проаналізовано круїзні маршрути в Україні, проведено SWOT-аналіз перешкод для розвитку цієї галузі в країні. Також було досліджено діяльність провідних круїзних компаній на українському ринку, зокрема "Royal Caribbean International" та "Inflotcruises", варто зауважити, що на разі географія подорожей є доволі одноманітна і спрямована на виїзний туризм. Тому, необхідно робити акцент на тій ресурсній базі, що є в країні і розвивати нові маршрути. Вивчено вплив і наслідки пандемії COVID-19 на круїзну індустрію, проаналізовано показники заражень на міжнародних круїзних суднах. Виконано аналіз статистичних даних, що стосуються зміни прибутку провідних міжнародних компаній, які займаються круїзними послугами, а також проведено дослідження стосовно зміни загальних зобов'язань цих підприємств.

Проаналізовано перспективи розвитку круїзного туризму на світовому і українському ринках, зокрема, у поствоєний період на прикладі досвіду таких «морських» країн, як Хорватія, Кіпр, Єгипет та Ізраїль, які після війни стали популярними у туристів, а їх численні водні ресурси активно використовуються для розвитку морського та річкового круїзного туризму. Для популяризації круїзного туризму в Україні після нашої перемоги, розроблено одноденний круїзний туристичний продукт «Круїзна подорож могутнім Дніпром». Описано рекомендації щодо розвитку круїзного туризму в Україні у післявоєнний період. Проаналізовано прогнози розвитку світового круїзного туризму до 2030 року.

Віriamo у перемогу України і її відновлення, а також пришвидшений розвиток усіх галузей економіки, включно з туризмом і круїзною справою. Бо для розвитку даної сфери в якості нішового сегменту світової круїзної індустрії у приморських регіонах існує велика частина необхідної транспортної та туристичної інфраструктури. Круїзні центри також володіють унікальними історичними, культурними та туристичними пам'ятками, які є привабливими для туристів, що зацікавлені в круїзних маршрутах. Розвиток круїзного судноплавства сприяє розвитку суміжних галузей регіональної економіки таких як готельний бізнес, заклади громадського харчування, транспортна система, суднобудування, судноремонт тощо. І також це все сприяє залученню додаткових інвестицій, створює мультиплікативний ефект розвитку регіональної економіки, а отже – сприяє створенню нових робочих місць і підвищенню рівня життя населення.

#### Література

1. Антоненко І.Я. Формування інноваційного продукту круїзного туризму: монографія / І.Я. Антоненко, І.Л. Мельник. – К., 2016. — 246 с.
2. Аріон О. В. Організація транспортного обслуговування туристів: навч. посібник / О. В. Аріон – К.: Альтерпрес, 2008. – 192 с .
3. Бабкін О.В. Спеціальні види туризму [Електронний ресурс] // Все про туризм Туристична бібліотека - INFOTOUR.IN.UA. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <https://infotour.in.ua/babkin12.htm>.
4. Герасименко В.Г. Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: Монографія / Заг. ред. професора В.Г. Герасименка. Одеса: Астропринт, 2013. 335 с. Герасименко В.Г. Державне регулювання сфери туризму України в контексті процесів євроінтеграції: Монографія / Під ред. В.Г. Герасименка, О.Л. Михайлюка. К.: ФОП Гуляєва В.М., 2019. 332 с.
5. ДИПЛОМНА БАКАЛАВРСЬКА РОБОТА на тему «Проблеми та перспективи організації круїзного туризму в Україні» [Електронний ресурс]. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: [https://er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/18026/1/Diplom073\\_Kravchuk\\_Budiakova.pdf](https://er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/18026/1/Diplom073_Kravchuk_Budiakova.pdf).
6. 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. – No 4 (10). – С. 48-54. – Режим доступу до журн.: <https://economics.opu.ua/ejoru/2019/No4/48.pdf>
7. Закон України «Про державний кордон України», стаття 5. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://ips.ligazakon.net/document/T177700>
8. Зацепіна Н.О. Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. — 2012. — Вип. XXXIV. — С. 233—234.
9. Корнілова В., Корнілова Н. Сучасні тенденції розвитку круїзного ринку світу. Інвестиції: практика та досвід No 5/2018 . С. 20-25.
10. КРУЇЗНИЙ ТУРИЗМ В УКРАЇНІ: ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ [Електронний ресурс] // ВИКЛИКИ ЧАСУ. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: <https://ua-ekonomist.com/archive/2016/3/Antonenko.pdf>.
11. Мельник І. Л. Інноваційні зміни на ринку круїзного туризму / І. Л. Мельник // Бізнес Інформ. – 2014.– No12. – С. 313-319.
12. 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. — 193 с.

13. Офіційний сайт ПАТ «Українське дунайське пароплавство» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://oaoudp.com.ua>
14. Офіційний сайт Укррічфлоту [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://urf.ua/ua/>
15. «Пекло у раю»: Як окупанти знищували Кінбурнську косу, вбиваючи природу і тероризуючи місцевих <https://bihus.info/peklo-u-ayu-yak-okupanty-znyshhuvaly-kinburnsku-kosu-vbyvayuchy-pryrodu-i-teroryzuyuchy-miscevyh/>
16. Повстати з руїн. Які країни після війни стали популярними у туристів. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.rbc.ua/ukr/travel/-1647724135.html>
17. Типологія круїзів і круїзних маршрутів [Електронний ресурс] // StudFiles. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: <https://studfile.net/preview/8817587/page:8/>.
18. Український туризм після перемоги буде іншим. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3680587-ukrainskij-turizm-pisla-peremogi-bude-insim.html>
19. A Study on the Trends of the Global Cruise Tourism Industry, Sustainable Development, and the Impacts of the COVID-19 Pandemic [Електронний ресурс] // Sustainability. – 2022. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/11/6890>.
20. Chen, J.M.; Zhang, J.; Nijkamp, P. A regional analysis of willingness-to-pay in Asian cruise markets. *Tour. Econ.* 2016, 22, 809–824. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: [Google Scholar] [CrossRef][Green Version]
21. Company Debt. Has the Cruise Industry Been Hit by the Perfect Storm? Effects of COVID-19 on Global Cruise Industry; Company Debt: London, UK, 2021. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: [Google Scholar]
22. Cruise Lines International Association. 2020 State of the Cruise Industry Outlook; Cruise Lines International Association: Washington, DC, USA, 2020. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: [Google Scholar]
23. Daly, K.; Fernandez-Stark, K. Barbados in the Cruise Tourism Global Value Chain; Technical report; Global Value Chains Centre, Duke University: Durham, NC, USA, 2017. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: [Google Scholar]
24. Kizieliewicz, J. Methods of raising funds for purchasing of new cruise ships by international corporations. *Int. J. Manag. Econ.* 2017, 53, 69–83. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: [Google Scholar] [CrossRef][Green Version]
25. Monique Giese. COVID-19 Impacts on Global Cruise Industry; KPMG Global: New York, NY, USA, 2020. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: [Google Scholar]
26. Murphy, P. *The Business of Resort Management*. – Oxford: Elsevier ButterworthHeinemann. First printing. – 2008. – 346 p.
27. Roik Oksana, Pankiv Natalia *Tourism business of Ukraine in the conditions of full-scale Russian-Ukrainian war: new challenges and realities (Туристичний бізнес України в умовах повномасштабної російсько-української війни: нові виклики та реалії) The Russian-Ukrainian war (2014–2022): historical, political, cultural-educational, religious, economic, and legal aspects : Scientific monograph. Riga, Latvia : “Baltija Publishing”, 2022. P. 276-286.*
28. Royal Caribbean Cruises Ltd. 2015-2021 Annual Report on Form 10-K.; Royal Caribbean Cruises LTD: Miami, FL, USA, 2022. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: [Google Scholar]
29. Terebukh A. A., Pankiv N. Ye., Roik O. R., Lushchuk M. V., Moskvayak Ya. Ye. *The organization of tourism during the war period: resources and their evaluation: a monograph for students of specialty 242 “Tourism” of the Viacheslav Chornovil Institute of Sustainable Development of Lviv Polytechnic National University. – Lviv – Drohobych: Posvit, 2022. – 400 p.*
30. United Nations. *The COVID-19 Pandemic and the Blue Economy: New Challenges and Prospects for Recovery and Resilience. In United Nations Conference on Trade and Development; United Nations: Geneva, Switzerland, 2020. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: [Google Scholar]*

## References

1. Antonenko I.Ia. *Formuvannia innovatsiynoho produktu kruiznoho turyzmu: monohrafiia / I.Ia. Antonenko, I.L. Melnyk. – K., 2016. — 246 c.*
2. Arion O. V. *Orhanizatsiia transportnoho obsluhovuvannia turystiv: navch. posibnyk / O. V. Arion – K.: Alterpres, 2008. – 192 s.*
3. Babkin O.V. *Spetsialni vydy turyzmu [Elektronnyi resurs] // Vse pro turyzm Turystychna biblioteka - INFOTOUR.IN.UA. – 2014. – Rezhym dostupu do resursu: https://infotour.in.ua/babkin12.htm.*
4. Herasymenko V.H. *Rynky turystychnykh posluh: stan i tendentsii rozvytku: Monohrafiia / Zah. red. profesora V.H. Herasymenka. Odessa: Astropynt, 2013. 335 s. Herasymenko V.H. Derzhavne rehuliuвання sfery turyzmu Ukrainy v konteksti protsesiv yevrointehratsii: Monohrafiia / Pid red. V.H. Herasymenka, O.L. Mykhaïliuka. K.: FOP Hulciaeva V.M., 2019. 332 s.*
5. *DYPLOMNA BAKALAVRSKA ROBOTA na temu «Problemy ta perspektyvy orhanizatsii kruiznoho turyzmu v Ukraini»*

- [Elektronnyi resurs]. – 2021. – Rezhym dostupu do resursu: [https://er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/18026/1/Diplom073\\_Kravchuk\\_Budiakova.pdf](https://er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/18026/1/Diplom073_Kravchuk_Budiakova.pdf).
6. Dobrianska N. A. Suchasnyy stan ta perspektyvy rozvytku morskoho kruiznogo turizmu v Odeskiy oblasti / N. A. Dobrianska, A. S. Volodivshchuk // Ekonomichnyy zhurnal Odeskoho politekhnichnogo universytetu. – 2019. – No 4 (10). – S. 48-54. – Rezhym dostupu do zhurn.: <https://economics.opu.ua/ejopu/2019/No4/48.pdf>
  7. Zakon Ukrainy «Pro derzhavnyi kordon Ukrainy», stattia 5. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: <https://ips.ligazakon.net/document/T177700>
  8. Zatsypina N.O. Istoriia vynyknennia ta suchasnyy stan kruiznogo turizmu v sviti // Naukovi pratsi istorychnoho fakultetu Zaporizkoho natsionalnogo universytetu. — 2012. — Vyp. XXXIV. — S. 233—234.
  9. Kornilova V., Kornilova N. Suchasni tendentsii rozvytku kruiznogo rynku svitu. Investytsii: praktyka ta dosvid No 5/2018. S. 20-25.
  10. KRUIZNYI TURYZM V UKRAINI: TENDENTsII TA PERSPEKTYVY ROZVYTKU [Elektronnyi resurs] // VYKLYKY ChASU. – 2016. – Rezhym dostupu do resursu: <https://ua-ekonomist.com/archive/2016/3/Antonenko.pdf>.
  11. Melnyk I. L. Innovatsiyni zminy na rynku kruiznogo turizmu / I. L. Melnyk // Biznes Inform. – 2014. – No 12. – S. 313-319.
  12. Nesterova K.S. Derzhavna rehuliatorna polityka spryannia rozvytku morskoho turizmu v Ukraini: dys. na zdobuttia nauk. stupenia k.e.n.: 08.00.03 — ekonomika ta upravlinnia natsionalnym hospodarstvom. — NAN Ukrainy, Instytut problem rynku ta ekonomiko-ekolohichnykh doslidzhen. — Odesa, 2016. — 193 s.
  13. Ofitsiyni sait PAT «Ukrainske dunaiske paroplavstvo» [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: <http://oaoudp.com.ua>
  14. Ofitsiyni sait Ukrrihflotu [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: <https://urf.ua/ua/>
  15. «Peklo u raiu»: Yak okupanty znyshchuvaty Kinburnsku kosu, vbyvaiuchy pryrodu i teroryzuiuchy mistsevykh <https://bihus.info/peklo-u-rayu-yak-okupanty-znyshchuvaty-kinburnsku-kosu-vbyvaiuchy-pryrodu-i-teroryzuyuchy-miscevykh/>
  16. Povstaty z ruin. Yaki krainy pislia viiny staly populiamnymi u turistiv. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: <https://www.rbc.ua/ukr/travel/-1647724135.html>
  17. Typolohiia kruiziv i kruiznykh marshrutiv [Elektronnyi resurs] // StudFiles. – 2019. – Rezhym dostupu do resursu: <https://studfile.net/preview/8817587/page:8/>.
  18. Ukrainskyi turizm pislia peremohy bude inshym. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3680587-ukrainskij-turizm-pisla-peremogi-bude-insim.html>
  19. A Study on the Trends of the Global Cruise Tourism Industry, Sustainable Development, and the Impacts of the COVID-19 Pandemic [Elektronnyi resurs] // Sustainability. – 2022. – Rezhym dostupu do resursu: <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/11/6890>.
  20. Chen, J.M.; Zhang, J.; Nijkamp, P. A regional analysis of willingness-to-pay in Asian cruise markets. *Tour. Econ.* 2016, 22, 809–824. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: [Google Scholar] [CrossRef][Green Version]
  21. Company Debt: Has the Cruise Industry Been Hit by the Perfect Storm? Effects of COVID-19 on Global Cruise Industry; Company Debt: London, UK, 2021. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: [Google Scholar]
  22. Cruise Lines International Association. 2020 State of the Cruise Industry Outlook; Cruise Lines International Association: Washington, DC, USA, 2020. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: [Google Scholar]
  23. Daly, K.; Fernandez-Stark, K. Barbados in the Cruise Tourism Global Value Chain; Technical report; Global Value Chains Centre, Duke University: Durham, NC, USA, 2017. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: [Google Scholar]
  24. Kizieliewicz, J. Methods of raising funds for purchasing of new cruise ships by international corporations. *Int. J. Manag. Econ.* 2017, 53, 69–83. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: [Google Scholar] [CrossRef][Green Version]
  25. Monique Giese. COVID-19 Impacts on Global Cruise Industry; KPMG Global: New York, NY, USA, 2020. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: [Google Scholar]
  26. Murphy, P. *The Business of Resort Management*. – Oxford: Elsevier ButterworthHeinemann. First printing. – 2008. – 346 r.
  27. Roik Oksana, Pankiv Natalia *Tourism business of Ukraine in the conditions of full-scale Russian-Ukrainian war: new challenges and realities (Turystychni biznes ukrainy v umovakh povnomasshtabnoi rosiisko-ukrainskoi viiny: novi vyklyky ta realii) The Russian-Ukrainian war (2014–2022): historical, political, cultural-educational, religious, economic, and legal aspects : Scientific monograph.* Riga, Latvia : “Baltija Publishing”, 2022. R. 276-286.
  28. Royal Caribbean Cruises Ltd. 2015-2021 Annual Report on Form 10-K.; Royal Caribbean Cruises LTD: Miami, FL, USA, 2022. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: [Google Scholar]
  29. Terebukh A. A., Pankiv N. Ye., Roik O. R., Lushshyk M. V., Moskvyyak Ya. Ye. *The organization of tourism during the war period: resources and their evaluation: a monograph for students of specialty 242 “Tourism” of the Viacheslav Chornovil Institute of Sustainable Development of Lviv Polytechnic National University.* – Lviv – Drohobych: Posvit, 2022. – 400 p.
  30. United Nations. *The COVID-19 Pandemic and the Blue Economy: New Challenges and Prospects for Recovery and Resilience.* In *United Nations Conference on Trade and Development; United Nations: Geneva, Switzerland, 2020.* [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu do resursu: [Google Scholar]