

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет «Запорізька політехніка»
Факультет міжнародного туризму та економіки
Кафедра туристичного, готельного та ресторанного бізнесу

Пояснювальна записка

до кваліфікаційної дипломної роботи
другого (магістерського) рівня вищої освіти

на тему

МОРСЬКІ І ОКЕАНСЬКІ КРУЇЗИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПОДАЛЬШИЙ
РОЗВИТОК

Виконав: студент II курсу, групи МТЕ-110м

Спеціальності: 242 Туризм

Освітня програма: Туризмознавство

_____ Коваль Є.Є.

(прізвище та ініціали)

Керівник _____ Віндюк А.В.

(прізвище та ініціали)

Рецензент _____ Соколов А.В.

(прізвище та ініціали)

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Національний університет «Запорізька політехніка»

Факультет Міжнародного туризму та економіки

Кафедра Туристичного, готельного та ресторанного бізнесу

Ступінь вищої освіти Другий (магістерський) рівень

Освітньо-кваліфікаційний рівень магістр

Спеціальність 242 Туризм
(шифр і назва)

Освітня програма (спеціалізація) Туризмознавство
(назва освітньої програми (спеціалізації))

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри ТГРБ

В.М. Зайцева

«___» _____ 2021 року

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ ДИПЛОМНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Ковалю Євгену Євгеновичу
(прізвище, ім'я по батькові)

1. Тема роботи (проекту) Морські і океанські круїзи: сучасний стан та подальший розвиток

керівник роботи (проекту) Віндюк А.В., д.п.н., проф. _____ ,
затверджені наказом закладу вищої освіти від 14 вересня 2021 року № 337

2. Строк подання студентом роботи (проекту) 13.12.2021 р.

3. Вихідні дані до роботи (проекту) в роботі використанні навчальні посібники, підручники, статті наукових видань, Інтернет-джерела, матеріали міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференцій, монографії, законодавчі та нормативно-правові акти України, дані первинного бухгалтерського обліку, статистичні звіти

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)

1) Сутність та особливості круїзного туризму. 2) Організація туристичних перевезень на круїзних судах 3) Сучасний стан та перспективи розвитку круїзного туризму в умовах пандемії COVID-19.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)

Графічний матеріал кваліфікаційної дипломної роботи має бути: 2 таблиці і 3 рисунка.

6. Консультанти розділів кваліфікаційної дипломної роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
1	Віндюк А.В., професор каф. ТГРБ	01.09.2021	11.10.2021
2	Віндюк А.В., професор каф. ТГРБ	01.09.2021	25.10.2021
3	Віндюк А.В., професор каф. ТГРБ	01.09.2021	08.11.2021
Нормоконтроль	Цвілий С.М., доцент каф. ТГРБ	01.09.2021	19.11.2021

7. Дата видачі завдання 1 вересня 2021 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Узгодження теми, складання змісту	01.09.2021	виконано
2	Вивчення літературних джерел	01.09-10.09.2021	виконано
3	Збір матеріалу на кваліфікаційну дипломну роботу	01.09-01.10.2021	виконано
4	Групування та аналіз зібраного матеріалу	01.09-11.10.2021	виконано
5	Виконання першого розділу	11.10.2021	виконано
6	Виконання другого розділу	25.10.2021	виконано
7	Виконання третього розділу	08.11.2021	виконано
8	Формування висновків та рекомендацій	15.11.2021	виконано
9	Оформлення кваліфікаційної дипломної роботи	19.11.2021	виконано
10	Перевірка роботи на плагіат	22.11.2021	виконано
11	Перевірка роботи керівником	26.11.2021	виконано
12	Одержання відгуку та рецензії	29.11.2021	виконано
13	Попередній захист кваліфікаційної дипломної роботи	03.12.2021	виконано
14	Подання роботи на кафедру	13.12.2021	виконано
15	Захист кваліфікаційної дипломної роботи	22.12. 2021	виконано

Студент

_____ (підпис)

Коваль Є.Є.

_____ (прізвище та ініціали)

Керівник роботи (проекту)

_____ (підпис)

Віндюк А.В.

_____ (прізвище та ініціали)

РЕФЕРАТ

Актуальність теми. Сучасна круїзна індустрія – це глобально інтегрована до світової економіки галузь, безпосередньо пов'язана практично з усіма базовими галузями (та секторами) світової економіки (від суднобудування до індустрії розваг). Розвиток круїзного туризму має велике значення для розвитку місцевої економіки: збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів; створення нових робочих місць у сферах, задіяних для обслуговування круїзного судноплавства; рекламування туристичних можливостей регіону (країни в цілому); розширення можливостей для міжнародного співробітництва; залучення інвестицій у розвиток транспортної та туристичної інфраструктури тощо. Цим і визначається актуальність даного дослідження.

Метою кваліфікаційної дипломної роботи є дослідження сучасного стану та перспектив розвитку морських та океанських круїзів. Реалізація поставленої мети обумовила необхідність вирішення в роботі наступних **завдань**: визначити сутність та особливості круїзного туризму; проаналізувати організацію туристичних перевезень на круїзних судах; охарактеризувати сучасний стан та перспективи розвитку круїзного туризму в умовах пандемії COVID-19.

Об'єктом наукового дослідження є круїзний туризм.

Предметом дослідження є сучасний стан та перспективи розвитку круїзного туризму.

Методи дослідження: порівняння, узагальнення, аналіз літературних джерел та Інтернет-ресурсів, аналітико-дослідницький метод, статистичний метод, описовий, метод абсолютних та відносних різниць, прийоми економічного аналізу (табличний, порівняння, групування, графічний), методи пошуку і збору даних.

Інформаційну базу дослідження становлять: нормативно-правова та законодавча база України, підручники, навчальні посібники, наукові статті,

монографії, матеріали міжнародних та вітчизняних конференцій, форумів та семінарів, дані статистичної звітності, Інтернет-ресурси, сайти компаній, власні дослідження, результати анкетування, тощо.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в доповненні комплексу теоретичних засад щодо особливостей круїзного туризму. Круїзний туризм є універсальним видом туризму, який поєднує у собі практично всі його форми, а також об'єднує різні види сервісу та організації дозвілля. Досліджено аспекти організації круїзного туризму в умовах пандемії COVID-19.

Практичне значення результатів полягає в тому, що матеріали кваліфікаційної дипломної роботи можуть бути використанні у вітчизняних туристичних підприємствах при розробці та організації круїзних турів в умовах пандемії COVID-19, а також запропоновані матеріали можуть бути використані при викладанні дисципліни «Круїзний туризм» для студентів спеціальностей «Туризм».

Апробація результатів кваліфікаційної дипломної роботи. Основні результати, які викладені в кваліфікаційній дипломній роботі, доповідалися й обговорювалися на XXX Міжнародній науковій конференції студентів і молодих учених «Наука і вища освіта» (м. Запоріжжя, 10 листопада 2021 р., Класичний приватний університет) [27] за результатами, яких опубліковано тези доповідей.

Структура і обсяг роботи. Кваліфікаційна дипломна робота магістра складається зі вступу, трьох розділів, висновків, переліку посилань (60 найменувань). Загальний обсяг роботи – 108 сторінок комп'ютерного тексту, основний зміст викладено на 101 сторінках. Робота містить 2 таблиці та 3 рисунки.

АНОТАЦІЯ

Коваль Є.Є. Морські і океанські круїзи: сучасний стан та подальший розвиток. – Кваліфікаційна дипломна робота.

У роботі визначено сутність та особливості круїзного туризму; розглянуто класифікацію круїзних лайнерів та особливості обслуговування туристів на круїзних судах; проаналізовано організацію туристичних перевезень на круїзних судах; охарактеризовано сучасний стан та перспективи розвитку круїзного туризму в умовах пандемії COVID-19.

Ключові слова: круїзний туризм, маршрут, круїзний лайнер, обслуговування туристів, COVID-19.

ANNOTATION

Koval Y.Y. Sea and Ocean Cruises: The Current State and Further Development. – Qualifying work.

The essence and features of cruise tourism are determined in the work; the classification of cruise liners and features of tourist services on cruise ships are considered; the organization of tourist transportation on cruise ships is analyzed; the current state and prospects of cruise tourism development in the conditions of the COVID-19 pandemic are described.

Keywords: cruise tourism, route, cruise liner, tourist service, COVID-19.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ, СКОРОЧЕНЬ
І ТЕРМІНІВ

ВТО – Всесвітня туристична організація

грн. – гривня

ін. – інше

КВЕД – класифікація видів економічної діяльності

млн. – мільйон

р. – рік

рис. – рисунок

СОТ – Світова організація торгівлі

т.д. – так далі

табл. – таблиця

тис. – тисяча

США – Сполучені Штати Америки

ЮНЕСКО – Організація Об'єднаних Націй з питань освіти, науки і культури
(англ. UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural
Organization,)

CLIA – Cruise Lines International Association

COVID-19 – COronaVirus Disease 2019

ІМО – International Maritime Organization

MSC – Mediterranean Shipping Company

RCI – Royal Caribbean International

СОЛАС – Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
(англ. SOLAS – Safety of Life at Sea)

ЗМІСТ

ВСТУП	9
РОЗДІЛ 1. СУТНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ	13
1.1. Теоретичні засади організації круїзного туризму	13
1.2. Історія розвитку круїзного туризму	23
1.3. Класифікація круїзних лайнерів	31
РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА КРУЇЗНИХ СУДАХ	44
2.1. Характеристика круїзних компаній	44
2.2. Особливості обслуговування туристів під час круїзних подорожей	52
РОЗДІЛ 3. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ COVID-19	62
3.1. Характеристика компаній Princess Cruise Line (USA), «Червона Рута» (Україна)	62
3.2. Перспективи розвитку круїзного туризму в Україні	78
3.3. Сучасний стан розвитку круїзного туризму в світі	92
ВИСНОВКИ	99
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ	102
ДОДАТКИ	107

ВСТУП

Сьогодні на вітчизняному ринку широко представлені різноманітні туристичні програми. Багато з них стали звичними для туристів і успішно реалізуються.

Трохи особняком на цьому ринку поки перебуває круїзний туризм. Цей турпродукт є для українських споживачів новим, і ще не досить вивчений, щоб стати масовим. Разом з тим, морський круїз на світовому ринку вже давно завоював свою популярність. Максимум вражень і максимум комфорту – ось головна причина, чому туристи платять за круїзи. Люди плывуть за враженнями, і готель вищого класу пливе разом з ними.

Морський круїз – це можливість побачити кілька країн за одну поїздку й відпочити на величезному плавучому курорті. Адже жоден готель не може запропонувати таку кількість усіляких послуг і розваг, як сучасний круїзний лайнер.

Питання організації круїзного туризму знайшли своє відображення у роботах вітчизняних та закордонних науковців М.Б. Біржакова, В.І. Нікіфорова [9], І.А. Голубкової [14], С.Е. Грема [15], В.В. Жихаревої [17], В.В. Селіванова [47], С.П. Шпилько [58] та ін.

Круїзний туризм, як один з найбільш перспективних видів внутрішнього туризму дозволяє вирішити одночасно декілька завдань, акумулюючи при цьому в собі переваги всіх інших видів туризму. З одного боку, він, володіючи високою привабливістю для туристів, задовольняє рекреаційні споживи населення. З іншого боку, він дає імпульси розвитку економіки прибережних районів, забезпечує додатковими засобами для підтримки та збереження в належному стані пам'яток природи, історії та культури, створює нові робочі місця в населених пунктах, що не мають промислових підприємств.

Переваги морської подорожі перед наземним очевидні. Тому світовий круїзний ринок в останні роки зазнає значних змін. Набирає силу круїзний

туризм у Європі. Середземне море стає усе більш привабливим для північноамериканських туристів. І ось тут Чорноморський регіон, якому є що запропонувати, не повинен залишатися на узбіччі. Адже морські подорожі – це нові незвідані країни й нові враження. Стало бути, чим більше портів, тим краще.

Ну, про те, що інтерес до Чорноморського регіону є, свідчить із кожним роком зростаюче число заходів кораблів. Лідирує тут Одеса, якщо не брати до уваги Стамбул. Одеський порт здатен приймати до п'яти теплоходів одночасно. У тому числі океанські лайнери довжиною до 300 метрів із двома й більш тисячами пасажирів на борту.

За даними асоціації Medcruise (у 2010 році членство в цій європейській організації після п'ятирічної перерви відновив Одеський порт), 60% європейців віддають перевагу Середземному, Чорному морям й Атлантичному океану. Інтерес викликаний новими маршрутами й новими судами [60].

Цей турпродукт є для українських споживачів ще недостатньо вивченим, щоб стати масовим. Разом з тим, морський круїз на світовому ринку вже давно завоював свою популярність. Максимум вражень і максимум комфорту – ось головна причина, чому туристи платять за круїзи. Готелі на воді – найбільш зручний засіб для подорожі. Такий вид туризму зручний для України ще й тим, що теплохід в порту, як правило, стоїть не більше доби. За час свого перебування на березі туристи не встигають звернути увагу на відсутність умов побуту, інші незручності, викликані економічними труднощами. Вони живуть в атмосфері свята та відпочинку протягом дня, насиченого захоплюючими екскурсіями, знайомством з традиціями і національною кухнею. Такі короткі візити не тільки допомагають створенню позитивного іміджу міста й країни, а й істотно поповнюють скарбницю. За оцінками експертів, за час стоянки в порту в середньому турист залишає в місті від 50 до 100 доларів США. Вищезазначене визначили об'єктивну необхідність подальшого розвитку

дослідження, зумовили вибір теми кваліфікаційної дипломної роботи, її мету і завдання.

Метою кваліфікаційної дипломної роботи є дослідження сучасного стану та перспектив розвитку морських та океанських круїзів.

Завдання роботи:

- визначити сутність та особливості круїзного туризму;
- проаналізувати організацію туристичних перевезень на круїзних судах;
- охарактеризувати сучасний стан та перспективи розвитку круїзного туризму в умовах пандемії COVID-19.

Об'єктом дослідження є круїзний туризм.

Предметом дослідження є сучасний стан та перспективи розвитку круїзного туризму.

Методи дослідження: порівняння, узагальнення, аналіз літературних джерел та Інтернет-ресурсів, аналітико-дослідницький метод, статистичний метод, описовий, метод абсолютних та відносних різниць, прийоми економічного аналізу (табличний, порівняння, групування, графічний), методи пошуку і збору даних.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в доповненні комплексу теоретичних засад щодо особливостей круїзного туризму. Круїзний туризм є універсальним видом туризму, який поєднує у собі практично всі його форми, а також об'єднує різні види сервісу та організації дозвілля. Досліджено аспекти організації круїзного туризму в умовах пандемії COVID-19.

Практичне значення результатів полягає в тому, що матеріали кваліфікаційної дипломної роботи можуть бути використанні у вітчизняних туристичних підприємствах при розробці та організації круїзних турів в умовах пандемії COVID-19, а також запропоновані матеріали можуть бути використані при викладанні дисципліни «Круїзний туризм» для студентів спеціальностей «Туризм».

Апробація результатів кваліфікаційної дипломної роботи. Основні результати, які викладені в кваліфікаційній дипломній роботі, доповідалися й обговорювалися на XXX Міжнародній науковій конференції студентів і молодих учених «Наука і вища освіта» (м. Запоріжжя, 10 листопада 2021 р., Класичний приватний університет) [27] за результатами, яких опубліковано тези доповідей.

Структура роботи. Кваліфікаційна дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (60 найменувань) та додатків. Загальний обсяг роботи становить 108 сторінок комп'ютерного тексту, основний зміст роботи викладено на 101 сторінках. Робота містить 2 таблиці та 3 рисунки.

РОЗДІЛ 1. СУТНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

1.1. Теоретичні засади організації круїзного туризму

Круїзний туризм є порівняно новим видом туризму, який розвивається стрімкими темпами. Наша держава володіє ресурсним потенціалом для розвитку круїзного туризму. Разом з тим, в Україні існує ряд проблем: стан вітчизняного флоту, законодавчо-нормативна база, фінансування – це потребує вивчення особливостей організації круїзного туризму.

Ключ до успіху сучасного круїзного бізнесу туристичної індустрії полягає в здатності адаптуватися до вимог ринку, що включає в себе неофіційні обіди, 24-годинне харчування, вегетаріанське меню, низькокалорійне харчування, численні магазини на борту, і т.д. Різноманітні послуги приваблюють клієнтів з різним доходом.

На думку А.Б. Бабкіна круїзний туризм належить до спеціальних видів туризму, так як є досить трудомістким, капіталомістким видом туризму, що поєднує в собі кілька видів туризму – рекреаційний, спортивний, лікувально-оздоровчий, пізнавальний [4].

Так, автори «Туристського словника-довідника» під круїзом розуміють туристську поїздку «з використанням транспортних засобів (як правило, водних) не тільки для перевезення, але і як засобів розміщення, харчування і обслуговування. У туристській практиці реалізується програма круїзів на морських і річкових маршрутах» [57].

Науковець Бабкін А.В. підкреслює, що «під круїзом слід розуміти подорож на водних видах транспорту, що включає берегові екскурсії, огляд визначних пам'яток портових міст, а також різноманітні розваги на борту морських та річкових лайнерів [4].»

Круїзний туризм це вид туризму, який характеризується економічними відносинами суб'єктів діяльності: надавач турпослуги, представлений безпосередньо туристичним підприємством, яке володіє рядом необхідних

засобів для створення та реалізації тур послуги – круїзу, та супутніх установ, які обслуговують туристичну сферу; споживач турпослуги – турист, та державний апарат, який регулює діяльність надавача та споживача нормативно-правою базою, міжнародними актами та під впливом міжнародних організацій.

Оскільки надавач турпослуги в круїзному туризмі це спеціалізоване туристичне підприємство, яке має володіти рядом засобів, необхідних для створення туристичної послуги, потрібно розглянути туристичне підприємство більш докладно.

Виходячи із класифікації туроператора, туристичне підприємство, яке створює турпослугу – круїз, можна віднести до перевізника. Узагальнюючи існуючу класифікацію туризму за способом пересування та використання транспортних засобів, можна ви ділити наступні види туризму: пішохідний; авіаційний; морський; річковий; автотуризм; залізничний; велосипедний ;змішаний [48].

Згідно рисунку 1.1. класифікація видів туризму за засобом транспорту можна виділити морський та річковий транспорт, який є основоположним в круїзному туризмі.

Науковці розглядали сутність водного транспорту, наприклад, на думку Мальської М.П. водний транспорт – морський і річковий – є видом масового транспорту, який здатний перевозити велику кількість пасажирів [28].

На думку автора «перевізні спроможності морського транспорту досить велика; вона обмежена тільки перевізною спроможністю портів і транспортним флотом, тому реконструкція наявних і спорудження нових портів, будівництво суден, які мають вищу пасажиро місткість і швидкість руху, збільшують перевізну спроможність морського транспорту» [28].

Для розуміння особливостей круїзного туризму у туристичній діяльності, потрібно звернутися до класифікації водного транспорту з економічної точки зору.

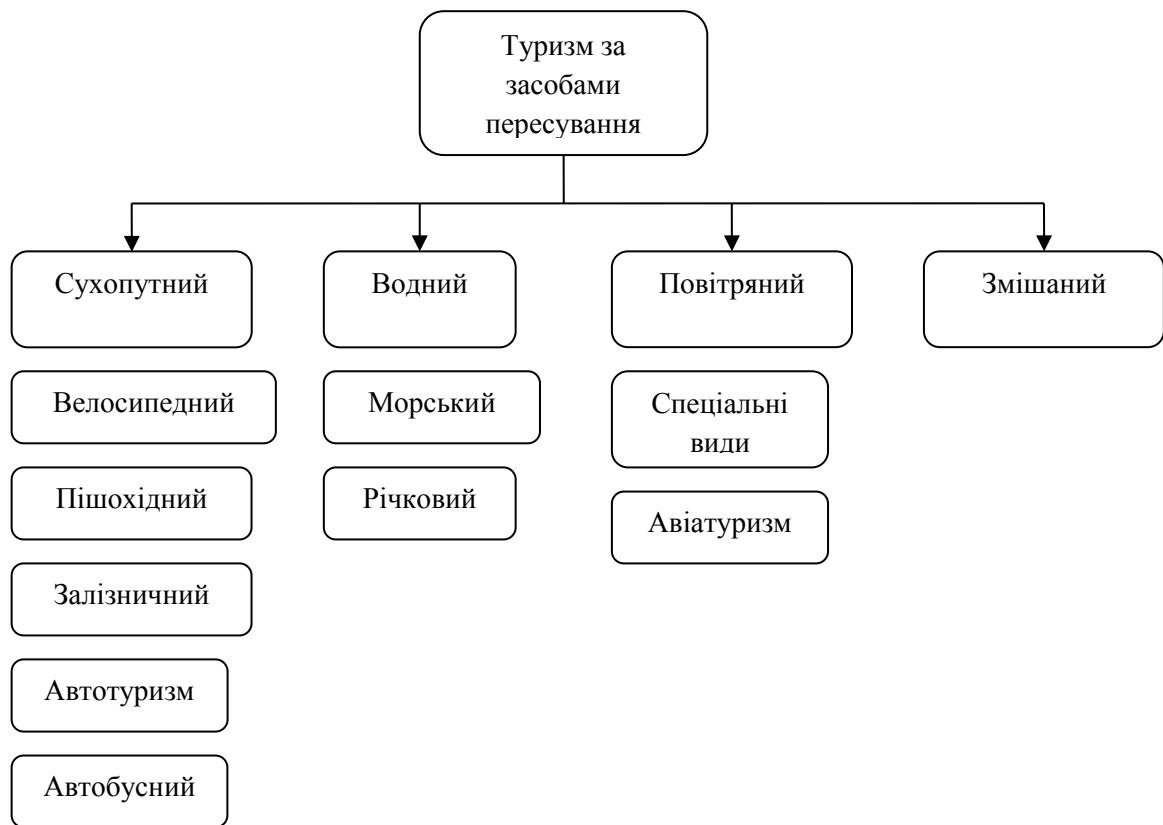


Рис. 1.1 – Різновиди туризму за засоби пересування

Водний транспорту розподіляється на річковий та морський пасажирський транспорт. КВЕД України розподіляє водний транспорт на пасажирський та вантажний морський, річний транспорт. Враховуюче, те що споживачем круїзного туризму є туризм, розглядаємо лише пасажирський водний транспорт.

Водний вид транспорту можна віднести до первинних підприємств рекреаційного комплексу за участю у задоволенні туристичних потреб. Особливістю круїзного туризму є наступне: транспортний засіб бере безпосередню участь в обслуговуванні туристів під час здійснення круїзу, крім того, на даний транспортний засіб виступає не тільки способом переміщення туристів з однієї точки туристичного маршруту в іншу, а й місцем проживання, харчування, оздоровлення, освіти, отримання розваг, спостереження туриста. Засоби перевезення відрізняються за рядом ознак, тому є важливим надати класифікацію засобам пасажирських перевезень.

Водний вид транспорту у круїзному туризмі виступає не тільки базисним елементом, тому що під час круїзу туристу надають повний спектр додаткових послуг.

Круїз поділяється на морський та річний. При розробці турпродукту туроператор має враховувати природні ресурси місцевості, тому що від того які водні ресурси існують на території, буде залежати різновид круїзу. Безперечно, засіб перевезення туристів повинен бути обладнаний згідно з уподобаннями споживача та більш цього, транспортний засіб має бути спроектований так чином, щоб залишатися конкурентоспроможним за умов ринкової економіки.

Круїзи в туризмі за водними ресурсами розподіляються на морський та річний. Кожен з видів круїзів за даною ознакою має свої переваги та недоліки.

Морський круїз – подорож зазвичай по замкненому колу з радіальними поїздками з портів у внутрішні райони країн. Річний круїз – круїзи по внутрішнім водним артеріям (рікам, озерам, каналам) [3].

Потрібно зазначити, що враховуючи особливості круїзного туризму водний транспорт виступає однією із основоположних складових туристичного продукту, оскільки саме засіб переміщення туристів в круїзному туризмі виконує не виключно функцію транспортування пасажирів.

В працях науковців Біржакова М.Б., Никіфорова В.І. та Роглева Х.Й розглянута класифікація засобів водного пасажирського транспорту (див. табл. 1.1). Розподіл суден на види та чітке уявлення про кожний різновид дозволить розглянути якими саме характеристиками повинен володіти той, або інший засіб водний засіб транспорту для перевезення туристів [9].

Таблиця 1.1 – Класифікація засобів водних пасажирських перевезень

Вид, тип засобу	Тлумачення
-----------------	------------

Пасажи́рські лайнери регулярних ліній каботажного плавання	Перевезення здійснюється у межах прибережних територіальних вод держави
Пасажи́рські лайнери регулярних ліній міжнародних рейсів	Пасажи́рські лайнери регулярних ліній здійснюють міжнародні рейси між портами різних держав або між портами однієї держави, але із заходом в порт іноземної держави
Круї́зні судна (cruises ships)	Здійснюють 5-15-денні та більш тривалі рейси із заходом у кілька портів різних держав та з короткочасною (1-2 дні) стоянкою
Пароми (ferry)	Плоскодонне судно, плот для переправи людей и грузов через реку, озеро или пролив
Суди для перевезення спеціальних категорій пасажирів	Наприклад, паломників (special trade passanger ship), обладнання та експлуатація яких регулюються спеціальними вимогами - Special Trade Passanger Ships Agreement;
Високошвидкісні суду (fast ferry)	Використовуються для пасажирських поромних перевезень - на повітряній подушці, катамарані, судах на підводних крилах; парусні судах, в тому числі навчальні та екскурсійні
Яхти (вітрильні, парусно-моторні та інших типів)	Крейсерсько-перегонова яхта - це яхта, яка використовується для учбово-тренувальних занять, у тому числі в автономних плаваннях, та участі в змаганнях на морі або внутрішніх водних шляхах із значним віддаленням від місць базування та схову
Спеціальні екскурсійні судна	Зокрема з прозорим дном, і туристські підводні човни
Морські плавучі готелі (ботели)	Прибережні готельні заклади, що обслуговують подорожуючих на воді, до складу яких входить житло, система культурно-побутового обслуговування, спеціалізовані будівлі і пристрої технічного обслуговування плавзасобів

Пасажи́рські лайнери регулярних ліній міжнародних рейсів. Пасажи́рські лайнери регулярних ліній здійснюють міжнародні рейси між портами різних держав або між портами однієї держави, але із заходом в порт іноземної держави

Круї́зні судна (cruises ships) здійснюють 5 – 15-денні та більш тривалі рейси із заходом у кілька портів різних держав та з короткочасною (1 – 2 дні) стоянкою.

Суди для перевезення спеціальних категорій пасажирів. Наприклад, паломників (special trade passanger ship), обладнання та експлуатація яких регулюються спеціальними вимогами – Special Trade Passanger Ships Agreement;

Високошвидкісні суду (fast ferry) використовуються для пасажирських

поромних перевезень – на повітряній подушці, катамарані, судах на підводних крилах; парусні судах, в тому числі навчальні та екскурсійні

Яхти (вітрильні, парусно-моторні та інших типів) Крейсерсько-перегонова яхта – це яхта, яка використовується для учбово-тренувальних занять, у тому числі в автономних плаваннях, та участі в змаганнях на морі або внутрішніх водних шляхах із значним віддаленням від місць базування та схову [27].

Спеціальні екскурсійні судна. Зокрема з прозорим дном, і туристські підводні човни.

Морські плавучі готелі (ботели). Прибережні готельні заклади, що обслуговують подорожуючих на воді, до складу яких входить житло, система культурно-побутового обслуговування, спеціалізовані будівлі і пристрої технічного обслуговування плавзасобів [49.]

Потрібно зазначити, що різноманітність засобів водного виду транспорту лише про мотивує споживачів круїзного туризму.

Виділяють «субринок водних перевезень (морських, річкових, озерних), як і інші види пасажирських перевезень, поділяється на регулярні міжнародні лінійні і внутрішні каботажні перевезення. Морські, річкові й озерні круїзи також користаються великим попитом в іноземних туристів. За кордоном діє велика кількість туркомпаній, що спеціалізуються тільки на організації водних подорожей. На думку автора Мальської М.П., поряд із звичайною доставкою пасажирів у міжпортовому сполученні різні типи пасажирських суден використовують: для перевезення пасажирів, які здійснюють ділові поїздки, і туристів з автомобілями на коротких і дальніх маршрутах; для різних круїзів, як суто морських, так і комбінованих; для доставки організованих пасажирських контингентів (учасників фестивалів, олімпіад тощо); для проведення конгресів, симпозіумів в умовах морської подорожі [23].

Вибір транспортного засобу відіграє велику роль в формування не тільки ціни на послугу з боку туристичних фірм, а й впливає на мотивацію

туриста при виборі виду подорожі. Тому є необхідним коротко розглянути переваги та недоліки перевезення туристів водним видом транспорту зі сторони споживача та туроператора.

Переваги та недоліки перевезення туристів водним видом транспорту з погляду туроператора та туриста подано у таблиці 1.2.

Круїзна компанія «Carnival» започаткувала основи концепції круїзного відпочинку: морський круїз – це розважальне подорож, учасники якого не ставлять своєю метою потрапити з однієї точки в іншу; морські круїзи здійснюються на комфортабельних круїзних лайнерах, що беруть на борт максимальну кількість пасажирів та пропонують багату інфраструктуру розваг; всі круїзні туристи мають однаковий доступ до всіх зон лайнера, не діляться на класи, вільно користуються всією інфраструктурою лайнера; круїзний лайнер робить максимальну кількість зупинок в дорозі, де туристи можуть покинути борт та провести час на березі; вартість круїзів порівнянна або нижче наземного відпочинку [60].

Крім того, особливістю сучасного круїзного туризму є задоволення потреб споживача з будь-якими сподіваннями. Послуги, які надаються туристу на борту є різноманітними та охоплюють різні напрямлення.

Круїзний туризм характеризується вмілим поєднанням різнопланових потреб споживача, що є дуже важливим на конкурентному ринку. Можна відмітити, що експедиційні круїзи на лідоколах вздовж Антарктиди є специфічним підвидом круїзного туризму, але такі круїзи користуються попитом, що підтверджує попереднє бронювання туру на рік вперед.

Керівникам компаній пропонуються корпоративні круїзи та тренінги, семінари для працівників, що надасть можливість вирішувати ділові питання в екзотичній місцевості. Таким чином, споживачем виступає турист, але з потребами не тільки в розвагах, відпочинку, оздоровленні, а й в налагодженні зв'язків з колегами та партнерами по бізнесу.

Таблиця 1.2 – Переваги та недоліки перевезення туристів водним видом

транспорту з погляду туроператора та туриста

Переваги та недоліки перевезення водним видом транспорту		Суб'єкт туристичної діяльності			
		Туроператор		Турист	
Ознака	Сутність фактора	Перевага	Недолік	Перевага	Недолік
Характеристика та показники судна	Високий рівень комфорту пасажирів	+		+	
	Високе значення показника пасажиромісткості	+	+	+	+
	Високі тарифи	+			+
	Невисока швидкість руху	+	+	+	+
	Повний комплекс життєзабезпечення	+		+	
	Сезонність		+		+
Потреби	Можливість повноцінного відпочинку	+		+	
	Можливість повноцінного харчування	+		+	
	Можливість реалізації різних видів і цілей туризму	+		+	
Психо-фізіологічні особливості	Синдром «замкнутого простору»		+		+
	Схильність до «морської хвороби» частини людей		+		+
	Обмежена мобільність життєвого простору туристів межами судна		+		+

Потрібно зазначити, що особливістю круїзного туризму є той факт, що підвиди круїзного туризму можуть докорінно відрізнятися між собою. Наприклад, якщо брати до уваги сімейний стан споживача, то можна виокремити підвиди – сімейний круїз та подорож для самотніх. Фітнес круїзи розроблені для споживачів, які прагнуть залишатися в гарній фізичній формі, особливо під час відпочинку. Туристичне підприємство розробляючи такий турпродукт, враховує потреби даної категорії споживачів: фітнес зали, тренажерні зали, басейни, м'які зали, здорова та органічна їжа на борту. Потреби споживачів можуть бути різними. Діяльність туристичного підприємства направлена на вивчення потреб споживача та на подальшу розробку потрібного турпродукту.

Безпека споживача – туриста, виступає є важливою та невід’ємною складовою менеджменту туристичної фірми. Підвищення рівня безпеки туристів надасть змогу зберегти стан здоров’я мандрівників та надати більш впевнений облік іміджу компаніям туристичної галуззі. На нашу думку, забезпечення безпеки споживача має стати однією з основних конкурентних переваг туристичного підприємства. Людське життя є найціннішим та при порушенні безпеки споживача порушується імідж організації. Як наслідок, туристичне підприємство втрачає свій статус на конкурентному ринку. Проблемою підвищення безпеки під час круїзів займаються міжнародні організації.

Організація Об’єднаних Націй з питань освіти, науки і культури (ЮНЕСКО) підкреслила, що морські круїзи це самий безпечний вид відпочинку в світі. Багаторічне дослідження ЮНЕСКО з’ясувало, що завдяки системі стабілізації качки на лайнерах, морська хвороба туристам не загрожує. Інноваційні технології - підводні стабілізатори дозволяють лайнеру зберігати вихідне положення відносно горизонту, що дозволяє уникнути проявів морської хвороби. Потрібно підкреслити, що чим більше і сучасніше лайнер, тим більш складні і просунуті системи стабілізації він має, що гарантує не відчуження шторму до 5 балів пасажиром [60].

Технологічні супутникові системи навігації надають змогу змінювати напрям у разі виникнення небезпеки. Дуже важливим є той факт, що лише лайнери провідних круїзних компаній світу, які постійно модернізуються та вкладають величезні інвестиції в безпеку пасажирів, володіють новітніми технологіями, які дозволяють знизити рівень небезпеки споживача. Якщо використовуються старі суди, то це не може гарантувати безпеку споживачу на високому рівні. Потрібно зауважити, що ім’я та довіра будь-якої організації у будь-якій сфері бізнесу з’являється не в перший рік існування, тому імідж компанії є багаторічною роботою менеджменту.

Слід звернути увагу на те, що робота туроператора є багато етапним процесом та саме на організації якісної роботи базується забезпечення

безпеки клієнтів та місце на ринку туристичних послуг. З огляду на вище зазначені фактори безпека туризму набуває глобального значення на світовій арені, відбуваються міжнародні конференції на яких обговорюються питання забезпечення безпеки під час подорожей та методи координації та контролю на міждержавному рівні, як в сфері туризм, так і в окремих підвидах туризму.

Діяльність надавачів туристичних послуг тісно взаємопов'язаний із потребами споживачів. Потреби та можливості туриста обумовлюють проект турпродукту.

Наступною складовою круїзного туризму є регулювання держави та міжнародних організації круїзного туризму. Держава країни має безпосередній вплив на розвиток круїзного туризму. На міжнародному рівні круїзний туризм регулюється рядом постанов, конвенцій, організацій. Розглянемо більш детально.

Міжнародна морська організація (International Maritime Organization (ІМО)), заснована в березні 1948 р. у Женеві, взаємодіє зі сферою туризму за такими напрямками: за допомогою контролю і реалізації зобов'язань, пов'язаних із гарантуванням безпеки морських пасажирських перевезень, у тому числі туристичного характеру; як депозитарій Конвенції зі спрощення морських пасажирських і вантажних сполучень та з 1965 р. ІМО дедалі активніше сприяє спрощенню прикордонно-митних, імміграційних та інших формальностей, з якими зіштовхуються туристи, обравши міжнародний морський транспорт, що знаходить відображення у міжнародних правилах із перевезення пасажирів [15].

Головним основоположним та міжнародним документом є Конвенція з морського права, прийнята ООН 10 грудня 1982 р. В Монте-Бей (Ямайка), який регулює наступні питання: доступ до моря, судноплавство, захист та збереження морського середовища та живих ресурсів, наукові дослідження, видобуток корисних копалин з морського дна, а також врегулювання спорів. Конвенція прийнята в Афінах 13 грудня 1974 р., регламентує міру відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну життю чи здоров'ю

пасажира, та за збиток, викликаний загибеллю або пошкодженням його багажу [9].

У 1929 р. прийнята Конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС), також ця конвенція переглядалася в 1948 р. і пізніше, остання прийнята в 1974 р., згідно конвенцій та інших міжнародних угод передбачають: вимоги до конструкції суден, протипожежний захист, засоби зв'язку та рятування, а також передбачається обов'язок судновласника мати на борту судна достатні кошти для порятунку пасажирів і команди у разі аварії або небезпеки [9]. Розглядаються норми та правила, які дозволяють найкращим чином організувати пошук потерпілих лихо судів та людей здійснювати порятунок людського життя на морі.

1.2. Історія розвитку круїзного туризму

Круїз являє собою туристичну поїздку по ріці або морі, як правило, із заходом у порти, на борті спеціального пасажирського судна. У цей час, десятки круїзних компаній по усьому світу експлуатують сотні пасажирських судів, місткістю від 70 до 1000+ пасажирів, і пропонують захоплюючі поїздки практично в будь-який регіон миру.

По суті справи круїз являє собою морський тур, у базову вартість якого включено комплексне обслуговування на борті судна. Зокрема: проїзд на судні, проживання в каюті (залежно від обраного класу), триразове харчування, розваги й, як правило, цілий ряд спеціальних заходів на борті судна (свята, фестивалі, конкурси, концерти й ін.) [12].

По усьому світу оперує кілька десятків спеціалізованих круїзних компаній, що експлуатують від 1 – 2 до 15 – 20 пасажирських судів. Більша частина операторів круїзів об'єднана професійну міжнародну асоціацію – Cruise Line International Association. Багато туристичних агентств, особливо ті, що спеціалізуються на відпочинку й круїзах, також є членами цієї асоціації.

У вартість круїзу (basic rates) звичайно не включені: спеціальні заходи в портах заходу, наприклад, плавання з аквалангом або трубкою; екскурсійне обслуговування на березі в портах заходу; алкогольні та інші напої; додаткові блюда на замовлення, не включені в меню; масаж, користування сауною і т.д.; додаткові послуги, такі як прання, медичне обслуговування, телефонні дзвінки на берег; чайові обслуговуючому персоналу; портові й державні збори й податки в іноземних портах заходу – якщо є.

У якості додаткового сервісу пасажиром, круїзні компанії можуть організовувати або продавати на борті судна квитки на різні екскурсії й ін. заходи на березі. Участь у таких заходах як правило вимагає додаткової оплати, аналогічно участі в додаткових екскурсіях у ході сухопутного тура. Слід також мати на увазі, що в той час як круїзна компанія несе повну відповідальність за безпеку й добробут пасажирів на борті судна, вона не несе відповідальності за можливі події на березі у ході екскурсій і заходів, проведених місцевими незалежними підрядниками – туристичними, транспортними й іншими компаніями в портах заходу. У випадку участі в заходах на березі, пасажир також зобов'язаний повернутися назад на судно до оголошеного часу [14].

Багато круїзних компаній, часто заключають угоди з авіакомпаніями для забезпечення перельоту туристів у порт відправлення судна в рамках всеосяжного пакета Air/Sea (повітря/море). Найчастіше, за рахунок масового бронювання авіаквитків, вартість перельоту для туристів у рамках такого комплексного пакета може бути значно дешевше, хоча вона й не входить у вартість самого круїзу. Завжди має сенс при замовленні круїзу поцікавитися в агента круїзної компанії, не чи пропонує остання спеціальних цін на переліт.

У випадку відправлення судів з великих міст, де практично завжди є проблема з паркуванням машин, багато компаній, у рамках аналогічних угод з операторами стоянок, також можуть пропонувати пасажиром місця для паркування автомобілів на час круїзу прямо на морських терміналах за

зниженими цінами. От приклад можливих цін на паркування в США: на пасажирському терміналі в Нью Йорку (устя Гудзону, західна частина Манхеттена) – \$15,50 у день (при середній по місту – \$20 – 25); у Майамі – \$7; у Форт – Лодердейлі – \$6; у Лос Анджелесі – \$5,50 [21].

«Плаваючий острів» – висловлення перебільшене, але круїзне судно, безсумнівно – «плаваючий готель». Корабель забезпечує туристові сервіс курортного готелю й задоволення від відпочинку на сухій землі.

Тому що пасажери не можуть покинути корабель, коли він у море, треба впевнитися, чи там є усе, що може знадобитися пасажирам на борту. Основні потреби пасажирів, звичайно, їжа й місце для сну. Багатьом знадобляться послуги пральні й перукарні. Інші пасажери будуть очікувати наявність спортзалу або центру здоров'я на борті. Деяким можуть знадобитися послуги релігійних служб. Бізнесмени захочуть підтримувати зв'язок із сушею по телефону, використовувати комп'ютер на борту. Власне кажучи, корабель повинен забезпечувати широкий спектр послуг, особливо під час тривалих подорожей [21].

Перевезення людей водним транспортом ідуть коріннями в глибоку стародавність. Найбільшого розквіту морські й річкові подорожі досягли в Середні віка. Основоположниками морських експедицій в епоху Середньовіччя були ірландські ченці. Визнаним мореплавцем VI ст. За традицією вважається св. Брендан – заступник Ірландії. Про його мандрівки складені саги. Плавання св. Брендана було одним з перших, яке вказало європейцям шлях на захід через океан. Величезну роль у розвитку морських подорожей зіграли жителі Скандинавського півострова й півострова Ютландія. У Франції їх називали норманами. У норманів були прекрасні судна типу ріка – море, але вони не перевищували 30 м у довжину й 4 м завширшки. Подальший розвиток водних перевезень пов'язане з морськими експедиціями в Новий час. Великі географічні відкриття, нові торговельні морські шляхи – усі ці фактори привели до появи на карті світу великих морських держав – Іспанії, Португалії, Голландії, чия могутність

грунтувалася на водному транспорті. Винахід пароплава (американський винахідник Роберт Фултон, 1807 р.) дало небувалий поштовх розвитку морського й річкового водного транспорту.

Морські кораблі Америки доставляли певні групи людей у потрібні їм порти. Марко Твен, якимось писав про свою морську подорож із дружиною в Лондон, в 1842 р.: «Малюсінька, дерев'яна кабіна розміром з «гроб», з маленькою грубкою наприкінці, й щоб зігрітися, треба було пригорнутися до неї тільки одним боком. У шторм судно дико бовтало». Корабель «Brittannia» був розрахований на 115 пасажирів. І вартість проїзду була не для простих людей [58].

В 1839 р., у Самюела Кунарда/Samuel Cunard, виникла ідея створити регулярну морську лінію. Пасажири стали мати розклад руху морських кораблів і вибір у напрямках.

З 1840 року, чотири корабля стали робити рейсові плавання по маршруту Лондон – Бостон. Маршрут займав 14 днів, але це вже був прогрес за часом. Для порівняння, з 1600 роком морська подорож з Лондона у Вірджинію, на судні «Jamestown», займало кілька місяців.

Кораблі Самюела Кунарда були швидко прийняті жителями обох узбережь. І 1840 рік можна вважати датою заснування круїзної компанії Cunard.

На початку 1900-х років, Америка розгорнула двері для емігрантів аж до 1921 – 1924 рр. Потужний потік переселенців кинувся з Європи в Нове Світло. Круїзні судна були єдиним засобом перевезення пасажирів з одного порту Європи в інший, або зі Старого Світа в Новий. З Європи емігрували близько 60 млн. чоловік. Коштували ці «морські круїзи» недешево й на кораблях збиралася цікава публіка; або дуже багаті люди, або дуже бідні.

Ці два класи пасажирів були повністю відділені друг від друга. Пасажири другого класу розміщалися в малюсіньких, напівтрюмних приміщеннях, їжа часто була гнила, вода брудна. Люди нижньої палуби рахували дні до закінчення їх подорожі, плюс додавалася морська хвороба

через хитавицю в шторм на судні.

На відміну від емігрантів, багаті пасажери 1-го класу подорожували комфортно. Після сніданку відпочивали або розважалися граючи на палубі. О п'ятій годині – чаювання, у сьомій годин їх очікувала вечеря в ресторані, далі нічні бари, східні лазні і т.д. [31].

Хвиля еміграції на морських суднах приносила величезні доходи власникам корабельних компаній.

Конкуренція, що загострилася, вимушувала судновласників постійно покращувати умови перебування на судні, оздоблення кают і всю систему обслуговування пасажирів в рейсі, що швидко перетворило суда на високо комфортабельні плавучі готелі. Перші повідомлення про спеціально організовані рейси морських пасажирських судів з метою відпочинку відносяться до 1835 р., коли в Англії були оголошені регулярні прогулянкові рейси між північними островами Британії і Ісландією. Через два роки автори цієї ідеї заснували круїзну компанію Р&О. У 1840 р. компанія починає групові турпоїздки по Середземному морю. У 1900 р. було побудовано судно, яке здійснювало круїзи круглий рік, міняючи лише регіони.

Провідними країнами крупних подорожей стали Англія, США і Німеччина. Друга світова війна зупинила розвиток круїзів майже на 10 років, проте вже на початку 50-х років було закладено велика кількість великих кораблів

Поява в середині – кінці 50-х років регулярних пасажирських, у тому числі і трансатлантичних, авіаційних ліній, дешеві авіаційні тарифи привели до різкого падіння попиту на лінійні пасажирські судна, особливо на трансатлантичних маршрутах. В результаті, багато хто з них був проданий і переобладнаний в круїзні. У цей період виникло декілька круїзних регіонів, розташованих біля розвинених держав: Середземне море, Балтика, Північна Європа, острови південної частини Тихого океану (Австралія і Нова Зеландія), Аляска, Мексика, Гавайї і Карибський басейн (США) [31].

Морські круїзи на сьогоднішній день – найбільша галузь туризму, що

сама розвивається.

Круїзні судна набирають понад 6 мільйони пасажирів у рік. Лайнер робить круїзи щомісяця, приймаючи на борт пасажирів, які жадають відчутти солоний смак морського повітря, усю розкіш життя на борту плавучого п'ятизіркового готелю й захоплююче враження від плавання до берегів сонячного раю.

Круїзні компанії набирають більш 100000 людей екіпажу всіх віків і національностей. Круїзна індустрія є на сьогоднішній день однією із самих перспективних галузей індустрії розваг. Для прикладу, у найближчі 3 року планується запуснути 45 нових круїзних судів.

Круїзний лайнер майже у всіх відносинах ідентичний дорогому готелю, забезпечуючи численні можливості вибору аналогічної в галузі індустрії розваг. Корабель на борту якого 2000 – 3000 пасажирів, не вважаючи команди. Кожної з лайнерів Royal Caribbean і Celebrity Cruise Line перевершує «Титанік» як мінімум в 2,5 рази, а мега-лайнери – в 4 – 5. Для того щоб легше було представити ці розміри, можна уявляти, що ці лайнери висотою з Ейфелеву вежу, причому їх підводна частина становить усього 7 метрів, а довжина мега-лайнерів порівняна з довжиною чотирьох аеробусів Боїнг – 747.

Мега-лайнер – це в дійсності плавучий гранд-готель, а точніше ціле місто з безліччю ресторанів, барів, театрами, басейнами, тренажерними залами, цілі вулиці з магазинами, льодовою ковзанкою, баскетбольним майданчиком, горою для скелелазіння висотою 45 метрів, полем для гольфа, центром краси, бібліотекою, казино й навіть концертним залом на тисячу місць.

Протягом останніх десяти – п'ятнадцяти років спостерігається небувалий круїзний бум. Будуються нові лайнери й усе більше людей віддають перевагу круїзам іншим видам відпочинку. Кількість круїзних кораблів росте рік у рік [60].

Маршрути круїзних кораблів простираються по усьому світу – більш

300 круїзних напрямків.

Круїзні компанії почали купувати острова, і у пасажирів з'явилася можливість провести один день із круїзу по Карибам в екзотичному місці. Круїзна компанія Holland America – власник острова Half Moon Cay/Багами, Cruise Company Disney – Castaway Cay/Багами, Royal Caribbean International – Labadee/Гаїті, Cruise Company Princess – Princess Cays/Багами [60].

Основні райони морських круїзів – Карибський басейн і Середземне море. Головною перевагою Карибського басейну є те, що круїзи можна проводити цілий рік. Тривалість круїзних маршрутів коливається від 3 днів до 2 тижнів, маршрути класифікуються по наступних напрямках: Західні Кариби, Східні Кариби, Південні Кариби. Класичні морські круїзи – це Середземне море. Круїзні маршрути охоплюють відразу кілька європейських країн – Іспанія, Франція, Італія, Греція, і країни Північної Африки – Марокко, Туніс, Єгипет. Великою популярністю користуються круїзи уздовж берегів Британії, Скандинавії й Росії. Деякі круїзні компанії організують кругосвітні подорожі тривалістю більш 120 – 140 днів.

В останні кілька років стали популярні круїзні маршрути до берегів Антарктиди й до Північного полюса. «Льодові» круїзи здійснюються цілий рік: улітку маршрути пролягають в Арктику, узимку основний напрямок – Антарктида. Американська компанія Quark Expedition організує круїзи на російському криголамі «Капітан Хлебников» по маршруту Шпицберген – Гренландія – Канада – Чукотка – Шпицберген. Вартість «льодових» круїзів досить висока – від 10 тис. дол. до 18 тис. дол., однак щорічний попит стабільно росте на 2%.

Перевезення туристів морським транспортом регулюється правовими актами міжнародного й національного законодавства. При міжнародних перевезеннях діють договори й конвенції, серед яких слід виділити Афінську конвенцію про перевезення морем пасажирів і багажу, Міжнародну конвенцію про охорону людського життя на море, Міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил, що ставляться до перевезення пасажирів

морем, Міжнародну конвенцію про пошук і порятунок на море [9].

На сучасних лайнерах є все: комп'ютерні центри, кегельбани, тренажерні зали, фітнес-клуби, ресторани, дискотеки, казино, льодові ковзанки, салони краси, басейни, тенісні корти, стінки для скелелазіння, спортивні майданчики для волейболу, баскетболу, гольфа, кінозали, бібліотеки, театри, вертолітні майданчики, вулиці з барами, кафе й магазинами, дитячі клуби з вихователями для малят і підлітків і затишні каюти.

Сучасні круїзні лайнери оснащені останніми досягненнями сучасної технології. Потужні стабілізатори й гігантська водотонажність лайнерів дозволяють пасажиром не відчувати морської хитавиці.

Кожний круїзний корабель має радари, ехолоти, гідролокатори й космічні системи навігації. Завдяки цієї «екіпіровки», екіпаж у курсі, що відбувається на сотні миль у процесі круїзу.

Сучасні кораблі повністю відповідають вимогам сьогодення по дизайну, комфорті й рівню сервісу. От один із прикладів сучасного круїзного лайнера. Oasis of the Seas/Royal Caribbean International – корабель 21 століття, найбільший і унікальний у світі. Вийшов у плавання в грудні 2009 р. Місткість – 5400 пасажирів. На борту круїзного корабля знаходиться: Парк/Central Park з живими деревами й тропічними рослинами, Royal Promenad/Королівський променад с баром, який як ліфт, курсує між Променадом і Центральним парком, Boardwalk – прогулянкова зона із французькою каруселлю, морський театр (Aquatheater) на 750 місць, у денний час сцена театру трансформується в басейн для купання і т.д.

Між круїзними компаніями постійно йде тверда конкуренція, яка сприяє роботі над різноманітністю морських круїзів.

1.3. Класифікація круїзних лайнерів

Круїзи – один із самих швидкозростаючих секторів ринку. По статистиці світової організації торгівлі (СОТ), щорічний стабільний приріст

туристів, що використовують ті або інші форми морських круїзів, становить 8%.

Круїзний лайнер – це плаваюче місто зі своїми вулицями, кафе, ресторанами, магазинами, концертними залами, стадіонами, ковзанками, пляжами, басейнами, казино, салонами краси, бібліотеками. Усе для кожного, на будь-який, самий вимогливий смак.

Сучасний водний транспорт залежно від сфери обслуговування підрозділяється на морський і річковий.

Круїзи по внутрішніх водних артеріях (рікам, озерам, каналам) прийнято називати річковими круїзами. Подорожі по ріках і озерам найбільш розвинені в державах, багатих судноплавними ріками. Річкові круїзи можуть проводитися в одному напрямку або мати кільцевий маршрут. Річкові круїзні маршрути залежно від умов перевезень, їх тривалості й довжини, якості надаваних послуг підрозділяються на транспортні, туристські, екскурсійно - прогулянкові. Транспортні маршрути забезпечують транспортне сполучення між окремими населеними пунктами й працюють, як правило, по заздалегідь опублікованому розкладу. Річкові судна, експлуатовані на транспортних маршрутах, здійснюють транзитні (довжиною більш 400 км), місцеві (довжиною менш 400 км), приміські й внутріміські перевезення туристів. До транспортних маршрутів ставляться також переправні й поромні лінії. Туристські перевезення організують по традиційних і спеціальних маршрутах тривалістю більш 24 годин. Екскурсійно-прогулянкові маршрути являють собою перевезення екскурсантів тривалістю менш 24 годин, як правило, це внутріміські й приміські річкові маршрути [20].

Річковий круїзний туризм найбільшою мірою розвинений у європейських країнах (Франція, Німеччина, Румунія, Угорщина, Італія). Популярні круїзні маршрути по Луарі, Рейні, Роні, Сені, Ельбі. Суда, застосовувані на річкових маршрутах у Європі, ставляться до «преміум» класу. Голландська круїзна компанія Sea Cloud експлуатує два річкові круїзні судна класу «люкс». Серед найбільш комфортабельних лайнерів слід

виділити круїзні судна, що здійснюють далекі перевезення. Теплоходи цих проектів, як правило, трьох або чотирьохпалубні й обладнані комфортабельними каютами, призначеними для одномісного, двомісного, тримісного й чотиримісного розміщення. Прийнята класифікація кают по категоріях залежно від рівня комфорту. Рівень комфорту – це критерій з декількох складових: кількість і розташування місць у каюті, місце розташування каюти по довжині й висоті судна, площа й форма каюти, наявність зручностей і санітарно технічних приміщень, вид освітлення. На борті теплоходів до послуг туристів ресторани, кафе, бари, кінозал, магазини.

Водні судна, що відносяться до морського транспорту, здійснюють міжнародні, далекі й каботажні перевезення. Під міжнародним морським повідомленням розуміють перевезення пасажирів і вантажів за межі й через межі країни; до далеких перевезень ставляться рейси між портами однієї країни при перебуванні морських суден у відкритім морі; каботажні рейси здійснюються уздовж узбережжя між портами без виходу у відкрите море.

Морський круїз являє собою туристську поїздку по морю, як правило, із заходом у порти, на борту спеціального пасажирського судна. У цей час десятки круїзних компаній по усьому світу експлуатують сотні пасажирських судів місткістю від 70 до більш 1000 пасажирів і пропонують захоплюючі поїздки практично в будь-який регіон миру.

По суті, круїз являє собою морський тур, у базову вартість якого включено комплексне обслуговування на борті судна, зокрема : проїзд на судні; проживання в каюті; трьох разове харчування; розваги й, як правило, цілий ряд спеціальних заходів на борті судна (свята, фестивалі, конкурси, концерти й ін.). Тобто, програма круїзу містить чотири головних елемента: їжа, діяльність, спорт і т.д., розваги, час на березі [79].

Перевага різних елементів залежить від типу круїзу. Круїз у теплих водах, наприклад, ставить наголос на спорті, розвагах. Пригодницький круїз, з іншого боку, акцентує увагу на проведення часу на березі. Навіть круїзи, коли всі розділяють спільні інтереси, тобто тематичні круїзи, повинні бути

досить гнучкими, щоб підходити уводити, увести до ладу запитам і очікуванням різних пасажирів.

Одним з переваг круїзних турів є їх безвізовість. Пасажири можуть перебувати в портах і робити екскурсії протягом 48 – 72 годин без візи. У світі налічується більш 150 морських круїзних компаній – грецьких, італійських, іспанських, американських, датських, норвезьких. До найбільш відомих перевізників у сфері морських круїзів ставляться Carnival Cruise Lines, Celebrate Cruises, Royal Caribbean International, Princess Cruises, Costa Cruises, Norwegian Cruise Lines. З кожним роком число круїзних компаній збільшується, тому що збільшується число туристів, що проявляють інтерес до круїзів. Відбувається не тільки кількісний, але і якісний ріст морських круїзних перевезень і судів. Як відомо, стиль життя на борті круїзного лайнера залежить від того, у який сегмент ринку він попадає. Круїзні судна, як і готелю, оцінюються із цілого ряду критеріїв, після чого їм привласнюється певна кількість зірок. Використовуються наступні критерії: судно і його оснащення, стан кают, харчування, обслуговування, розважальні програми, асортименти додаткових послуг на борту (див. рис. 1.2).

По тривалості круїзні маршрути класифікуються:

- на короткострокові (від декількох годин до декількох діб);
- середньострокові (від 5 до 13 діб);
- довгострокові (до 2 місяців).

Для морських круїзних судів прийнята класифікація по тажу (обсяг внутрішнього простору судна в грос тах, 100 куб. футів становить 1 грос ту):

- великі (понад 60 тис. грос т);
- середні (до 60 тис. грос т);
- малі (до 25 тис. грос т).

Останнім часом намітилася тенденція до будівництва великих круїзних судів. Найбільшим круїзним лайнером до останнього часу вважався 17 палубний Voyager of the Sea, що належить компанії Royal Caribbean. Його водотажність становить 142 тис. т, кількість пасажирів – 2200 туристів і 1180

членів екіпажа. Унікальні розміри судна: 311 м у довжину, 47 м завширшки, 70 м у висоту. Особливістю цього лайнера є те, що вперше на борті корабля побудовані льодова ковзанка й справжня вулиця променад під скляним куполом. У січні 2003 р. у Саутгемптоні був спущений на воду новий найбільший океанський лайнер Queen Mary 2. Його водотажність становить 150 тис. т, висота від ватерлінії 70 м. Лайнер прийняв на борт 2620 туристів.

Останнім часом намітилася тенденція до будівництва великих круїзних судів. Найбільшим круїзним лайнером до останнього часу вважався 17 палубний Voyager of the Sea, що належить компанії Royal Caribbean. Його водотонажність становить 142 тис. т, кількість пасажирів – 2200 туристів і 1180 членів екіпажу.

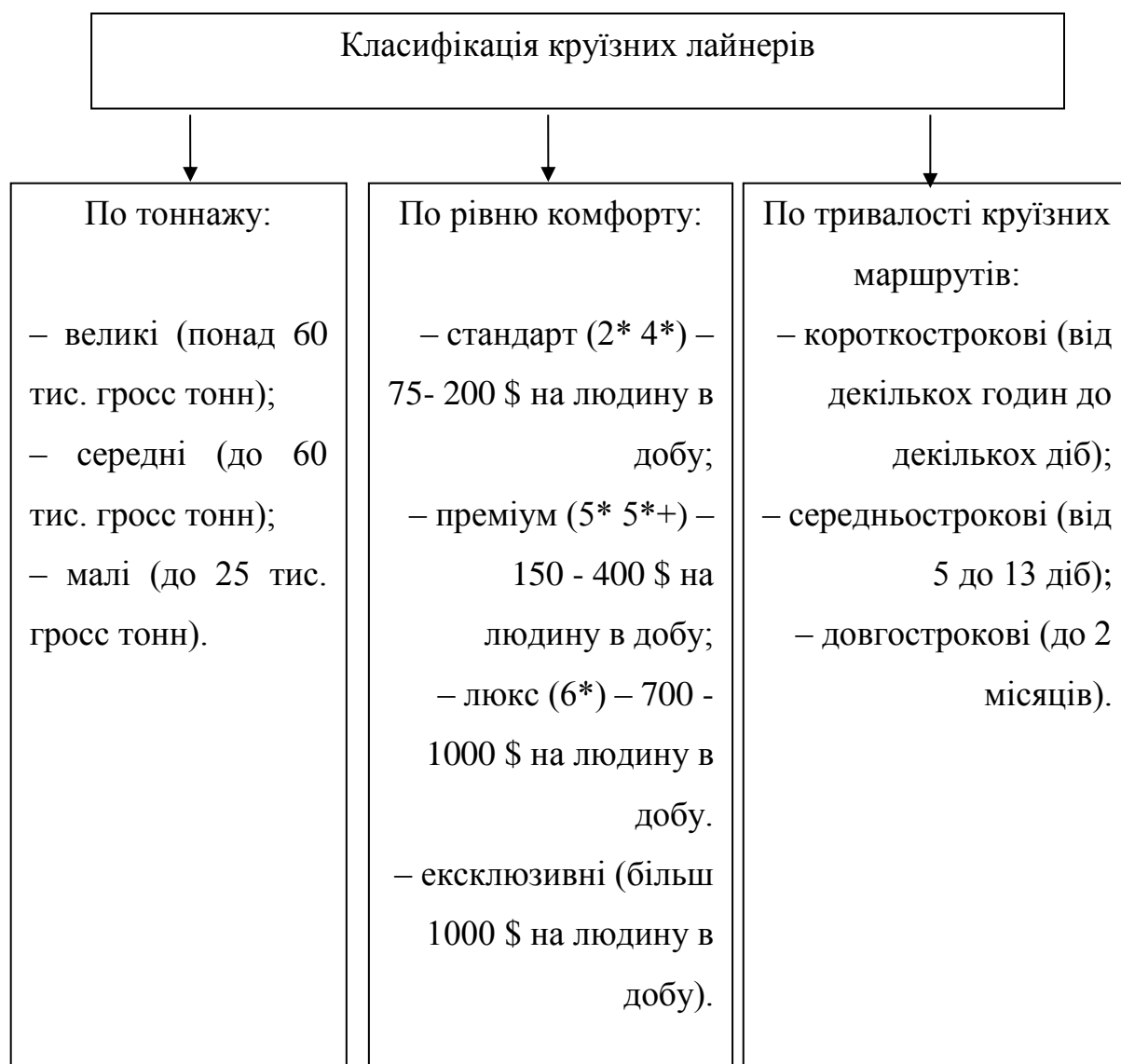


Рис. 1.2 – Класифікація круїзних лайнерів

Унікальні розміри судна: 311 м у довжину, 47 м завширшки, 70 м у висоту. Особливістю цього лайнера є те, що вперше на борті корабля побудовані льодова ковзанка й справжня вулиця променад під скляним куполом. У січні 2003 р. у Саутгемптоні був спущений на воду новий найбільший океанський лайнер Queen Mary 2. Його водотажність становить 150 тис. т, висота від ватерлінії 70 м. Лайнер прийняв на борт 2620 туристів.

Морські круїзні судна по якості обслуговування, рівню комфорту й ціні класифікуються в такий спосіб:

- стандарт (2* 4*) – 75 – 200 дол. на людину в добу;
- преміум (5* 5*+) – 150 – 400 дол. на людину в добу;
- люкс (6*) – 700 – 1000 дол. на людину в добу.
- ексклюзивні (більш 1000 дол. на людину в добу).

Категорію «6 зірок» мають лише чотири судна у світі, розраховані приблизно на 200 пасажирів, яким пропонується ексклюзивний відпочинок у шикарних апартаментах з набором послуг, що враховують індивідуальні звички й побажання. Клієнтами таких компаній є найбільш багаті респектабельні люди, здатні дозволити собі заплатити за кожний день, проведений на борті круїзного лайнера, щось близько 1000 \$ США. Інші судна обслуговують «масового споживача», сміло запускають у каюти від півтора до трьох з половиною тисяч людей за раз і гордо носять свої зірки, оскільки завжди надають послуги рівнем вище, чим «наземні» готелі того ж класу. Різниця між судами двох «сусідні» класів може бути дуже умовною. Трапляється, що чотири й п'ять зірок відрізняє тільки наявність срібних чайних ложечок або недостатня кількість живих квітів у холі. Проте західні туристи ретельно вибирають клас корабля, на якому вони проведуть відпустку. Адже круїз – це не просто поїздка, це стиль життя [64, 217].

Для того, щоб структурувати ринок і кращим чином організувати роботу з найвимогливішими круїзерами, лідери тур ринка використовують в своїй роботі всесвітньо відомий, визнаний і незалежний довідник Berlitz

Ocean Cruising & Cruise Ships, який оновлюється щороку. Оцінці підлягають більше 400 позицій, згрупованих в 20 параметрів. По їх співвідношенню виставляється загальний бал, який і виносить «вердикт» судну. Наприклад, корабель може бути дуже сучасним по дизайну і оснащенню, але якщо їжа, обслуговування, гостинність персоналу залишають бажати кращого, то підсумковий рейтинг у лайнера не буде високим.

До економічних лайнерів відносяться кораблі класу «стандарт». Судами цього рівня володіють компанії Carnival Cruise Line, MSC Cruises, Norwegian Cruise Line, Royal Caribbean International, Princess Cruises, Transocean Tours, Thomsons Cruises, Costa Cruises. Хоча круїзи цих операторів і відносяться до відносно недорогим, пасажиром пропонується достатньо широкий спектр послуг і розваг на борту, а також гідний рівень сервісу.

У групу компаній класу «преміум» входять Holland America Line, Celebrity Cruises, Windstar Cruises. Як правило, круїзи на судах цього класу стоять помітно дорожче, але пасажиром пропонується якісніше і різноманітніше харчування, покращений сервіс і ширший спектр послуг на борту.

Найдорожчі – суда класу «люкс». Ними оперують компанії Crystal Cruises, Cunard Line, Seadream Yachts, Yachts of Seabourn, Radisson Seven Seas Cruises. Вони пропонують кращий спектр послуг, найвищий рівень обслуговування і якості їжі, забезпечуючи тим самим розкішний круїзний відпочинок.

Слід зазначити, що чим вище класифікація лайнера, тим більше в його інтер'єрі натуральних матеріалів і предметів мистецтва, тим якісніші столові прилади, посуд, столова й постільна білизна, тим більше живих квітів на борту. При цьому – суворіше відношення до вечірнього одягу (для вечери).

Багато в чому клас лайнера залежить від того, яке його технічне обладнання. Важливі фактори – вік судна, рівень технічного обслуговування, зовнішнього фарбування, облаштованість відкритих палуб, стан катерів і

рятувальних шлюпок. Довідник Berlitz бере до уваги й чистоту внутрішніх приміщень (залів відпочинку, ліфтів, килимових покриттів, стін, сходів, коридорів), кухонних приміщень, морозильних камер, системи переробки відходів.

Згідно зі згаданим довідником, не менше значення має частка простору відкритих палуб, яка припадає на одного пасажера, устаткування басейнів і відкритих джакузі, кількість і тип палубних шезлонгів (пластикові або дерев'яні, з подушками – матрацами або без них) і інших палубних меблів. Також ураховується спортивне палубне встаткування, наявність душі в басейну, пляжних рушників і, звичайно ж, наявність «тихих» куточків (де не чути палубна музика). На кораблях класу «преміум» і «люкс» на всіх палубах, за винятком тих, що коло басейнів, стоять дерев'яні лежачки (у класу «стандарт» – пластикові).

Величезне значення для рейтингу судна має загальний стан інтер'єрів корабля, організація проходів, висота стель, устаткування вестибюлів, сходів, залів відпочинку, наявність покажчиків і схем орієнтації. Ступінь комфорту багато в чому визначається відсутністю відчуття тісноти. Зрозуміло, чим вище клас корабля, тим більше вільного місця буде припадати на кожного пасажера. Приміром, на лайнерах компанії Crystal Cruises цей показник удвічі більше, чим на кораблях Carnival Cruise Line.

Як і в готельному бізнесі, на кораблях величезне значення надається декору інтер'єрів і їх колірній гамі, добору меблів, матеріалам, з яких виконані стінні панелі (дерево, імітація або шпона), килимовим покриттям (щільність ворсу, колір, практичність), стільцям і кріслам. Не менше уваги приділяється оформленню стель, а також наявності творів мистецтва на борту (живопис, скульптура) і освітленню. Наприклад, на судах компанії Holland America Line, що ставляться до класу «преміум», внутрішня обробка й меблі виконані з дерева. А інтер'єр лайнерів компанії Carnival, що ставляться до класу «стандарт», оформлений із пластмаси й усіляких замінників.

Каюти на морських круїзних судах відрізняються більшою різноманітністю по площі, інтер'єру, набору зручностей, що, природно, відбивається на ціні.

Найбільш загальна класифікація кают:

- економічні (каюти зі штучним висвітленням);
- стандартні (з вікнами);
- преміум (з балконами).

Це один з найважливіших пунктів у класифікації. Ураховується наявність балконів (а також скляної стіни, що відокремлює кімнату від балкона), освітлення, клас меблів у каюті й устаткування ванної кімнати. Найпильніша увага приділяється освітленню, кондиціонуванню повітря, вентиляції, аудіо-відеообладнанню, предметам мистецтва, звукоізоляції, рівню вібрації, наявності окремої спальні й інформаційних буклетів, а також чайника й кавоварки, квітів, фруктів (які завжди чекають пасажирів класу «преміум») лазневих халатів і тапочок і т.д. Оцінка стандартних кают проводиться по аналогічних параметрах і охоплює всі інші каюти лайнера.

Стандарти харчування в круїзах дуже високі. Тому експерти Berlitz Ocean Cruising & Cruise Ships орієнтуються на те, чи відповідає харчування на кораблі очікуванням туристів. Зрозуміло, що кожен пасажир володіє власними смаковими пристрастями, тому круїзні компанії прагнуть надати блюда на будь-який смак. На лайнерах класу «люкс» клієнтам часто готують по індивідуальному замовленню. Крім того, довідник оцінює професіоналізм обслуговуючого персоналу, роботу метрдотелів і сомельє, їх уважність і чуйність, а також комунікативні навички. Загалом, як і в хорошому ресторані, кожен отримує те, за що платить. Нагадаємо лише, що на борту практично завжди можна отримати їжу в основному ресторані, альтернативному ресторані, на «шведському столі», а також в барі.

Важливою особливістю круїзних турів є організація розваг на борту. Потрібно віддати належне круїзним компаніям, вони перевершують усі очікування. На борту знаменитого «Voyager of the Seas», що належить

компанії «Royal Caribbean International», можна зробити прогулянку по справжній вулиці під скляним куполом висотою в чотири палуби й довжиною, що перевищує довжину футбольного поля, з безліччю магазинів і кафе, ярмарком і вуличними музикантами. Особливим витонченням виглядають на судні штучна скеля для альпінізму, що піднімається на 60 метрів над рівнем моря, справжня льодова ковзанка й п'ятиярусний театр. На тлі цього поля для міні-гольфа, двопалубна бібліотека із трьома тисячами книг уже не здається фантастикою. І це ще не весь список, плавучими казино, баскетбольними майданчиками, кінотеатрами, спа-центрами й нічними клубами вже не здивувати нікого [47].

На борту сучасних круїзних лайнерів обладнані численні спортивні майданчики, фітнес-клуби, тренажерні зали. Головний мінус морських подорожей («бачу море, а викупатися не можу») давно перетворений у плюс за допомогою декількох і різних за обсягом закритих і відкритих басейнів, наповнених у тому числі й морською водою. Глибина невелика. До послуг мандрівників і джакузі, і водоспади, і міні-аквапарки, і сауни й ін.

Великі океанські лайнери називають курортами, а курорти бувають різними. Десь цікавіше родинам з дітьми, десь – парам пенсійного віку. Отже, список розваг буде підбудований під основну публіку. Поп-концерти, нічні дискотеки й дівчини в пір'ї в стилі «Лас-Вегас» на лайнері «Carnival» або оперні спектаклі й «Блек Джек» у колі респектабельних джентльменів на «люксовому» «Crystal Cruises» – вибирати, звичайно, туристові. Круїзні компанії ж намагаються не випускати з уваги будь-якого клієнта. Веселіше всього на суднах класу «стандарт», де умовностей найменше, спокійніше ж на морських гігантах класу «люкс». Але якість розважальних програм повинне задовольняти пасажирів усіх смаків і віків.

Гостям дійсно не дадуть нудьгувати: щовечора шоу, що копіюють стиль бродвейських постановок, дискотеки, концерти живої музики, лотереї, конкурси. Ціла команда аніматорів протягом усього дня проводить безліч ігор, конкурсів, шоу, спортивних міні-змагань, турнірів не тільки з дітьми

(для них на лайнерах організовані спеціальні клуби), але й з дорослими. Головне – вибрати, чого дійсно хочеться, і, звіряючись по планах, що легко читаються, палуб, розвішаним у доступних погляду місцях, знайти вірну дорогу й зіграти таки партію більярду з новими знайомими. На круїзних кораблях працюють різні клуби, запрошуються актори для виступів, проводяться шоу, діють ігорні клуби й казино [8].

Як правило, круїзний тур організований по системі «усе включене», це поширюється на харчування, користування спортивними залами й реманентом, розважальну програму.

Менеджери круїзу розписують повну програму занять на день, коли корабель у морі. Гімнастика дуже популярна серед пасажирів. На більших кораблях є інструктори по гольфу, тенісу, танцях, ікебані, іноземних мовах і т.д. Також можуть бути гри в басейні, на майданчиках турніри по тенісу, шахах, бридж і т.д.

На інших лайнерах в увагу ухвалюється якість розважальних програм, яка повинна задовольняти пасажирів усіх смаків і віків. Так, ураховується обладнання й устаткування концертного залу, якість концертів і мюзиклів, різноманітність ігор, конкурсів і т.п.

Після вечері багато пасажирів ідуть у головне фойє подивитися нічне музичне шоу. Співачки кабаре й піаністи дають вистави в барах на борту корабля. На багатьох кораблях улаштовуються маскаради й ніч талантів для пасажирів. На багатьох більших кораблях є танцювальні зали з живою музикою. Дискотеки й нічні клуби стали нормальною рисою на багатьох кораблях, як і казино. Нові й класичні фільми йдуть у кінотеатрі корабля. Треба сказати, що залежно від класу корабля (і компанії) міняється й «рівень» розваг. Якщо на лайнерах Carnival, орієнтованих на американських туристів, шоу проводяться в стилі «Лас-Вегас» (дівчини в пір'ї, голосна музика, лазерні проєктори), то на «люксах» (наприклад, Crystal Cruises) шоу класичного характеру. Різняться й конкурси. Як правило, найбільш веселі й розкуті розваги чекають пасажирів класу «стандарт», де умовностей

найменше [15].

Екскурсії на узбережжя – істотна частина майже кожного круїзу. Іноді вони можуть бути головною привабливістю (атракціоном), особливо в пригодницьких круїзах. Пасажири не зобов'язано брати участь у цих екскурсіях, якщо їдуть у круїз. Екскурсії можуть бути оплачені як індивідуально за кожну, так і за «пакет» [17].

У розділі «проведення круїзу» оцінюються різноманітність, якість й кількість розважальних заходів на борту, робота директора круїзу, а також команди аніматорів, рівень спортивних програм, ігор, лекцій. Крім того, оцінці зазнає якість демонстрованих фільмів і бортових ТВ-програм. Нарешті, ураховується рівень гостинності команди, старших офіцерів, круїзного персоналу, їх уважність, форма, а також загальна атмосфера на борту. Зрозуміло, переможцями завжди стають компанії класу «люкс», де ці показники доведені до досконалості.

Отже, чим вище рівень корабля, тем краще на його борті сервіс, харчування і т.д. і вище вартість круїзу. Шанувальники солідного, якісного відпочинку повинні вибирати не каюту, а компанію, яка може запропонувати їм максимальний рівень сервісу. А якщо туриста залучають розваги й веселощі, йому варто звернути увагу на круїзи класу «стандарт». Тут завжди більш галасливо й багатолюдно, чому на кораблях класу «люкс», призначених для респектабельного відпочинку. Так чи інакше, кращий лайнер – для кожного свій. Адже скільки людей, стільки й переваг, звичок і смаків.

Отже, по тривалості круїзні маршрути класифікуються:

- на короткострокові (від кількох годин до кількох діб);
- середньострокові (від 5 до 13 діб);
- довгострокові (до 2 місяців).

Каюти на морських круїзних судах відрізняються великою різноманітністю по площі, інтер'єру, набору зручностей, що, природно, відбивається на ціні. Найбільш загальна класифікація кают:

- економічні (каюти з штучним освітленням);
- стандартні (з вікнами);
- преміум (з балконами).

Отже, важливою особливістю круїзних турів є організація розваг на борту. На круїзних кораблях працюють різноманітні клуби, запрошуються актори для виступів, проводяться шоу, діють гральні клуби і казино. Як правило, круїзний тур організований за системою «все включено», це поширюється на харчування, користування спортивними залами та інвентарем, розважальну програму. Одним з переваг круїзних турів є їх безвізовість. Пасажири можуть перебувати у портах і здійснювати екскурсії протягом 48 – 72 годин без візи. Найбільший недолік круїзів – їх досить висока ціна. Але останнім часом з'явилися бюджетні круїзні компанії.

Прийнята наступна цінова класифікація круїзних маршрутів:

- економічні (75 – 150 дол. на людину в добу);
- класичні (100 – 200 дол. на людину в добу);
- преміум (150 – 400 дол. на людину в добу);
- люкс (700 – 1000 дол. на людину в добу).

РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА КРУЇЗНИХ СУДАХ

2.1. Характеристика круїзних компаній

Морські круїзи – один з найпопулярніших видів відпочинку у світі, де протягом останніх десяти – п'ятнадцяти років спостерігається небувалий круїзний бум. Будуються нові лайнери, і усе більше людей віддають перевагу іншим видам відпочинку круїз. Як відомо, під круїзом розуміється подорож на водних видах транспорту, що включає берегові екскурсії на острови, огляд визначний пам'яток міст - портів, а також різноманітні розваги на борту морських і річкових лайнерів.

Тенденція останніх років – збільшення розмірів кораблів, водотажність яких нерідко досягає 70 – 100 тис. т. Лайнер Carnival Legend, розрахований на 3850 місць. Нові суперлайнери будуть уміщати 2,5 – 4 тис. пасажирів, вони обладнані армадами магазинів і ресторанів, казино, льодовими ковзанками й полями для гольфа [22].

Не завжди можна сказати, кому належить корабель, якщо судити по прапору, під яким іде корабель. Велика кількість круїзних кораблів іде під прапором, який відомий як «прапор зручності». Цей прапор показує, що корабель однієї країни зареєстрований під прапором іншої. Наприклад, корабель США – власники «Princess Cruise Line», плаває під Багамським прапором. Закордонна реєстрація дає можливість морським маршрутам скоротити витрати на оплату праці. Це також дозволяє їм уникнути строгого контролю й високого оподаткування в рідній країні.

Круїзні кораблі мають найбільші накладні витрати в індустрії туризму. Щоб покрити видатки, круїзи повинні досягати 80 – 90% заповнення корабля, авіалінії – 60 – 65%, готелі – 55 – 65% [71].

Круїзна компанія в сьогоденні розумінні – це не більш ніж торгівельна марка, бренд. У декількох круїзних компаній може бути один

власник. Наприклад, усіма компаніями «великої сімки» фактично володіють три великі корпорації.

Усі найбільші круїзні компанії світу поєднує те, що вони роблять якісний і відносно недорогий круїзний продукт. У їхньому розпорядженні перебуває найсучасніший морський пасажирський флот у світі. Їхні назви відомі майже всім аматорам морських круїзів [14]. Розглянемо, більш детально.

Carnival Cruise Lines. Це сама більша й успішна круїзна компанія у світі. Одна із причин її успіху – орієнтація на тих, хто їде в круїз, щоб повеселитися. Недарма сама компанія називає свої лайнери «кораблями розваг». Основу флоту компанії донедавна становили вісім однотипних судів типу Fantasy, кожний водотажністю 70 тисяч т і пасажировмісністю 2052 людини. Внутрішні приміщення кожного корабля оформлені у своєму стилі, але скрізь впадає в око розкіш інтер'єрів, яка не завжди відповідає смакам цінителів мистецтва, але яка приводить у захват середньостатистичного туриста. Для веселого проведення часу на цих судах створені всі умови – на борту є ресторани, казино, театри, численні танцювальні майданчики, бари, басейни. Один із цих кораблів, Paradise, довгий час був єдиним у світі судном для некурящих. У всіх приміщеннях корабля були встановлені датчики диму, а кожний пасажир перед покупкою квитка в круїз підписував договір із зобов'язанням не курити під час круїзу. Наслідки для порушників були досить серйозними – їх висаджували в найближчому порту й не компенсували ніякі пов'язані із цим витрати. Це було частиною контракту між круїзною компанією й пасажиром. Нарешті, в 2003 році було оголошено, що Paradise стає звичайним судном, на якому дозволено паління.

Оскільки пасажери Carnival Cruise Lines орієнтуються на розваги під час круїзу більше, чим на маршрут, маршрути підбираються нескладні, в основному по Карибському басейні, із заходами в порти, ідеальні для шопінга, купання, дайвінгу й тому подібних розваг. В 2002 році компанія зробила приємне виключення: коли у Фінляндії було завершено будівництво

чергового «корабля розваг» Carnival Legend, те замість перегону порожнього судна в Карибський басейн були організовано два цікаві круїзи: перший – по Північній Європі, другий – трансатлантичний із заходом в Ісландію й Гренландію, з кінцевим пунктом маршруту в Нью-Йорку. Квитки в ці круїзи були розкуплені в найкоротший термін, публіка, що побувала в них, дала самі захоплені відгуки, однак Carnival Cruise Lines більше не повторює цей експеримент. Сьогодні всі її кораблі працюють у водах навколо американського континенту.

Celebrity Cruises. Ця відносно молода компанія була заснована в 1990 році, і дуже швидко завоювала популярність. Офіційний девіз компанії «Просто краще» не є перебільшенням. Причин успіху Celebrity Cruises декілька.

Перше – це комфортабельні, стильно оформлені кораблі. В 1990 – 1992 роках флот компанії поповнився лайнерами Horizon і Zenith, а з 1995 по 1997 роки була побудована серія із трьох дуже вдалих судів типу Century водотажністю 70 тисяч т із просторими каютами й усім необхідним на борті. Особливий інтерес викликають басейни для таласотерапії, у яких циркулює вода з розчинами різних солей, підігріта до температури людського тіла – такі басейни з'явилися на морських суднах уперше. В 1999 році почалося будівництво серії із чотирьох подібних, але більших по розмірах судів типу Millennium. На момент будівлі Millennium був кораблем із самою більшою у світі кількістю кают з балконами.

Друга причина успіху компанії – винятково смачна і якісна їжа, що приготована тільки із кращих і свіжих продуктів. Концепція організації харчування й готування їжі на судах Celebrity Cruises була розроблена на чолі з відомим кулінаром Майклом Руксом. Кухня компанії є кращою серед компаній «великої сімки».

Нарешті, ще одна причина успіху – це велика кількість обслуговуючого персоналу й дуже гарний сервіс на борті. Фактично рівень сервісу на судах Celebrity Cruises наближається до того, який надається на невеликих круїзних

судах для багатих людей. Але що дивно, рівень цін на круїзи Celebrity Cruises не вище, чим в інших компаній «великої сімки».

Регіони плавання кораблів компанії – це Аляска, Карибський басейн, Європа, Гавайї й Південна Америка. Раз у рік виконується трансатлантичний круїз із заходом в Ісландію – в 2004 році по цьому маршруту піде новітній лайнер компанії – «Constellation». У літню пору суда компанії заходять у Санкт-Петербург, де через свої великі розміри швартуються в торговельному порту, і тому сховані від поглядів жителів і гостей міста. Недавно Celebrity Cruises оголосила про свої плани почати круїзи на невеликому судні класу «люкс» по екзотичних куточках Землі. У компанії Celebrity Cruises є велика кількість шанувальників, що люблять спокійний і комфортний відпочинок на кораблях зі стильними інтер'єрами й відмінним обслуговуванням.

Costa Cruises. Основна спеціалізація цієї компанії – круїзи «в італійському стилі» для європейського ринку. Основу флоту компанії становлять сучасні судна, побудовані протягом останнього десятиліття, однак у той же час до складу флоту Costa Cruises входять старі кораблі, побудовані наприкінці 1960-х років, а також в 1980-ті роки. Італійський стиль на борту судів компанії проявляється в оформленні інтер'єрів, обслуговуванні, харчуванні. Як і Carnival Cruise Lines, компанія приділяє великої уваги організації різноманітних розваг на борті. В основному Costa Cruises пропонує круїзи різної тривалості й на будь-який смак у європейських водах. Традиційно працюючи з європейською публікою, компанія прагне завоювати американський ринок. У зимовий час частина судів компанії працює в Карибському басейні, і один корабель виконує круїзи уздовж узбережжя Південної Америки.

Holland America Line – компанія із самою довгою серед «великої сімки» історією. Вона була заснована в 1872 році й довгі роки займалася трансатлантичними перевезеннями. Коли необхідність у перевезенні пасажирів через океан відпала, компанія змогла переорієнтуватися на сугубо круїзний бізнес і зайняти в ньому гідну нішу.

Holland America Line принципово не будує великих судів. Усі 12 кораблів компанії – середніх розмірів, але при цьому винятково затишні, комфортабельні й красиво оформлені, з тиковими палубами й дорогими й зі смаком підібраними колекціями предметів мистецтва на борту. Основна публіка на цих судах – люди похилого віку від сімдесяти й вище, які цінують спокійну обстановку й турботу, якої їх там оточують.

Основу флоту компанії становлять чотири кораблі типу Statendam і чотири кораблі типу Rotterdam, водотажністю 55 – 59 тисяч т і пасажировмісністю 1266 – 1440 пасажирів. Два останні надбання компанії – кораблі так званого « Віста – Класу» Oosterdam і Zuiderdam, що мають більші, ніж їхні попередники, швидкість і розміри. Для аматорів класичних лайнерів Holland America Line зберігає в складі свого флоту корабель Noordam, побудований в 1984 році.

Ще одна відмітна риса Holland America Line від інших компаній «великої сімки» – це політика «чайові не потрібні». Дійсно, якщо на інших судах усі пасажери одержують чіткі інструкції, кому з обслуговуючого персоналу й скільки покладається чайових, то на кораблях Holland America Line пасажери ніяких інструкцій на цей рахунок не одержують. У результаті більша частина туристів все-таки платить чайові персоналу на свій розсуд, а відсутність чітких рекомендацій нерідко викликає утруднення й навіть роздратування пасажирів.

Кораблі компанії працюють у самих різних куточках земної кулі на найрізноманітніших маршрутах. Holland America Line єдина з «великої сімки» організує щорічні тривалі й навіть кругосвітні круїзи (що продаються як цілком, так і по сегментах) і круїзи в Антарктиду. Для менш заможних мандрівників пропонується стандартний набір круїзних регіонів – Аляска, Європа, Карибський басейн, Південна Америка, Гаваї.

Norwegian Cruise Line. Компанія Norwegian Cruise Line орієнтується на активних, орієнтованих на рухливий спосіб життя пасажирів. Стиль компанії ідентифікувати досить складно, тим більше що її флот складається з досить

різних кораблів. Найвідомішим з них є Norway трансатлантичний лайнер, що був протягом багатьох років самим довгим круїзним кораблем у світі. Цей корабель, побудований в 1961 році, в останні роки в основному працював у Карибському басейні, і був самим старим судном в об'єднаній флотилії «великої сімки». В 2001 році було оголошено про передачу судна компанії Star Cruises для роботи на азіатському ринку. Norway, заповнений своїми шанувальниками, виконав свій останній ностальгічний круїз із Майами в Дувр у вересні 2001 року під пильною увагою преси й тих, хто не зміг потрапити в цей унікальний рейс. По прибуттю корабля у Великобританію компанія оголосила, що передумала передавати Norway в Star Cruises. Після перегону назад у Карибський басейн Norway повернувся на звичний маршрут. 25 травня 2003 року в результаті вибуху котла загинули сім членів екіпажа лайнера, і він був поставлений на прикіл. Незважаючи на те, що Norwegian Cruise Line обіцяє ввести Norway в експлуатацію після ремонту в 2004 році, доля корабля залишається неясною.

Флот компанії складається з десяти кораблів, побудованих протягом останніх п'ятнадцяти років. Одинадцятий корабель, Pride of America, що будувався в Німеччині, недавно був ушкоджений під час шторму й одержав сильний крен у результаті затоплення декількох приміщень.

Головною особливістю круїзів на судах Norwegian Cruise Line є те, що пасажери не прив'язані до якогось одного ресторану й обідньому столу під час вечері, а можуть вибрати з багатьох ресторанів на борту. Ця концепція, названа «Freestyle cruising», має своїх прихильників і супротивників. Не варто забувати, що вечеряти в устояній компанії сусідів по столу під світські бесіди – це багаторічна традиція на круїзних судах і великих лайнерах. Згадаємо хоча б фільм «Титанік» – відтоді мало що змінилося. Тому нова концепція подобається далеко не всім. Але справедливості заради додамо, що дуже багато вибирають судна компанії Norwegian Cruise Line саме завдяки можливості щовечора вечеряти в новім місці з новою компанією.

Norwegian Cruise Line – світовий рекордсмен по кількості круїзів у

районі Гавайських островів. Після введення в експлуатацію корабля *Pride of America* у цьому регіоні будуть працювати на постійній основі три круїзні судна компанії. Один із цих кораблів, *Norwegian Wind*, у рамках Гавайських круїзів заходить у маловідому державу Кірібаті. Серед інших регіонів плавання компанії – Карибський басейн, Аляска, Європа, Південна Америка.

Новітній корабель компанії, *Norwegian Dawn*, виконує цілорічні круїзи в Карибський басейн із незвичайного для таких круїзів порту – Нью-Йорка. Це дозволяє жителям Нью-Йорка й багатьох інших міст відправитися в круїз по Карибам без перельоту у Флориду – після подій 11 вересня 2001 року багато американців бояться літати літаками. Узимку в Нью-Йорку палуби корабля іноді покриваються снігом, але всього за два дні *Norwegian Dawn* переносить своїх пасажирів у сонячне літо. Ці круїзи дуже популярні, причому не тільки в американців, але й у європейців [63, 167].

Princess Cruises. «Човен любові» – так називає себе ця компанія ще з 1980-х років, коли один з її кораблів, *Pacific Princess*, знявся в однойменному телесеріалі. До речі, багато вважаються, що саме із цього найпопулярнішого серіалу почався світовий круїзний бум. Як б то ні було, кораблі компанії *Princess Cruises* зовсім не схожі на човни. Це більші судна, призначені для типового сучасного туриста. Основу флоту становлять кораблі типів *Sun Princess*, *Coral Princess* і *Grand Princess*. Це гарні білосніжні судна водотажністю від 77 до 113 тисяч т, пасажировмісністю від 1950 до 2600 людей. У складі флоту компанії залишається класичний лайнер *Royal Princess*, побудований в 1984 році й дуже популярний серед круїзних пасажирів зі стажем.

Програма берегових екскурсій, яку пропонує компанія *Princess Cruises*, вважається кращою серед усіх програм компаній «великої сімки». Кораблі компанії працюють у круїзних регіонах усього миру, у тому числі виконують круїзи в азіатському й далекосхідному регіоні й навіть один – два рази в рік заходять у Владивосток. На відміну від інших компаній *Princess Cruises* активно розбудовує програму круїзів у регіоні Австралія – Нова Зеландія, з

якого протягом останніх років пішли такі великі компанії, як Holland America Line, Norwegian Cruise Line, Royal Caribbean International. Ще один цікавий продукт компанії – це круїзи по Карибському басейні із заходом у Панамський канал. У цих круїзах корабель проходить через перші шлюзи каналу, а потім вертається назад. Пасажири одержують можливість зробити подорож по знаменитому каналу, можна сказати, не залишаючи Карибський басейн. Недавно компанія придбала порівняно невеликий лайнер, який одержав назву Tahitian Princess. Цей корабель робить круїзи в районі островів Французької Полінезії. Інші круїзні регіони компанії цілком традиційні – Аляска, Європа, Гавайї, Карибський басейн, Південна Америка [51].

Royal Caribbean International. Royal Caribbean International (RCI) орієнтується на туристів, що воліють більші й гарні кораблі зі стандартним обслуговуванням, що працюють на стандартних круїзних маршрутах.

Починаючи з 1987 року, коли RCI вивела на ринок найбільший на той момент корабель у світі Sovereign of the Seas, компанія регулярно дивує своїми новими й незвичайними судами. В 1995 році почалося будівництво серії із шести кораблів типу Legend of the Seas з рекордною площею зовнішніх поверхонь, зроблених зі скла. Ці судна одержали назву «кораблі світла» за достаток природнього освітлення внутрішніх приміщень. В 1999 році був побудований найбільший у світі лайнер Voyager of the Seas водотонажністю 142 тисячі т із багатоповислою вулицею – променадом усередині судна, штучною ковзанкою, скелею для альпінізму, трирівневим рестораном і багатьма іншими небувалими зручностями. Розміри судна не дозволяють йому проходити через Панамський канал і обмежують його можливості заходити в різні порти миру, але оскільки лайнер призначений для роботи в основному в Карибському басейні, ці обмеження не важливі. Пасажири корабля здебільшого орієнтовані на розваги усередині судна, а не на маршрут. Усього побудовано п'ять кораблів цього класу. Одночасно будується серія судів типу Radiance of the Seas, які мають менші розміри й можуть проходити через Панамський канал. В 2006 – 2007 роках будуть

побудовано два кораблі класу Ultra Voyager небувалою водотонажністю 162 тисячі т, пасажировмісністю 3650 людей. Недарма на традиційних капітанських коктейлях капітани кораблів RCI обов'язково розповідають про плани компанії по будівництву нових судів, причому завжди роблять це в легкому гумористичному стилі, так улюбленому американською публікою. Дійсно, кораблі – це головна візитна картка RCI.

Основний регіон плавання судів компанії – це Карибський басейн, де пропонуються круїзи на будь-який смак. Серед інших напрямків – Аляска, Європа й Гавайї.

Розглянуті компанії – це, звичайно, далеко не увесь круїзний світ. Але саме ці компанії залучають на свої кораблі основну масу круїзних пасажирів миру. Саме ці компанії змогли зламати устояний стереотип про те, що морський круїз – це доля винятково багатих людей. Десь ще існують уявлення про морські круїзи як про ексклюзивний продукт для деяких.

2.2. Особливості обслуговування туристів під час круїзних подорожей

Туристів, що вирішили відправитися в круїз уперше, насамперед цікавлять особливості самої подорожі: що являє собою лайнер, які розваги на ньому доступні.

Круїзний лайнер можна зрівняти із плавучим готелем. На кораблі розміщена традиційна готельна інфраструктура. Різниця лише в одному: будівлі звичайного готелю розкидані по території, а на лайнері всі приміщення компактно розподілені по палубах.

Відповідно до проведених опитувань туристів, що використовують водний транспорт на різних маршрутах, було виявлено, що основними мотивами вибору водних подорожей є бажання відпочити на воді, провести час у спокійній, розмірній і комфортній обстановці, побачити нові міста, відвідати музеї, монастирі, церкви й інші визначні пам'ятки. Крім того, відпочинок на воді, на думку фахівців, найбільш корисний для здоров'я:

повільне переміщення по водних просторах знімає стрес, а свіже повітря сприяє оздоровленню організму.

По соціальному складу у водні подорожі відправляються з родиною (55%), із друзями або знайомими (27%), поодинці (18%). Віковий склад туристів, що подорожують по воді, що впливає: до 25 років – 30%; від 25 до 40 років – 22%; старше 40 років – 48% [47].

Середній вік учасників морських круїзів по статистиці COT становить 45 років. Тривалість круїзів звичайно рівна 6 – 30 днів, але найбільш популярні круїзи тривалістю 10 – 14 днів. З урахуванням соціального розшарування суспільства учасниками морських, у тому числі елітних, круїзів є люди з високим і надвисоким рівнем доходів. Учасники річкових круїзів – люди середнього й нижче середнього достатку, у ряді випадків, що користуються соціальною дотацією.

Круїз має лікувальний вплив, а рівень надаваних послуг і їх якість перевершують показники інших видів транспортних подорожей.

Морські круїзи – це по-справжньому незабутній елітний відпочинок для тих, хто прагне одержати від своєї подорожі максимум з того, що можна тільки собі представити. Символом круїзного флоту стали комфорт і комплексність обслуговування туристів. Сьогодні на судах рівень забезпечення туристів різними послугами може зрівнятися лише з найдорожчими курортами. Номенклатура заходів для досягнення цього на борті відрізняється більшою різноманітністю: кілька ресторанів, індивідуальна обробка приміщень і меблів, своя кухня, спортивні й оздоровчі заходи для різних вікових груп, пляж під час стоянок, різні розважальні програми, наявність казино, тематичні лекції, виставки, програми для дітей і підлітків [51].

Сьогодні існує величезна різноманітність пропозицій як групових, так і індивідуальних круїзних подорожей, орієнтованих на будь-який смак і достаток: на більших і маленьких кораблях, по екзотичним або класичним маршрутам (круїзи по Середземному морю), тривалістю в кілька днів, тижнів

або навіть місяців. Відпочинок у круїзі ніколи не розчаровує, тому що більшість круїзних лайнерів обладнані по останньому слову техніки, представляючи собою висококласні «плавучі» курорти, які, найчастіше, за рівнем комфорту багато в чому перевершують готелі, що перебувають на курортах. Як правило, на будь-якому великому лайнері можна відвідати салон краси, тренажерний зал, солярій, фінські й турецькі лазні, кілька басейнів (у тому числі з, що закривається, у випадку непогоди дахом), джакузі, пограти в теніс на справжньому тенісному корті, поїсти або провести час у численних барах і ресторанах. До послуг туристів театр, кілька маленьких театрів для вар'єте, клуби, кімната для гри в карти, клуб для аматорів курити сигари, Інтернет кафе, казино, бібліотека, магазини безмитної торгівлі. Для дітей – дитячі клуби (за віком), дитячий басейн, ігрові автомати. Крім того, на кораблі знаходиться пральня, фотосалон, офіс обміну валюти, медичний кабінет, а віруючі можуть помолитися в корабельній церкві. І це далеко не повний перелік. За тиждень перебування в круїзі практично неможливо обійти весь корабель і відвідати всі місця розваг.

Тому в круїз можна сміло відправлятися як усією родиною або гучною компанією, так і поодинці. Публіка на кораблях найрізноманітніша, але їх усіх поєднує одна загальна деталь – демократичність в одязі й поведінці. Люди на круїзах відпочивають, тому й одягаються вони, як це прийняте, у футболки й шорти, легкі сарафани й купальники. Поведінка туристів, також досить проста, адже на відпочинку все рівні. Красиво й офіційно одягатися, прийняте тільки на капітанське прийом, який буває тільки один – два рази за рейс. Це приймання організує капітан, для учасників круїзу. Оркестр грає вальси, кружляються красиво одягнені пари, проводяться різні конкурси, туристи можуть сфотографуватися з капітаном. Вечірній костюм або плаття можна придбати на прокат, прямо на кораблі. До плюсів круїзів відноситься також і те, що навіть під час невеликого плавання можна відвідати кілька портів у різних країнах і повернутися відпочилим і повним приємних вражень від побаченої різноманітності. Переходи між портами в основному

відбуваються ночами, це дуже зручно, тому що вдень, під час стоянки лайнера, можна зробити екскурсію в нове місто.

Поширеною думкою є, що морські подорожі (круїзи), супроводжуються постійною хитавицею, яку не кожна людина, здатна витримати. Це зовсім помилкова думка. Сучасні лайнери оснащені самими передовими технологіями, спрямованими на втримання корабля в стійкім положенні навіть у найдужчий шторм. До таких обладнань ставляться спеціальні гвинти встановлені поперек кіля. При нахилі судна гвинти починають швидко обертатися, повертаючи судно в рівне положення. Навіть при шестибальному штормі (а це хвиля висотою в три поверхи, житлового будинки), вино в келихах не колишеться, а в театрі йде вистава жонглера ножами. Імовірність хитавиці на сучасних круїзних лайнерах – незначна. Цінова політика сучасних круїзних компаній теж різна, однак, всупереч устояній думці, круїз можуть дозволити собі не тільки люди з високими доходами, але й представники середнього класу [24].

Будь-який корабель, що перебуває в морі, це зона безмитної торгівлі, отакий суцільний Duty free. Ціни в магазинах набагато нижчі, чим на березі, різниця може коливатися від десятків євро на прості товари й до декількох тисяч на дорогий годинник або ювелірні вироби.

Те ж стосується й вина або коктейлів у барах і ресторанах. Фотографії коштують від 10 євро за фото, послуги салону краси від 18 євро за процедуру (на березі ця ж процедура може коштувати 30 і більш євро), екскурсії від 30 євро. Багато послуг на борті надаються безкоштовно. Безкоштовно туристи можуть відвідувати сауни, басейни, джакузі, тренажерний зал, усі спектаклі, шоу, вистави, безкоштовні також бібліотека, кімната для гри в карти. Частково платним є такі місця, як гастрономічний ресторан, де за резервацію столика треба заплатити 20 – 25 євро з людину, але їжа вже безкоштовно. Безкоштовно можна відвідати й сигарну кімнату, де можна купити сигари, якщо немає своїх, якщо ж гість прийшов зі своїми сигарами, то він зможе провести незабутній вечір, насолоджуючись чудовим коньяком, який

обов'язково запропонують гостю до сигар.

Для мандрівників працюють численні затишні ресторани й бари, магазини, кінозали, музичні салони й різноманітні служби сервісу. На 5 – 7 просторих пасажирських палубах звичайно розташовано кілька закритих і відкритих басейнів, соляріїв, спортзалів, саун. На всі дні круїзу передбачена різноманітна культурно-дозвільна програма. Вона включає екскурсії в місцях швартування корабля, різноманітні розважальні заходи, свята й тематичні дні на борту судна. Під час всього тура у відпочиваючих практично не буває вільного часу – так щільно складається графік. Крім того, деякі турфірми організують спеціальні круїзи, присвячені якій-небудь окремій професійної, цікавої або будь який інший тематиці [38].

Організація всієї культурно-дозвільної, розважальної роботи в портах заходу й інші заходи для туристів на борту судна й на березі здійснюється туристською організацією, що орендує судно. Відповідальним представником туристської організації на борті судна є керівник круїзу (керівник морського туристського маршруту, керівник морського тура).

План заходів, проведених туристською організацією на судні, узгоджується із судовою адміністрацією, яка сприяє проведенню цих заходів. Адміністрація судна надає працівникам туристської бригади право безкоштовного користування судовою радіотрансляційною мережею, по якій щодня проводиться трансляція передач, грамзаписів і шляхової інформації протягом 7 год. відповідно до програми й розкладом передач [17]. Керівникові круїзу надається право безкоштовного користування службовим радіозв'язком по судовій радіостанції з питань туристсько-екскурсійного обслуговування.

Гостям корабля надається можливість розміститися в комфортабельних 2-кімнатних люксах і полулюксах, а також в 1-місцевих й 2-місцевих номерах з усіма зручностями й в 3-і 4-місцевих сімейних каютах. На теплоходах створені всі умови для того, щоб морська подорож пройшла без клопоту. Усі каюти на всіх кораблях як мінімум обладнані телевізором,

телефоном, міні сейфом, міні баром, феном (настінним або ручним), туалетом, душем і системою кондиціонування. Білизна міняється по стандартах п'ятизіркового готелю. Рушника – у міру необхідності, яку визначає гість сам. У ванній кімнаті є необхідна косметика – мило, шампунь, гель і шапочка для душу.

Каюти діляться на три основні типи – внутрішні (без вікон або ілюмінаторів), зовнішні (з вікном або ілюмінатором, а також каюти з балконом) і сьюти. Усі ці основні категорії мають два основні спальні місця й одне або два додаткові різні видів. Звичайно зовнішні каюти відрізняються від внутрішніх кают тільки наявністю вікна/ілюмінатора/балкона. Сьюти же завжди мають вікна або балкони й завжди більше по площі, чим стандартні каюти.

Внутрішні й зовнішні каюти (за рідкісним винятком – поліпшені каюти або одномісні) практично нічим не відрізняються по комплектації й площі – тільки розташуванням на кораблі (чим вище палуби, тим престижніше, а значить дорожче).

Зовнішні каюти діляться на одномісні, із двома ліжками, поліпшені й з балконом. Площа зовнішніх кают коливається від 14 до 23 кв. м. Слід звернути увагу, що вікна й ілюмінатори не відкриваються. Відкриваються тільки двері на балкони. Сьюти звичайно мають панорамні вікна й/або балкони й розташовуються на верхніх палубах. Часто вони комплектуються ванними з гідромасажем [21].

Що включене у вартість круїзу:

- портові збори;
- проживання в каюті обраної категорії;
- цілодобове харчування на борту лайнера в основному ресторані з обслуговуванням по меню, в 24-годинному ресторані системи «шведський стіл» і в інших тематичних ресторанах;
- відвідування основних визначних пам'яток (якщо вони заявлені в маршруті);

- відвідування всіх розважальних програм;
- користування басейном і пляжним інвентарем, тренажерним залом, джакузі й саунами;
- відвідування дитячих клубів;
- розважальні заходи на борту такі як: шоу й розважальні програми, дискотеки, послуги вихователів у рамках дитячих клубів (для дітей від 3-х років);
- користування всіма громадські приміщення корабля, послуги вантажників у портах початку й закінчення круїзу;
- для проведення конференцій, семінарів і зустрічей включене користування конференц-залами, використання апаратури для їхнього проведення (з наявної на борті), а також кофе-брейки.

Що не включене у вартість круїзу:

- особисті витрати в магазинах;
- напої в барах і ресторанах корабля;
- користування міні барами;
- користування корабельними засобами зв'язку (телефоном, факсом, телетайпом, Інтернетом);
- користування послугами пралень і хімчисток;
- жетони для гри в казино і на ігрових автоматах, гра у відеоігри;
- послуги перукарень, процедури в салонах краси, берегові екскурсії, послуги медперсоналу, чайові стюардам, працівникам ресторану;
- страхування [2, 358].

Дві основні категорії службовців на борту – команда корабля й персонал готелю. Команда, відповідальна за дії корабля, перебуває на будь-якому судні. Персонал готелю – специфіка круїзних кораблів, їх обов'язки схожі на обов'язкам персоналу курортного готелю.

На багатьох судах доводиться один службовець на два пасажира, тобто співвідношення 1:2. У цілому, чим це співвідношення вище, тем краще обслуговування.

Персонал готелю звичайно сильно перевершує кількість членів суднової команди на більшості круїзних кораблів, особливо на тих, які пропонують широкий набір послуг.

Корабель для круїзу часто має менеджера готелю, який відповідає за готельне обслуговування на борту. Директор круїзу організує й контролює суспільні заходи й відпочинок пасажирів, які здійснюються так само, як набір тур послуг на суші. Йому допомагає великий штат персоналу.

Відділ стюардів включає більше працівників, чому будь-який інший відділ на більшості кораблів. Кімнатні (каютні) стюарди виконують ті ж функції, що й покоївки в готелях. Вони прибирають каюти, міняють постільну білизну і т.д. «Ресторанні» стюарди виконують роль офіціантів під всевидючим оком метрдотеля. Інші стюарди приносять вино, нічні стюарди забезпечують доставку в нічний час. Палубні стюарди виставляють стільці на палубу й розносять напої, інакше кажучи, забезпечують пасажирів комфортом. Менеджер по їжі й напоям організує приватні вечірки.

Залежно від розміру корабля й тривалості круїзу надаються й інші послуги. На борту можуть бути пральні, перукарі, інструктори по атлетиці, фотографи, фахівці з розваг, лектори й бібліотекарі.

Кожний корабель, якщо на борті більше дванадцяти пасажирів, повинен мати лікаря. На великих кораблях звичайно є штат лікарів і медсестер.

Круїзи досить економічний вид подорожей, якщо оцінювати вартість вхідних у пакет послуг. Клієнт одержує можливість побувати в декількох країнах, не витрачаючись при цьому на перельоти з одної країни в іншу, живе на всьому готовому (повний пансіон), рівень сервісу на борту не нижче, чим у найкращих готелях [7].

Клієнти в круїзах позбавлені від багатьох незручностей: не треба квапитися на вокзалі й в аеропорті, пакувати багато раз валізи, бронювати місця в ресторанах і клубах, турбуватися про квитки на концерти й шоу.

На думку організаторів круїзу, пасажири не в якому випадку не

повинні нудьгувати. Постійно працюють різні клуби. Наприклад, «Клуб джентльменів» на «Роял Каррибен» зі спеціальною сигарною кімнатою, де можна в тиші покурити й почитати газети. Часто проводяться різні художні виставки. Потім проходить аукціон, на якому надається можливість купити картину, що виставляється. Шоу на судні – на рівні Бродвея.

Ще одна додаткова можливість – підлікуватися під час подорожі. Висока якість медичного обслуговування – частина «обов'язкового» сервісу на будь-якому круїзному кораблі. А на судах грецької фірми «Коста круїз» пропонується навіть протезування. Тобто за тиждень подорожі людина може «зробити» собі зуби, і, до речі, досить дешево.

Великий плюс круїзів – безвізовість. У міжнароднім морському законодавстві є таке поняття як «капітанська віза». Пасажири зберігають свої паспорти в капітана й мають право перебувати на березі до 48 годин у різних країнах. Поведінку пасажера гарантує капітан судна. Єдина віза, яку потрібно оплатити – це віза країни, з якої починається круїз.

Якщо пасажир змушений або захотів затриматися на березі, то прийдеться подавати заявку в керівництво порту й написати там, що зламаний двигун або просто «прагну тут подовше побути». Тоді мандрівника реєструють, але це не віза, а саме реєстрація.

Подорож на борту будь-якого круїзного лайнера проходить у кращих традиціях відпочинку по системі «усе включене». Морський all inclusive, як правило, поширюється на всі види харчування, користування спортивним реманентом, розважальну програму, і, зрозуміло, проживання. Різні компанії прагнуть у міру своїх можливостей розширювати цей список. Деякі включають до списку всі напої на борті корабля (аж до шампанського й марочних вин), авіа перельоти економічним класом, «предкруїзне» проживання в готелі зі сніданками, трансфери й навіть чайові. У ряді випадків у вартість входить і невелика екскурсійна програма на березі, але звичайно все-таки за ці послуги поряд з послугами пралень, перукарень, масажних салонів і т.п., доводиться платити додатково [49].

На всі круїзні маршрути пропонують гнучкі ціни, щоб привернути туристів з різним рівнем доходу. Може існувати більш дюжини цінових категорій на той самий круїз. Круїзи так само можуть пропонувати знижки для стимулювання туристів. Багато маршрутів представляють знижки, якщо клієнт бронював поїздку заздалегідь. Надаються знижки для повторних круїзів.

РОЗДІЛ 3. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ COVID-19

3.1. Характеристика компаній Princess Cruise Line (USA), «Червона Рута» (Україна)

Всесвітньо відомий круїзний лідер – фірма «Princess Cruise» перша у світі стала будувати спеціальні круїзні судна.

Princess Cruises – провідна американська круїзна компанія. Небагато круїзних компаній має таку найбагатшу історію як «Princess Cruises».

Круїзна компанія Princess Cruises була заснована в 1965 р. з метою організації круїзів уздовж Західного узбережжя США й Мексики.

В 1975 р. Голівуд звернувся до Princess, як найближчої круїзної компанії, із пропозицією зняти телевізійний серіал «Корабель любові» на борті круїзного лайнера – Princess дала згоду й завдяки цьому успішному серіалу, що розвіяв міф про божевільну дорожнечу й елітарність круїзів, у короткий строк стала найвідомішою круїзною компанією в Північній Америці, а потім і в усьому світі. Компанія стала збільшувати флот (сьогодні він складається з 18 лайнерів) і перша у світі побудувала лайнер, таж якого перевищив 100000 т: це був корабель Grand Princess, спущений на воду в 1998 р.

Кораблі Princess спроектовані таким чином, що практично не відчувається натовпу: замість одного величезного ресторану на лайнері обладнано два-три ресторани менших розмірів з скляними перегородками, що створюють відчуття відокремленості; замість одного величезного театру до послуг два, а то і три шоу-зали – і кожен вечір є можливість вибору між шоу і кабаре [60].

Сильною стороною Princess є чудові розклади круїзів, що охоплюють практично всю земну кулю, зі збалансованою комбінацією стоянок у портах заводу й морських переходів. Круїзи ідеально підходять тим, хто любить

відмінну кухню, якісне обслуговування приємну атмосферу відчуття великого міста й американський стиль життя.

Більш 160 років тому ця компанія вибрала курс на розвиток круїзного відпочинку й, на сьогоднішній день, ця компанія, що є частиною найбільшого круїзного холдингу Carnival Corporation, одна із провідних круїзних ліній у світі.

Основний принцип «Princess Cruises» – це свобода вибору «Що прагнете, Де прагнете, Коли прагнете». Альтернатива всіляких розваг, музичних шоу-програм, а також вишукана кухня дозволить зануритися в атмосферу розкоші й задоволень.

Princess Cruises одна із самих добре відомих імен у світі круїзів, це всесвітня компанія по круїзам і турам. Вона нараховує 18 кораблів на 150 різноманітних маршрутах, які заходять в 260 портів по всій земній кулі.

Princess відома своєю програмою «Персонального Вибору Круїзу», яка надає пасажиром широку вибір можливостей до яких можна прив'язати їхній відпочинок. Лайнери сконструйовані з урахуванням того, щоб запропонувати широкий вибір у харчуванні й розвагах, щоб дати можливість пасажиром створити свій особистий, персональний досвід участі в круїзі. Маршрути Princess охоплюють усю земну кулю, із круїзами довжиною від 7 до 72 днів. Напрямку включають Кариби, Аляску, Європу, Панамський Канал, Мексику, Південні острови Тихого океану, Південну Америку, Гавайї/Таїті, Азію, Індію, Африку, Святу Землю, Канаду/Нову Англію, Антарктику й кругосвітні подорожі. Princess є одним з лідерів у круїзах і турах по Алясці, а також володіє п'ятьма річковими котеджами, плюс парком розкішних автомашин, які провезуть пасажирів через серце 49- того штату. Princess також додатково організує круїзні тури в Китай, Австралію, Африку, Індію, Європу, Канадські скелясті гори й східну частину США.

Те, що починалося як маленька круїзна лінія, яка могла – маючи у своєму флоті один маленький розкішний лайнер, що курсував між Лос-Анджелесом і Мексиканською Рив'єрою в 1965 році – перетворилася в

гіганта круїзної індустрії. Princess Cruises має 18 лайнерів, які плавають по усьому світу по більш ніж 150 маршрутам, які по тривалості займають від 7 до 72 днів.

Сьогодні Princess є частиною найбільшого у світі круїзного холдингу Carnival Corporation.

Флот Princess може бути розділений на 4 групи. У групу «мега-лайнер» попадають судна Гранд класу, які включають 109000- ті Grand Princess, Ruby Princess, Golden Princess, Star Princess (2600 пасажирів), Caribbean Princess (3100 пасажирів). Плюсом є те, що ці пост-панамські судна (названі так, тому що вони занадто широкі щоб пройти в Панамський Канал), відрізняються різноманітними пропонованими послугами – у харчуванні, суспільних приміщеннях (від барів до весільної каплиці) і доступних балконах.

Наступні по черзі 92000-ті судна класу Coral Princess (1970 пасажирів), який також включає Island Princess. Ці, недавно побудовані судна компанії, проходять через Панамський канал, що дозволяє їм проходити по більш різноманітних маршрутах. 77000-ті Dawn і Sun Princess (1950 пасажирів) були запуснені наприкінці 90-х, і, у той час вважалися великими новинками, пропонуючи широкий вибір послуг, які раніше не вважалися звичайними.

Флот Princess може бути розділений на 4 групи. У групу «мега-лайнер» попадають судна Гранд класу, які включають 109000- ті Grand Princess, Ruby Princess, Golden Princess, Star Princess (2600 пасажирів), Caribbean Princess (3100 пасажирів). Плюсом є те, що ці пост-панамські судна (названі так, тому що вони занадто широкі щоб пройти в Панамський Канал), відрізняються різноманітними пропонованими послугами – у харчуванні, суспільних приміщеннях (від барів до весільної каплиці) і доступних балконах [23].

На бортовому фронті, Princess відома, як компанія, що представляє інноваційні послуги й програми. Так наприклад на кораблях Coral і Island уперше з'явилися ресторани Креольської кухні й кухні Кейджин. Іншою інновацією є програми «Навчання в морі». Вони здійснюються на лайнерах Coral і Island Princess, і надають безліч різноманітних можливостей

орієнтованих на навчання й хобі в областях від кулінарії до цифрової фотографії. На додаток, компанія також пропагує політику «доступна веранда», особливо на кораблях Гранд-класу. Інтернет кафе також є відносно недавнім доповненням.

Що стосується напрямків, їх кількість є великою силою для Princess, чий кораблі пропонують усе від старого й відомого до екзотики, як Африка й Далекий Схід. Компанія є лідером індустрії в напрямку Аляска/північно-західна Канада, де також пропонується наземна програма до й після круїзу.

Princess Cruises залучає широкий віковий діапазон пасажирів, але лайнери настільки відрізняються послугами й стилем, що потрібно вибирати уважно. Лайнери класу Island, Grand і Sun залучають пасажирів різних віків – усі, від самотніх мандрівників до сімейних груп знайдуть що-небудь для себе.

На лайнерах Regal і Royal переважають пасажирів більш старшого віку. Це відбувається почасти від того що на них менше послуг і рідкі програми для дітей. Подорож звичайна триває більш 7 днів і кораблі плывуть у більш віддалені місця.

Tahitian Princess став лайнером для пар і особливо популярний серед молодят.

Напрямки маршрутів компанії Princess Cruise: Південна Африка, Аляска, Антарктика, Австралія/Нова Зеландія, Багамські острова, Балтика/Росія, Чорне море, Британські острова/Ірландія, Канарські острова/Північна Африка, Карибські острова, Центральна Америка, Східне узбережжя, Західна Європа, Далекий Схід/Азія, Гавайї, Індія, Східне Середземномор'я/Егейське море, Західне Середземномор'я, Південно-східне Середземномор'я, Мексика, Нова Англія/Канада, Панамський канал, Червоне море/Суецький канал, Амазонка, Скандинавія, Південна Америка, Південні острова Тихого океану/Таїті, Південно-східна Азія, Трансатлантика, Тихий океан, Західне узбережжя, Кругосвітні подорожі.

На величезних лайнерах компанії Princess Cruises панує дружелюбна

атмосфера, звичайно властива маленьким кораблям. Завдяки революційному дизайну лайнерів можливо насолоджуватися незліченними можливостями, практично не відчуваючи натовпу: замість одного гігантського ресторану обладнано два – три ресторани менших розмірів зі скляними перегородками; замість одного величезного театру – два, а то й три шоу-зали. Інтер'єри лайнерів виконані в спокійних пастельних тонах.

Сильною стороною Princess є чудові розклади круїзів, що охоплюють практично вся земна куля, зі збалансованою комбінацією стоянок у портах заходу й морських переходів.

До послуг відпочиваючих і королівські двокімнатні апартаменти з балконом і каюти без ілюмінаторів. Чим нижче палуба – тим нижче вартість путівки.

Тут усе підлегле відпочинку: казино, трохи кіно- і концертних залів. На нових моделях судів є навіть ковзанки й власні телестудії. Обов'язково – фітнес-зали, на верхній палубі – міні-гольф. У центрі краси найсучасніше устаткування. Проводяться практично будь-які процедури: масажі, фітосауни. Жінки із задоволенням займаються своїм здоров'ям і зовнішнім виглядом.

I, звичайно чудові ресторани. Харчування по вищому класу включене у вартість путівки. Щовечора на відкритій палубі відкриваються гала-буфети. Меню в ресторані – це товста книга, вибрати блюдо ціла проблема.

Усі круїзні кораблі, що оперують, за рівнем сервісу на борту, можна розділити на три великі групи. У різних довідниках кораблі по аналогії з готелями класифікуються й по якості «зірок». Кораблі зі стандартним рівнем сервісу категорії 2 – 4 зірки виконують економічні круїзи із середньою вартістю проживання 50 – 100 доларів на людину в день при двоміснім розміщенні. Категорії «Преміум» відповідають рівню 4 – 5 зірок, такі кораблі виконують класичні круїзи із середньою вартістю проживання 100 – 400 доларів у день. Нарешті сервіс класу «Люкс» відповідні до рівня 6 зірок, припускає вартість круїзу з розрахунку більш \$ 450 у день на людину [22].

Великі лайнери мають до десяти й більше палуб. Пасажири розміщаються, звичайно, на нижніх палубах, верхні палуби зайняті спільними кімнатами, басейнами й ін. Лайнери, використовувані для круїзів у теплих країнах, мають велику відкриту палубу, де люди загоряють. Багато кораблів забезпечені дахом, що висувається, який можна закрити при поганій погоді.

Каюти можуть бути «зовнішні» і «внутрішні». «Зовнішні» каюти мають ілюмінатори або вікна й вид на океан; «внутрішні» каюти не мають доступ для природнього освітлення й виходять у центральний коридор.

Розташування каюти – важливий фактор, що впливає на вартість круїзу. Каюти, розташовані високо над водою досить дорогі, тому що відкривають туристам гарний вид на океан і розташовані ближче до розваг, ресторану та ін. Каюти, розташовані в середині корабля, також дорожче, чим каюти на кормі й на носі, тому що хитається менше відчувається в середині корабля. Також «зовнішні» каюти дорожче, чим «внутрішні». Фактично «зовнішні» каюти навіть на нижній палубі коштують більше, чим «внутрішні» каюти на верхній палубі. Так само, як і розташування, розмір каюти впливає на ціну, як і кількість пасажирів у каюті. Звичайно третій і четвертий пасажири в каюті подорожують зі знижкою (золота, платинова й чорна картки).

Після підняття на борт, коли практично всі формальності позаду, першою справою гість підходить до «ресепшн» і віддає свій паспорт. «Ресепшн» знаходиться поруч із проходом від коридору і від входу: пройти повз дуже складно. Поки ви перебуваєте на борту корабля, паспорт обов'язково повинен перебувати на «ресепшн». Це пов'язане із правилами так званого «очищення» корабля імміграційними й митними службами по приходу в кожний новий порт по маршруту круїзу. Адже кожний вихід або вхід корабля в порт є перетинання границі: навіть якщо корабель сьогодні в Неаполі, а завтра в Палермо – пасажири перетинають границю. Якщо паспорт перебуває у відповідній службі корабля, то присутність пасажира

при розгляді документів при вході в порт не потрібна. Імміграційні офіцери порту спілкуються не з кожним окремо взятим пасажиром, а з відповідальним офіцером, і цих формальностей гості навіть не помічають. Є деякі виключення, але вони вкрай рідкі.

Втім, все-таки потрібен документ, що засвідчує особу, коли пасажири перебувають на березі. Або робиться копія паспорта (першого розвороту з фото) і засвідчується печаткою корабля. Такий документ є легітимним посвідченням особи у всіх країнах відповідно до міжнародного права. Або щораз, виходячи на берег, гість забирає паспорт із «ресепшн», а після повернення на корабель здає його назад [25].

Остання формальність: треба отримати номер столика і зміну харчування. Зміна харчування, зазвичай, вказується при бронюванні, але іноді її можна при бажанні змінити на місці, поспілкувавшись з адміністратором ресторану, який під час посадки знаходиться або на «ресепшн», або за столиком поблизу.

Трохи про зміну й столик – це стосується тільки вечерь в основному ресторані корабля. Перша зміна звичайно з 19:30 до 20:00, друга – з 20:00 до 21:30, але залежно від сезону й регіону час може бути іншим. Гості закріплені за певним столиком на весь круїз. Це правило стосується тільки вечерь і тільки в основному ресторані. Снідати й обідати можна в будь-який час у будь-якому відкритому ресторані [30].

На кораблях звичайно як мінімум три ресторани:

- основний ресторан «а-ля карт», у якому сервіруються обіди й вечері;
- ресторан – буфет «шведський стіл» – там сервіруються сніданки, обіди, полуденки, іноді вечері й «опівнічні» буфети;
- альтернативний ресторан «а-ля карт», де подають вечері й, іноді, обіди.

Пару слів про альтернативний ресторан. Це невеликий ресторан з меню більш високої якості, чим в основному. Часто такі ресторани курируються кухарями, що мають «зірки» по Мишлену, або якими-небудь знаменитими

ресторанами. Рівень обслуговування в цьому ресторані помітно вище, чим в основному, і блюда наближені до стандартів «високої кухні». Харчування в ньому, так само, як і в основному й ресторані – буфеті – безкоштовне (крім напоїв), але щоб поужити в альтернативному ресторані, треба замовити столик. Вартість замовлення столика – 25\$ з людини. Замовити столик можна або відразу при посадці в адміністратора, або пізніше на «ресепшн», або в самому ресторані.

Сучасні круїзні лайнери величезні: це навіть не готелі на воді, а цілі курорти. На яких можна було б легко згубитися, якби круїзна компанія не затурбувалася цим заздалегідь. Ця турбота проявляється у всьому: на кожному куті коридору, при виході зі сходів, біля й усередині ліфтів пасажир знайде покажчики напрямків, список приміщень, що перебувають на палубі й навіть плани палуби. Перші цифри номера каюти – порядковий номер житлової палуби, починаючи із самої нижньої. Усе що потрібно – це добратися до ліфта або сходів і піднятися на свою палубу. Далі потрібно просто додержуватися вказівників.

Каюти на кораблі можна розділити на чотири типи:

- внутрішні каюти без вікон (можуть розташовуватися на всіх палубах);
- зовнішні каюти з вікном (розташовуються зазвичай на нижніх палубах корабля);
- зовнішні каюти з балконом, знаходяться на верхніх палубах з міркувань безпеки і зручності – до них не тільки не дістають хвилі, але і практично не долітають бризки від них;
- всілякі сьюти розташовуються також на верхніх палубах, в основному вони теж мають балкон.

Сьюти досить різноманітні – описувати кожний докладно нема рації, хочеться тільки звернути увагу на одну важливу деталь: як би сьют не називався, зовсім не факт, що в ньому буде двері між вітальною й спальнею. При виборі сьюта треба уважно ознайомтеся із планом каюти або уточнити в

оператора, чи відділені приміщення сьюта не просто перегородкою, а дверми. Інакше можливий конфуз, коли сімейна пара їде з дитиною, а повноцінно усамітнитися в каюті не виходить.

Усі каюти діляться на два приміщення: житлове приміщення й санвузол з душем. Дуже рідко у звичайних каютах можна знайти ванну: зараз її практично завжди заміняє душова кабінка. У ванні завжди знайдеться мило, шампунь і різні рушники.

Трохи докладніше про ліжка. Їх завжди два, але не варто лякатися: вони, як це зараз називають, «convertible». Тобто якщо конфігурація не влаштувати й треба зробити з ліжка double ліжко twin або ж навпаки – досить попросити стюарда, і це відбудеться протягом 10 хвилин. Також у житловому приміщенні є трюмо зі столиком, пара стільців або крісел і ще один невеликий чайний столик. Сучасні вимоги до кают припускають трохи більшу площу житлового приміщення, так що на нових кораблях у каюті є й софа. Балкони досить просторі для двох людей: там розташовується невеликий столик і два крісла або шезлонги (найчастіше пластикові). Каюти завжди обладнаються телефоном, телевізором і феном.

Останні років п'ять круїзні компанії в умовах конкуренції, що загострився, при плановім відновленні кают усіляко поліпшують їхнє оснащення. Установлюють сучасні LCD-телевізори, DVD-програвачі, оснащують каюти з'єднувачами для підключення Інтернету, закупають постільні принадлежності від відомих брендів (наприклад, Frette). Так що каюти рік у рік стають усе більш затишними й сучасними [38].

У каютах (виключення становлять сьюти) можуть розташуватися до чотирьох людей. Тобто – два основні спальні місця й максимум два додаткові. Додаткові спальні місця можуть конструктивно бути різними: це або відкидне спальне місце (на зразок тих, що є в поїздах), або розсувна софа, або навіть (у крайніх випадках) розкладачка. Але є й каюти, у яких не передбачене додаткові спальні місця. При бронюванні каюти на три або чотири пасажирів круїзна компанія може відмовити в проживанні в одній

каюті й запропонувати розміщення у двох каютах. Це залежить від наявності вільних кают, що припускають таке розміщення. На кораблях є ряд кают, з'єднаних міжкімнатними дверми, але їх досить мало.

Увесь час круїзу каюту буде забирати той самий стюард. Під час посадки він намагається познайомитися з усіма «своїми» пасажирами в той момент, коли вони вперше попадають у свою каюту. Якщо він не підійшов відразу, виходить, він просто був зайнятий з іншими пасажирами й скоро прийде познайомитися – адже в сфері його відповідальності перебуває декілька кают. Причому, чим вище клас корабля, тим менше число кают обслуговує один стюард – а виходить, робить це більш якісно. Як кличуть стюарда, можна довідатися з картки на столику перед дзеркалом у каюті.

Там же в спеціальній папці перебуває величезна кількість матеріалів, які допоможуть гостям під час круїзу: рекламні листівки й буклети ресторанів, магазинів, казино, розцінки на послуги спа-центру й салонів краси, план корабля, список телефонів і, найголовніше, круїзну газету. Що таке ця круїзна газета й чому вона так важлива? Це інформаційний листок (звичайно на чотири сторінки), у яким пасажири знайдуть важливу інформацію про життя на кораблі на найближчу добу. В «передовиці» є інформація – у скільки й куди корабель приходить, коли відправлення, контактна інформація агентів у порту, короткий опис порту стоянки й можливий екскурсій, важлива інформація від капітана. На другий і третьої сторінках – розклад заходів аніматорів, виступів артистів і музикантів, роботи ресторанів, магазинів, казино, салонів краси, дитячих і юнацьких клубів, спортивних заходів. Саме ця інформація допоможе пасажирам спланувати свій день із найбільшою користю й одержати максимальне задоволення від круїзу. На останній сторінці публікується контактна інформація всіх служб корабля: від обслуговування в номерах до медпункту. Ця газета буде доставлятися в каюту щовечора.

Усі внутрішні приміщення сучасних кораблів розробляють провідні архітектори й дизайнери миру, і круїзна компанія надає їм повну волю

творчості. Іноді кораблі навіть перетворюють в арт-галереї, прикрашені авторськими роботами: картинами, скульптурами, інсталяціями.

На самому початку кожного круїзу є один обов'язковий захід – навчання по евакуації. Мабуть, це єдиний обов'язок пасажирів, але при цьому вона стає й першою розвагою на борті. По спеціальному звуковому сигналу всі пасажери відправляються у свої каюти, дістають і одягають рятувальні жилети й відправляються на своє місце на шлюпковій палубі. У цих навчаннях задіяні всі, хто перебувають на кораблі: і команда, і пасажери (навіть із найдорожчих сьютів). Члени команди допомагають пасажирам, указуючи, куди їм треба йти до місця їх збору на шлюпковій палубі. По приходу на місце інструктор по безпеці інформує пасажирів про те, що необхідно робити у випадку виникнення надзвичайної ситуації. Він це робить на одній мові – на англійській. По закінченню інструктажу (увесь захід займає приблизно півгодини) усі вертаються в каюту й залишають там свої жилети. Цей захід може на перший погляд здатися кривдно обов'язковим і нудним, але насправді таким не є. Пасажери знайомляться із сусідами по каюті, фотографуються в червоному рятувальному жилеті, загалом, веселяться, як можуть. А по закінченню навчань насолоджуються заворожливим видовищем виходу корабля з порту.

Наступає вечір, і з відкритих палуб життя поступово перетікає в закриті приміщення корабля. Починається вечірнє життя: відкриваються магазини й казино, заповнюються столики в барах, починаються виступи артистів у лонжах і театрах. Цей час, коли пасажери знаходять для себе самі затишні місця, зав'язують знайомства й починають відчувати ритм життя корабля. Відкриті палуби перетворюють із повних життя й енергії місць у романтичні куточки, де так приємно провести небагато часу на свіжій морській повітрі, слухаючи лементи чайок і любуючись місячною доріжкою [23].

Перед вечерею – саме час недовго посидіти в барі, випити коктейль або каву, послухати приємну музику. Перша вечеря звичайно проходить на тлі деякого стомлення, викликаного дорогою й новими відчуттями, отриманими

на борту. Персонал ресторанів на першій вечері намагається не навантажувати пасажирів якими – небудь сильними враженнями: це просто вечеря. Після вечері можна ще недовго посидіти в барі, що полюбився, або прогулятися ще раз під зірками по верхніх відкритих палубах.

Перший повний день на борті можна віддати під релаксацію: замовити сніданок у каюту й із власного балкона подивитися за входженням корабля в порт. А після сніданку зайнятися власним здоров'ям: відвідати тренажерний зал, пограти в теніс або баскетбол або насолодитися спа. Перед обідом – позагоряти й покупатися в басейні під яскравим сонцем. Тим більше що під час стоянок більшість пасажирів сходять на берег і біля басейнів вистачає вільних лежаків. Пообідати можна як в основному ресторані «а-ля карт», так і в ресторані-буфеті.

Якщо час стоянки корабля в порту дозволяє, можна самостійно вийти в місто й самостійно прогулятися неподалік від порту, відвідавши невеликі магазинчики й посидівши в кафе з видом на свій корабель.

Можна, звичайно, і повечеряти в місті, але це, по-перше – за додаткові гроші, а, по-друге, так можна пропустити прийом в капітана й гала-вечерю, які проходять саме в цей вечір.

На капітанське прийом дами надягають свої вечірні вбрання, а чоловіка – строгі костюми і йдуть у головний театр корабля. У входу в театр їх зустрічає особисто капітан, і в гостей є можливість сфотографуватися з ним на пам'ять. У театрі пасажирам безкоштовно запропонують невігадливий напої, а капітан зі сцени представить своїх найближчих помічником з команди: старших офіцерів корабля, директора готелю (адже лайнер це, по суті, все-таки готель для пасажирів), директора круїзу (він відповідає за всі розваги й анімацію на борту) і шеф-кухаря. Залежно від особистості капітана ця вистава може придбати форму шоу, але все-таки, кажучи по совісті, найчастіше ця формальна вистава ключових людей з команди корабля, повторюване капітаном кількома мовами.

Після прийому всі йдуть на вечерю, де пропонується особливе меню й

створюється атмосфера званої вечері: дами у вечірніх платтях і чоловіка в елегантних костюмах ведуть світські бесіди, продовжують знайомства й розповідають про перші враження. Після вечері в головному театрі проходить гала-виставу, яке не варто пропускати, тому що в цьому шоу артисти показують краще зі свого репертуару. Це дійсно феєрична вистава.

Декого цей офіційний захід може злякати настільки, що він захоче зовсім відмовитися від відпочинку в круїзах. Але насправді воно необов'язкове. Круїзні лайнери величезні, і можна провести цей вечір так, що ви навіть не помітите, що всі ці урочисті події взагалі на загал відбуваються. Повечеряти можна й у ресторані-буфеті, і в альтернативному ресторані. А на гала-шоу пустять усіх, а не тільки гостей у вечірніх убраннях.

Продовжити вечір можна в лонжі (більш спокійний варіант), у казино (для азартних людей) або на дискотеці. До цього моменту вже сформуються певні компанії, і цим святковим вечором вони усе більше гуртуються, виникають спільні плани на наступні дні.

Ранок наступного дня можна почати зі сніданку в каюті або в буфеті-ресторані з новими друзями. Проводити два дні підряд на борту – значить не побачити нові міста. На кораблі пропонується досить солідний набір екскурсій у кожному порту: від звичайних оглядових по портовому місту на полудня до багатогодинних екскурсій у міста, досить вилучені від вашого порту. Це можуть бути не тільки екскурсії у звичайному розумінні цього слова, але й поїздки на пляж, щоб пониряти із масками або просто позагоряти на піску. Або, приміром, гольф-тури, прогулянки на яхтах, рафтинг. Деякі екскурсії рекомендується замовляти заздалегідь, може бути, навіть при бронюванні круїзу, тому що якщо в автобусах місць завжди предосить, то яхти бронюються круїзними компаніями заздалегідь і кількість місць у них обмежене [6].

Можна скомбінувати організовану екскурсію й самостійну прогулянку по місту. Пройтися по магазинах, посидіти в місцевих ресторанах і кафе, відчутти атмосферу, властиву цьому місцю. А це зробити в організованій

екскурсії практично неможливо. Загалом, увесь день можна провести на березі, хіба що з метою економії повернутися на борт пообідати.

В останній вечір на кораблі влаштовують такі заходи, щоб пасажери назавжди запам'ятали свій круїз. Це й розпродажу в магазинах на борту, де золоті й срібні ланцюжки продаються не на вагу, а на довжину, і карнавали, де беруть участь не тільки аніматори корабля, але й безпосередньо самі пасажери, і ще одна гала-вечеря в основному ресторані із шоу офіціантів і кухарів. Загалом, феєрія й веселощі. Це складно описати словами, а треба відчувати на особистому досвіді.

Круїз закінчується, і пасажери повинні підготуватися до сходу на берег. Увечері в каюту принесуть багажні бирки. На цих бирках написаний час, коли пасажери виходять. Якщо цей час не влаштовує – наприклад, гість квапиться на трансфер в аеропорт або, навпаки, квапитися нікуди, і гості прагнуть довше поспати, треба підійти до свого стюарда й попросити поміняти час сходу на берег. Ніяких проблем це для нього не створить.

Щоб багажем зайнялися служби корабля, необхідно прикріпити бирки на кожне місце вашого багажу й до ночі виставити його за двері каюти в коридор. Уночі його заберуть і перенесуть у багажне відділення, а по приходу в порт відправлять у зону видачі багажу в порту. Взяти його зі стрічки треба точно так само, як це відбувається в аеропорту, тільки в певний час, зазначене на багажних бирках.

Приблизно о першій годині попівночі круїзна карта перестає працювати в якості засобу оплати. Це не виходить, що немає можливості випити коктейль у бару – просто тепер слід оплатити його за столиком готівкою. Після припинення дії круїзної карти роздруковують підсумковий рахунок і покладуть у поштову скриньку у дверей каюти. Ранком гість його перевіряє й, якщо всі нормально, оплачує його. Якщо при реєстрації була обрана форма оплати із кредитної карти, досить просто підписати рахунок і віддати його на «ресепшн», якщо обрана оплату готівкою, треба підійти до спеціально обладнаної каси й оплатити залишки. Якщо щось у рахунку не

влаштує, його можна заперечити на «ресепшн», привівши на доказ чеки, які вам давали при здійсненні яких-небудь покупок. Помилки, нехай украй рідко, але все-таки трапляються.

Немаловажний момент – чайові персоналу корабля: стюардові каюти, офіціантам і метрдотелеві. Розмір чайових залежить від тривалості круїзу, регіону плавання й політики круїзної компанії. Цю інформацію можна знайти на офіційних сайтах компанії або довідатися в туроператора. Їх можна включити в рахунок при бронюванні каюти.

Ранком у день висадження буфет-ресторан працює у звичайному режимі, звичайно годин до 11, так що можна спокійно поснідати (ніхто гроші за це вимагати не буде), а от якщо гість вирішить попиту кави перед сходом на берег, то оплачує це на місці готівкою.

У встановлений час гість виходить у порт, одержує свій багаж, проходить митний і імміграційний пост. На цьому круїз закінчений.

Втім, є ще один момент, про який варто згадати: в останні години на кораблі можна забронювати свій наступний круїз і одержати знижку. Сертифікат, який гість одержує після такого бронювання, можна передати через туроператора в круїзну компанію й одержати цю знижку при оплаті бронювання. При цьому немає ніякої необхідності їхати в саму круїзну компанію або до самого туроператора: тут прекрасно працює ланцюжок «пасажир – агент – туроператор – круїзна компанія» [17].

Надамо характеристику української круїзної компанії «Червона Рута». Компанія була створена в 1991 році й стала одним з лідерів у розвитку в'їзного туризму в незалежній Україні. «Червона Рута» була першою ліцензованою компанією в країні – вона одержала ліцензію Державного Комітету України по туризму на право туристичної діяльності № 00001. Компанія надає широкий спектр туристичних послуг по всій Україні. Протягом останніх 25 років більш 150 тис. туристів з 41 країн світу скористалися послугами компанії.

«Червона Рута» обрала своєю діяльністю круїзний бізнес і має вже

чималий досвід у цій області (круїзи у Дунаї, Дніпрі та Чорному морі). Компанія пропонує круїзи, які дозволяють туристам побачити самі мальовничі куточки України, стикнутися з культурою країни й відчутти її реальне життя. У розпорядженні компанії «Червона Рута» було три сучасних чотирিপалубних теплохода класу ріка-море: «Принцеса Дніпра» (повністю реконструйований в 2002 – 2003 рр.), «Зірка Дніпра» і «Генерал Ватутін» (додаток А). За інформацією ресурсу «Круїзінформ», теплоходи «Генерал Ватутін» та «Зірка Дніпра» в 2017 року були продані до Росії. У серпні 2021 році теплохід «Принцеса Дніпра» змінив український прапор на молдавський і був проданий російській компанії [31]. Насьогодні Червона Рута представляє три кораблі, що ходять уздовж берегів Дніпра.

Можна зробити висновок, що на даний момент українські компанії уступають закордонним по якості організації обслуговування, вибору напрямків і кількості кораблів. Чорноморський регіон, котрому є що запропонувати, не повинен залишатися на узбіччі. Такий вид туризму зручний для України ще й тим, що теплохід у порту, як правило, стоїть не більше доби. За час свого перебування на березі туристи не встигають звернути увагу на відсутність умов побуту, інші незручності, викликані економічними труднощами. Вони живуть в атмосфері свята й відпочинку протягом дня, насиченого захоплюючими екскурсіями, знайомством із традиціями й національною кухнею. Такі короткі візити допомагають створенню позитивного іміджу міста й країни.

3.2. Перспективи розвитку круїзного туризму в Україні

Чому люди все-таки вибирають морські круїзи? І чому один раз побувавши в круїзі, хочеться повертатися туди знову й знову, по такому ж, або по іншому маршруту? Прагнення до нового, дитяча цікавість і бажання заглянути далі, за обрій, осягти таємниці декількох країн – саме це і є головним у виборі круїзів. Поїздка на круїзнім судні – сама яскрава й

очевидна протилежність самостійним подорожам. На круїзному лайнері не можна вибрати або змінити маршрут, спати всю дорогу доводиться в одній і тій же ліжку, місцевих жителів бачиш тільки через вікно туристичного автобуса, а з місцевою кухнею знайомишся лише в ресторанах для туристів.

Міжнародна асоціація круїзних компаній (CLIA) поєднує близько 40 турфірм, що спеціалізуються на продажі круїзів. Завдяки спеціальній професійній підготовці тур агентів і вміло проведеної рекламної компанії міжнародній асоціації круїзних компаній вдалося перетворити морські круїзи в класичний вид відпочинку. 95% усіх круїзів продається через туристські агентства асоціації, причому реалізація даного туристського продукту стоїть на другому місці після продажу авіаквитків [54].

Морські круїзи – один з найбільш комфортабельних, а тому й найбільш дорогих видів відпочинку. Ціни ж на українські водні подорожі в три – п'ять раз нижче загальносвітових завдяки більш низькій фрахтовій ставці судів і більш дешевому сервісу. Із цієї причини конкуренція на вітчизняному круїзному ринку існує тільки між «своїми» турфірмами й майже відсутня з іноземними. Закордонні круїзні фірми, що займають більш високе положення, не роблять особливих спроб впровадження на український ринок.

Українські круїзні фірми продовжують освоювати 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.

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 передбачають зупинки в портах Північної Європи й Скандинавії. Особливо популярний традиційний морський круїз навколо Європи, що дозволяє за одну поїздку побачити практично всі провідні країни «Старого світу».

А от теплохідні прогулянки в басейнах Індійського й Тихого океанів, до берегів країн Південно-східної Азії є рідкістю для вітчизняного круїзного бізнесу.

Строки проведення морських круїзів найрізноманітніші й залежно від напрямку маршрутів коливаються від одного тижня до одного місяця.

Починатися і закінчуватися вони можуть як в одному порту, так і в різних. Як у українських, так і в будь-яких іноземних портах.

Морські круїзи ще прийнято називати турами авіаційно-теплохідні, оскільки туроператори доставляють клієнтів в порт відправлення і повернення назад з кінцевої точки подорожі літаком [49].

Ринок круїзів перебуває в бурхливому розвитку й далекий від насичення. Хоча як і раніше основним районом круїзних поїздок залишається Карибський басейн, проте зростає попит на круїзи в райони Аляски, Балтійського моря, Середземного. Просування круїзів на ринку багато в чому залежить від роботи туроператорів, яка насамперед пов'язана із проведенням реклами й політикою цін.

Початок круїзного бізнесу в Північному Причорномор'я має точну дату. В 1887 році пароплав англійської компанії «Томас Кук» з відпочиваючими на борту відвідав порти Ялти й Севастополя. На цю подію влада негайно відреагувала будівлею причалів для пасажирських судів. Аж до 1914 року кількість судозаходів у Чорне море постійно зростало.

Після глобальних потрясінь, таких як дві світові війни й більшовицька революція, в 60 – 80-х роках ХХ століття настало «золоте століття» морського туризму. У радянських громадян тоді користувалися популярністю круїзи по кримсько-кавказькому маршруту. У портах одночасно стояли 3 – 4 іноземних лайнера: для західної людини це була

майже єдина можливість заглянути за «залізну завісу». Розпад Радянського Союзу відкрив для нас світ і нас для світу, який втратив до нас інтерес, як тільки виявив, що экс-радянські республіки з їхньою відсталою економікою й нестабільною політичною ситуацією можна поставити в один ряд із країнами третього світу. Якщо в середині 80-х років, приміром, Одеський порт приймав до 150 судів за сезон, а в 1992 році кількість судозаходів знизилося в три рази. Ще якийсь час вітчизняних туристів радували середземноморські круїзи. Але й вони незабаром канули в Лету – разом з відходом останнього пасажирського теплохода «Одеса», згодом порізаного на лом у берегів Індії [63].

Розглянемо перспективи круїзного туризму в Україні. Для портового міста, як Одеса, круїзний туризм – найбільш перспективний курс розвитку.

У Південної Пальміри є все, що потрібно туристам і на що звертають увагу міжнародні круїзні компанії: багата історико-культурна спадщина, сучасний пасажирський термінал, глибоководні причали для швартування круїзних лайнерів, розвинена готельно-ресторанна мережа, велика розважальна індустрія і міська інфраструктура, включаючи аеропорт.

Протягом багатьох років адміністрація Одеського порту вела цілеспрямовану роботу з розвитку круїзного напрямку і домоглася на цьому терені видимих результатів: до 2014 року спостерігався щорічний ріст кількості круїзних суднозаходів в Одеський порт, досягнувши в 2013 році рекордного показника – 106 заходів круїзних лайнерів.

Однак, починаючи з 2014 року, з причин, пов'язаних з геополітичною ситуацією в Україні, а також з несприятливими подіями в Туреччині, круїзна індустрія в Чорноморському регіоні і в м. Одеса зокрема, піддалася різкого погіршення, що виражено в негативній динаміці кількості круїзних суднозаходів в Одеський порт.

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.

Починаючи з 2018 року, для відновлення діяльності міжнародних круїзних компаній у чорноморському регіоні та м. Одеса, адміністрацією Одеського порту проводяться такі заходи:

- з 2008 року є постійним членом асоціації круїзних портів Середземного та прилеглих морів «MedCruise». Це найбільша у світі асоціація портів, судноплавних компаній, туроператорів та інших структур, що працюють в індустрії круїзного туризму.

- в рамках участі в міжнародній асоціації круїзних портів Середземного та прилеглих морів «MedCruise» створена Чорноморська робоча група з представників чорноморських портів: Одеса, Констанца, Бургас та Варна та проведення засідань на регулярній основі;

- участь в міжнародних світових виставках «Seatrade», проведення спільної презентації портів Чорноморського регіону в рамках «Seatrade Cruise Global» (світова туристична виставка – конференція, проходить кожного року в м. Маямі, США);

- участь в Генеральних Асамблеях асоціації круїзних портів «MedCruise», проведення двосторонніх ділових зустрічей з представниками круїзних ліній та міжнародної преси;

- співпраця з представниками міської ради та місцевими туроператорами у напрямку розвитку туризму та покращення туристичної інфраструктури міст та рівня туристичного обслуговування.

Внаслідок активної роботи вдалося досягнути перших результатів після майже трирічної перерви у вигляді поступово зростаючої динаміки показників заявок круїзних суднозаходів в Одеський порт на наступні роки (див. рис. 3.1).

Серед компаній, які подали заявки є такі як: Royal Caribbean CruisesLtd, Azamara Cruises, Fred Olsen Cruiseline, Ponant Cruises, Silversea Cruises, Celebrity Cruises, Crystal Cruises та інші:

- в 2019 році отримана престижна міжнародна нагорода Mare Nostrum MedCruise Awards 2019 за значний внесок Одеського порту у розвиток

круїзної індустрії в країнах Середземноморського басейну, як «найкращий порт Чорноморського регіону»;

– в 2020 року отримана міжнародна нагорода Mare Nostrum MedCruise Awards 2020 як «Порт чорноморського регіону, який демонструє активну і цілеспрямовану діяльність в період пандемії».

У зв'язку з оголошенням МОЗ всесвітньої пандемії через розповсюдження COVID-19, всі круїзні лінії були змушені тимчасово припинити круїзні операції, у зв'язку з чим не було реалізовано жодного із запланованих суднозаходів круїзних суден в Одеський порт в 2020 році.

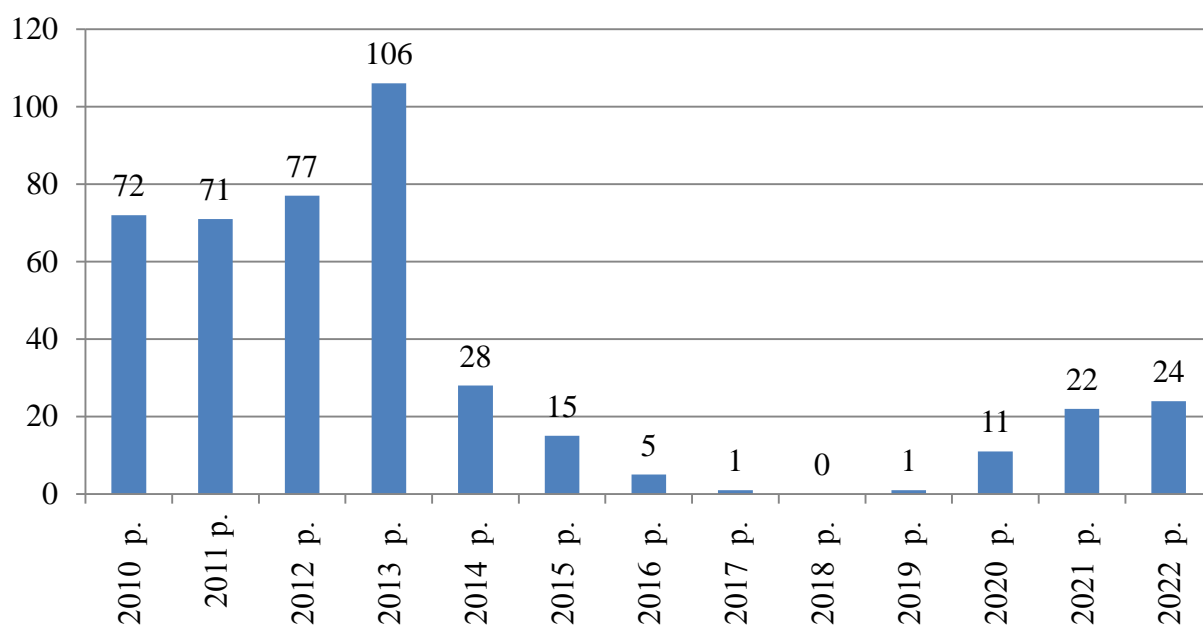


Рис. 3.1 – Кількість суднозаходів в порт Одеса

Слід зазначити, що в складний для всієї світової круїзної індустрії час, адміністрація Одеського порту не припиняла активну роботу, спрямовану на відродження круїзного судноплавства в регіоні та місті зокрема:

– Одеський порт – член Експертного комітету «Post Covid Committee of Experts» в рамках асоціації «MedCruise», метою якого є відстеження та аналіз епідеміологічної ситуації в світових круїзних портах та розробка стратегії відродження круїзних перевезень, зупинених пандемічною кризою;

– участь в онлайн конференціях та міжнародних виставках «Seatrade» з метою зміцнення існуючих контактів з представниками світового круїзного

сполучення та продовження співпраці;

– розробка регламенту епідеміологічної безпеки під час обслуговування круїзних суден в Одеському порту.

Пасажирський комплекс Одеського порту розташований в самому центрі Одеси, в 5 – 10 хвилинах ходьби від основних визначних пам'яток міста – Потьомкінських сходів і пам'ятника герцогу Дюку де Рішельє, першому градоначальнику Одеси, Дерибасівській вулиці і театру Опери та Балету.

В даний час пасажирський комплекс здатний одночасно приймати п'ять теплоходів на причалах загальною довжиною 1370 метрів. Глибина порту поблизу причалів варіюється від 9,5 до 11,5 м. Фарватер і портові споруди дозволяють приймати теплоходи довжиною до 300 метрів. Одеський морський торговельний порт надає послуги з бункерування пасажирських суден, забезпечуючи їх паливом високого очищення. Питна вода, що подається на судна, береться з артезіанських свердловин, що гарантує її чистоту. У будівлі морського вокзалу розташовані ресторани, офіси туристичних агентств, банків, пошти, DHL та ін. Тут можна придбати залізничні і авіаквитки в усі країни світу, а також замовити морські круїзи екстра-класу. Гості Одеси можуть скористатися пунктами для обміну валюти, банкоматами, міжнародним телефонним зв'язком та Інтернетом.

До складу морського порту Усть-Дунайськ входить портовий пункт Вилкове, який призначений для обслуговування туристів, які прямують на круїзних українських і іноземних пасажирських лайнерах. У Вилкове проживає унікальна етноконфесійна спільність російських старообрядців з прізвищем «липовани», які протягом століть створювали і зберігали свій досить замкнутий духовно-культурний, але економічно відкритий світ. «Липовани» зуміли зберегти свою ідентичність серед численних етносів Бессарабії і створити унікальну субкультуру в дунайському дельтовим регіоні.

Є два напрямки в розвитку круїзного туризму в басейні Чорного моря.

Перший – це відродження круїзного судноплавства, орієнтованого на внутрішній національний ринок причорноморських країн або ринок пострадянського простору, тобто російськомовних туристів. Другий – залучення в причорноморські порти іноземних туристів і подальше просування чорноморського бренда на світовий круїзний ринок.

Світовий попит на круїзи залишається високим. Середземне море стає все більш привабливим для північноамериканських туристів. І отут Чорноморський регіон, якому їсти що запропонувати, не повинен залишатися на узбіччі. Адже морські подорожі – це нові незвідані країни й нові враження. Отже, що більше портів, тем краще [43].

Ну, про те, що інтерес до Чорноморського регіону є, свідчить зростаюча з кожним роком кількість судозаходів. Лідирує тут Одеса, якщо не вважати Стамбул. Вона може приймати до п'яти теплоходів одночасно. У тому числі океанські лайнери довжиною до 300 метрів із двома й більше тисячами пасажирів на борту.

Такий вид туризму зручний для України ще й тим, що теплохід у порту, як правило, стоїть не більше доби. За час свого перебування на березі, туристи не встигають звернути увагу на відсутність умов побуту, інші незручності, викликані економічними труднощами. Вони живуть в атмосфері свята й відпочинку протягом дня, насиченого захоплюючими екскурсіями, знайомством із традиціями й національною кухнею. Такі короткі візити не тільки допомагають створенню позитивного іміджу міста й країни, але й суттєво поповнюють скарбницю. Але якщо кожний судозахід – свято для туристів і міського бюджету, те чому круїзний ринок в Україні продовжує залишатися в зародковому стані? Тим більше що останнім часом порти докладають істотних зусиль для залучення пасажирських судів. Справа в тому, що труднощі, з якими зустрічається кожен, що узявся за цей бізнес, неможливо подолати поодиночі.

По даним СК «Укрферрі», лайнер Pride Of Aloha (1999 року будівництва місткістю 2 тис. пасажирів) можна було купити за 320 млн. дол. Старший і

меншої місткості теплохід Superstar Libra (1988 року будовання, 1480 пасажирів) – за 130 млн. дол. Старенькі, але модернізовані теплоходи, перейменовані в Van Gogh і Delphin, місткістю 500 – 600 пасажирів пропонувалися по 18 – 19 млн. євро. Але 30 – 40 літній вік цих судів не дозволяє розраховувати на окупність інвестицій. На думку СК «Укрферри», жодна вітчизняна компанія не ризикне вкладати в купівлю теплохода близько 100 млн. дол. без серйозної державної підтримки або гарантій [33].

Круїзний туризм у світі приносить більші доходи. Тому всі – і держави, і окремі міста, і порти, і туристичні компанії повинні бути зацікавлені в його розвитку. Адже кожний іноземний турист у базовому порту залишає 100 євро, а в інших портах заходу – 50 євро. Тому, хоча б з якої сторони подивитися, круїзний туризм у Чорнім морі – справа вигідна й перспективна [23].

Туристи поки що не виявляють підвищеного інтересу до Чорноморського регіону. А їх вибір – це головний критерій.

Відомо, що одна з об'єктивних причин, що перешкоджають розвитку круїзів у нашому регіоні – нетранзитність Чорного моря в силу його географічного положення. Однак розробка спеціальної національної програми, може бути, навіть за участю сусідніх країн могла б звести нанівець цей негативний фактор. Точно так само об'єднаними зусиллями повинні долатися й проблеми суб'єктивного характеру.

Головна причина відсутності інтересу західного туриста до України – він не володіє інформацією, не знає, який туристичний продукт ми можемо запропонувати. Практично немає ні рекламної, ні просто пізнавальної інформації про країну, міста, порти в міжнародній пресі, Інтернеті й інших ЗМІ. Розв'язок цього завдання не під силу одному туроператорові, судовому агентові, порту, яким би великим він не був. Для правильного розуміння сучасних психологічних аспектів роботи на міжнародному ринку необхідно розкрити ємне значення англійського терміна «destination» (ціль). У розумінні сучасної ідеології круїзного бізнесу – це просування колективного

продукту свого регіону на міжнародний ринок. Це саме колективна праця, що поєднує зусилля безлічі компаній (найчастіше індивідуально працюючих як конкуренти), який повинен продемонструвати все краще, створене в регіоні, що представляється цими компаніями. І тільки тоді, коли запропонованим комплексним продуктом (у нашому випадку комплексною інформацією про все, що пов'язане із круїзним бізнесом: стан портових пасажирських терміналів, робота портових агентів і туроператорів, розвиток об'єктів показу й рівень сервісу, організація роботи влади, можливість спрощення митних і імміграційних формальностей і т.д.) зацікавляться на міжнародному ринку, можна буде говорити й про ефективність роботи окремих компаній, що брав участь у даному бізнесі. Тобто, досягнення особистого успіху прямо залежить від успішного просування регіонального колективного продукту [52].

Для судноплавних компаній немаловажну роль відіграють маркетингові дослідження, спрямовані на визначення стабільності економічної й політичної ситуації в портах держав передбачуваних заходів, формування бізнес - планів планованих круїзів і, у першу чергу, – визначення цінової політики в умовах нестабільної ситуації на курсовому ринку основних валют при умовно постійній або ж реально прогнозованій ціновій ситуації на ринку послуг.

Потрібна маркетингова програма реклами й просування українського національного туристичного продукту, участі в міжнародних круїзних виставках і конференціях, таких як «Medcruise», «Cruise Europe» або «Seatrade Convention». Цей найбільший міжнародний форум щорічно збирає представників усіх провідних світових компаній, що визначають політикові розвитку круїзного судноплавства на перспективу в міжнародному аспекті. Причому участь у них повинне бути не пасивним, а активним, із проведенням презентації України і її портів. Треба виїздити об'єднаними делегаціями, до складу яких включати представників управління портів, Держкомітету по туризму, судових агентів, туроператорів і т.п. Важливість участі в цій

міжнародній Конвенції національних компаній визначається не тільки необхідністю у формуванні перспективної політики в розвитку круїзного судноплавства, але й головне, – у просуванні рекламного туристичного продукту, що представляється регіону. Справа в тому, що на даному форумі чітко сформована концепція рекламних дій, що сприяють розвитку тих або інших регіонів, що активно беруть участь у міжнародному круїзному бізнесі. Слід розуміти, що участь у міжнародних круїзних конвенціях – це не разові дозвільні поїздки окремих учасників, а досить відповідальна справа, що просуває бізнес-продукт на міжнародному ринку. Переривати ланцюжок участі в подібних подіях у якості безперервного процесу в жодному разі не можна. Один раз забудуть – довго згадувати прийде. Адже на кожному форумі встановлюються контакти, зав'язуються ділові знайомства (і на особистому рівні також), полягають контракти не на короткий період часу.

Представники чорноморських портів вважають, що найбільш привабливим сьогодні може бути кільцевий маршрут по Чорнім морю з відвідуванням портів України, Росії, Грузії, Туреччини, Болгарії й Румунії. Але тут є свої складності. Приміром, проект круїзів по Чорному морю, який розробив порт Сочі, не підтримали туристичні фірми. Вони не взяли на себе ризику, пов'язані з реалізацією турів. Продавати ж круїзи за непридатними цінами не вигідно – занадто велика вартість палива.

Крім того, досвід показав: для успішної роботи подібного маршруту потрібний сучасний комфортабельний круїзний лайнер класу 4* кращою місткістю 1000 – 1200 людей. Це дозволить забезпечити вартість квитків в економ-класу на прийнятному для туристів рівні 100 – 120 дол. за день круїзу. Але такого флоту в Україні немає. Його можуть надати іноземні компанії. Сьогодні вони домінують у Чорнім морі у вантажоперевезеннях і можуть точно так само влаштуватися на круїзному ринку України.

Правда, спроби залучити серйозну судноплавну компанію для організації чорноморських круїзів поки результатів не дали. Причина? Чорне море – нестабільний у політичних і економічних відносинах регіон.

Разом з тим, на думку фахівців, з погляду стратегічних інтересів, та й великої прибутковості нерозумно віддавати цей перспективний бізнес компаніям з інших країн. Але для покупки круїзного теплохода необхідна значна сума. На думку судноплавної компанії «Укрферрі», жодна вітчизняна компанія не ризикне вкладати в покупку теплохода порядку 100 млн. дол. без серйозної державної підтримки або гарантій. Але круїзне судноплавство чи навряд актуальне сьогодні для Української держави.

Необхідно об'єднати зусилля всіх чорноморських країн для створення свого круїзного флоту. Покупка спільними зусиллями із залученням приватного капіталу сучасного лайнера місткістю понад 3 – 4 тис. пасажирів зуміла б вдихнути життя в розвиток внутрішньочорноморських круїзів. На жаль, інфраструктура чорноморських портів не пристосована до приймання більших судів. А за ними майбутнє. Ними вигідніше оперувати. Їм не страшний шторм. І це – розкішні лайнери з індивідуальним дизайном, багатим набором послуг і розваг і із шикарним сервісом. Плани по будівництву нових судів – а саме вони стимулюють попит на морські подорожі – свідчать, що років через шість на круїзному ринку будуть превалювати суду довжиною понад 300 метри. Уся круїзна індустрія готується до цього. І чорноморські порти не повинні залишатися осторонь.

Сьогодні ж вони в стані приймати невеликі судна. Найбільший теплохід, який заходив у басейн Чорного моря – це Queen Victoria довжиною 294 м. Захід такого круїзного лайнера в Одеський порт був названий знаковою подією для всього Чорноморського регіону. Він збігся із проведенням конференції, і її учасники могли відвідати цей розкішний океанський лайнер. Помилуватися ж відходом красеня – теплохода зібралася величезна кількість одеситів.

Ну а в тому, що цей напрямок перспективний, можна не сумніватися. Величезний пострадянський ринок у комбінації з болгарським, українським, румунським і турецьким не уступає європейському.

При цьому порт Одеса може стати базовими для туристів

пострадянського простору. Є певний стандарт, що дозволяє порту стати базовим. Ця наявність оснащеного пасажирського терміналу, готелю по сусідству з терміналом; близькість аеропорту й можливість організації чартерних рейсів; чітка координація всіх ланок (порту, аеропорту, туристичного й суднового агентів, імміграційних служб і автотранспортних підприємств) у ланцюжку «порт – аеропорт». Сьогодні Одесі бракує лише сучасного аеропорту. Що ж стосується невеликих міст, таких, як Євпаторія, Керч, Феодосія, Маріуполь, Бердянськ, Таганрог, Темрюк, Синоп, Трабзон, Батумі, те тут необхідно враховувати такий фактор, як недостатньо розвинену туристичну інфраструктуру. Це пов'язане, у першу чергу, з відсутністю досвіду обслуговування круїзних судів. А досвід, як відомо, річ приходяжа.

У цьому зв'язку ідеальними для відвідування цих портів повинні стати експедиційні круїзи, що користуються все більшою популярністю в наші дні. Експедиції не припускають високий рівень комфорту, зате вони дають можливість поспілкуватися з людьми. Природа й історія цих міст унікальна й часто незвідана західними туристами.

Існує ще ряд причин, що перешкоджають розвитку круїзного туризму в Україні. Вони не є першочерговими, але вимагають негайного вирішення. Це збільшення корисної площі пасажирських причалів. Оснащення їх системами міжнародному телефонному й комп'ютерному зв'язку, банкоматами й пунктами обміну валют, інформаційними офісами, сувенірними кіосками. Наявність туристичної й іншої інформації (покажчики, меню, таблички в музеях і т.д.) на грамотній англійській мові. Залучення іноземних інвесторів, що вкладають засобу в реконструкцію й будівництво готелів, з наданням їм податкових пільг. Варто зробити більш гнучкою систему знижок з портових зборів.

Тема розвитку круїзного пасажирського судноплавства на Чорному й Азовському морях не може обмежуватися розвитком екскурсійного бізнесу, хоча він і є одним з основних аспектів, менш ризикованим у плані інвестицій

і капіталовкладень. Більш важливим є відновлення, відродження, якщо прагнете, створення заново внутрішніх (власних) круїзних пасажирських перевезень. Аналіз тут недоречний через відсутність галузі як такої. лінію, що недовго проіснувала, Одеса – Хайфа й нині існуючу Одеса – Стамбул галуззю назвати не можна. Були спроби окремих фірм організувати чорноморські круїзи. Але Кримсько-Кавказьку лінію, так усіма нами улюблену, відновити не вдалося. Основною проблемою стало проходження імміграційних і митних формальностей, що змусило людей у кожному порту проходити контроль із багажем, що неприпустимо. Для розв'язку цієї проблеми необхідно, щоб Росія, Україна й Грузія підтвердили свою участь у Лондонській конвенції по полегшенню мореплавання, прийнятої ще Радянським Союзом. Сьогодні відродження Кримсько-Кавказької лінії недостатньо. Це повинна бути Чорноморська лінія, що включає в себе порти Болгарії, Румунії й Туреччини [37].

Другим важливим аспектом відродження є створення безпосереднє пасажирського флоту. Є гроші, бажання, але є й острах ризиків, пов'язаних з відсутністю кваліфікованих кадрів для організації круїзної фірми. Як альтернативна пропозиція – можна запросити іноземних фахівців як консультантів. І, нарешті, ще один аспект розвитку круїзного бізнесу в регіоні. Це потенційний, не побоюся озвучити цю цифру, 50-мільйонний ринок. До розвитку цього ринку вже існують кілька передумов:

- проведення конференцій Seatrade свідчить про те, що іноземні круїзні компанії потребують нових ринків збуту. Хоча, Середземномор'я взимку не найпривабливіший регіон, і маркетологам доведеться порядно потрудитися для розкриття цього напрямку;

- західні фірми вже почали розвивати цей ринок, але складності з одержанням віз, оплата послуг туроператорів по одержанню віз і безпосередньо переліт збільшують вартість круїзу в середньому на 2000 євро при майже такій же вартості самої подорожі, що для багатьох є значною сумою;

– мовний бар'єр становить певний дискомфорт навіть для туристів, які в стані заплатити подвійну суму за подорож. Ми, слов'яни, мови вивчати поки не привчені;

– люди середнього достатку, для яких сума в 2000 євро, помножена на кількість членів родини, є значною, як правило, менш примхливі й із задоволенням би подорожували поза сезоном. Крім того, згадаємо, що в 90-і роки круїзи з Одеси організовувалися і не відчували нестачі в клієнтах [43].

Таким чином, аналіз традицій і специфіка радянських круїзних подорожей, менталітет наших громадян і загальна вартість круїзної подорожі зі СНД, а також тенденція до розвитку зимового круїзного туризму послужили підставою для наступного висновку. Організація іноземними фірмами для громадян СНД круїзів по Середземному морю з Одеси в осінній і зимовий час дозволили іноземним компаніям відкрити для себе багатомільйонний ринок потенційних клієнтів. Для цього, крім вироблення самого механізму, необхідно розвинути відповідну інфраструктуру одного або декількох базових портів на Чорнім морі. Одесі, наприклад, для цього необхідний аеропорт, який був би в стані ухвалювати трансатлантичні рейси.

3.3. Сучасний стан розвитку круїзного туризму в світі

Круїз-морська або річкова туристська подорож на теплоході, що використовується як засіб перевезення, розміщення, харчування, розваг, включає до програми берегове обслуговування. Круїзи – один з найперспективніших видів туризму і розвивається бурхливими темпами. Характерні риси круїзних подорожей:

- 1) теплохід є засобом транспортування та місцем проживання туристів, де каюти відповідають номерам 5 зіркових готелів;
- 2) обслуговування надається у вигляді «все включено»;
- 3) під час подорожі пропонується багато розважальних програм та додаткових послуг (спа-салон, фітнес-центри, магазини, майданчики для

гольфу, тенісу);

4) маршрути прокладаються регіонами, що користуються найбільшим попитом у туристів;

5) стоянки плануються у містах з великою кількістю атракцій;

6) берегове обслуговування у портах стоянок передбачає широкий спектр екскурсій у супроводі гідів;

7) відповідно до статистики ВТО, пасажери круїзних суден вважаються екскурсантами з особливим імміграційним паспортним режимом, пасажиром для виходу на берег не потрібна спеціальна віза, але термін перебування не перевищує 72 год.

Типи круїзних маршрутів:

1) сучасні круїзи (класична програма, оптимальне сполучення ціни і якості 100 – 200\$ доба, кораблі повністю відповідають сучасним вимогам дизайну, комфорту, сервісу. Просторі каюти, відкриті палуби, басейн, солярій, нічні клуби, казино. Представлені компаніями: Royal Caribbean Cruise Line, Norwegian Cruise Line;

2) круїзи преміям класу – орієнтовані на вимогливих, з підвищеними вимогами до сервісу і комфорту клієнтів, з індивідуальним обслуговуванням. На кораблі колекції мистецтва, тематичні програми дозвілля, підготовлений штат обслуги. Представлені компаніями: Celebrity Cruises, Holland Amerika Line, Princess Cruises;

3) ексклюзивні круїзи – можливість проведення дозвілля в умовах розкоші. Ціна 700 – 1000\$, кількість гостей 100 – 400, знають ваше ім'я, персональний сервіс до останнього моменту відпочинку. Представлені компаніями: Seaborn Cruise Line, Silversea Cruises Люкс та ексклюзивні круїзи призначені для дуже багатих туристів. Це закриті клуби. Обслуговування – ultra all inclusive;

4) особливі (тематичні) Caribbean Cruise Ital. Style – уважний сервіс, італ. їжа, сучасні кораблі. Компанія Томсон круїз організовує економ-круїзи на кораблях старого зразку. Включено проживання харчування, розваги, є всі

зручності.

Придбати круїзи можна лише за умов попереднього бронювання строком за 60 – 90 днів до початку круїзу, за умови внесення депозиту. Висока вартість круїзів вимагає особливої уваги до умов відмови від бронювання при скасуванні подорожі повністю повертається сума якщо анулювання за 75 днів до круїзу. За 56 – 29 днів – 50% від вартості, 28 – 15 днів – 25%. Менш ніж 15 днів утримується вся сума. Круїзи тривалістю від 3 – 7 ночей при анулюванні за 50 днів сума утримання від 200 – 500\$.

У світі виділяють 14 основних круїзних регіонів:

- 1) Карибський – охоплює понад 40 портів на о-вах Карибського моря;
- 2) Схід Північно-Америке узбережжя – узбережжя Атлантичного океану;
- 3) Аляско-Канадський – узбережжя Тихого океану;
- 4) Мексиканська Рив'єра – від м. Сан-Франциско;
- 5) Південна Америка – порти (Ріо-де-Жанейро, Сан-Паулу, Сальвадор, Буенос-Айрес);
- 6) Антарктичний – Обслуговується з портів Уперто-Монт (Чилі) з відвідуванням о-вів Південного Георгія, Кінг-Джордж, Петерман, Південні Оркнейські;
- 7) Атлантика – маршрут, що перетинає регіон з Європи до Карибів, через Мадейру та Канари;
- 8) Скандинавський – підрайон Балтія (Санк-Петербург, Гельсінкі, Таллінн, Осло, Гамбург, Амстердам та підрегіон Норвезькі фіорди, який охоплює узбережжя Норвезького моря;
- 9) Середземноморський – понад 40 портів Середземного та Чорного морів, порти Іспанії (Барселона), Франції (Ніцца), Монако, Португалії, Італії;
- 10) Західно-Африканський – Момбаса (Кенія), Порт-Луї (о. Маврикій), Коломбо (о. Шрі-Ланка);
- 12) Далекосхідний – 45 портів Японського, Філіппін., Південно-Китайського морів;

13) Гавайський – порти Гавайських о-вів (США);

14) Південно-Тихоокеанський – порти Австралії (Дарвін, Сідней).

Найбільшою популярністю водні подорожі користуються в США й Німеччині. Але якщо американці, що цінують час, віддають перевагу тижневим маршрутам (по Карибському морю, до Бермудських островів, Аляски), те німецькі турфірми, як правило, організують багатоденні й кругосвітні подорожі.

Прогнозується, що віковий склад клієнтури круїзів США буде молодіти. Якщо в цей час середній вік на круїзних плаваннях – 50 років, то в майбутньому він буде рівнятися 42 рокам. У круїзних плаваннях усе більше зможуть брати участь туристи із середніми доходами [67].

По тривалості самими популярними круїзами є круїзи від 6 до 8 днів. Їх частка в загальному обсязі круїзних поїздок становила 53,5%. Наступним ринком - постачальником круїзних туристів є ринок Великобританії. В 1994 р. їхнє число склало 283 тис. чоловік.

Третє місце у світі на ринку круїзів займає Німеччина, число туристів – близько 250 тис. У той час як круїзний ринок Великобританії в останні роки постійно зростає, ринок Німеччини залишався статичним. Попит на круїзні плавання відзначається у Франції, Італії, Швейцарії.

Пандемія коронавірусу (COVID 19) сильно вдарила по світовій круїзній індустрії в 2020 році, оскільки надзвичайні заходи, прийняті у всьому світі для обмеження поширення вірусу, порушили подорожі і туризм. Того року кількість пасажирів морських круїзів у всьому світі досягла приблизно 5,8 мільйона чоловік, що нижче рекордного рівня в майже 30 мільйонів пасажирів в 2019 році.

Круїзи подорожують практично в усі частини світу, від місцевих прибережних напрямів до віддалених місць, таких як Антарктида. Деякі круїзи можуть тривати всього декілька днів, але інші можуть тривати тижні або навіть місяці, оскільки вони подорожують по цілих океанах, а іноді і по всьому світу. До пандемії COVID-19 одними з найпопулярніших круїзних

напрямів у всьому світі були Карибський басейн, Азія і Середземномор'я. Також популярними напрямками були Північна Європа, Австралія і Нова Зеландія. Під час кризи в області охорони здоров'я в 2020 році країни Карибського басейну, Багами і Бермудські острови як і раніше реєстрували найвищий об'єм круїзних пасажирів, хоча він складав лише чверть від кількості в попередньому році.

По всьому світу працює безліч різних круїзних компаній. Дві з найвідоміших круїзних компаній – це Royal Caribbean Cruises Ltd і Carnival Corporation&plc, що базуються в Сполучених Штатах. Незважаючи на невдачі із-за пандемії COVID-19, глобальна виручка Carnival Corporation&plc останніми роками більш ніж удвічі перевищила виручку Royal Caribbean. Хоча Royal Caribbean підтримує одні з найбільших круїзних лайнерів у світі, такі як Symphony of the Seas, глобальний дохід Royal Caribbean в 2020 році склав трохи більше двох мільярдів доларів США в порівнянні з більш ніж 10 мільярдами до пандемії.

Європейський круїзний ринок є одним з найбільших у світі, поступаючись лише Північній Америці за кількістю пасажирів. У 2019 році з Європи прибуло понад сім мільйонів круїзних пасажирів, хоча в 2020 році їх кількість впала до трохи більше одного мільйона внаслідок пандемії коронавірусу (COVID-19). У Європі всього чотири круїзні компанії складають більшу частину ринку. З них Carnival, безумовно, є провідною круїзною компанією в Європі, на яку у 2020 році припадає 45 відсотків всього ринку. Carnival володіє та керує численними брендами, включаючи Costa, AIDA та P&O Cruises. Інші провідні круїзні компанії в Європі включають MSC Cruises, Royal Caribbean Cruises LTD, Norwegian Cruise Line.

У Європі є п'ять основних вихідних ринків для круїзів: Німеччина, Великобританія та Ірландія, Італія, Франція та Іспанія. До пандемії COVID-19 більше двох з половиною мільйонів круїзних пасажирів прибули з однієї лише Німеччини, і майже два мільйони також із Великобританії. Однак під час кризи в галузі охорони здоров'я лише півмільйона круїзних пасажирів

складали німці, хоча Німеччина, як і раніше, залишалася найбільшим джерелом європейських круїзних пасажирів у 2020 році.

До пандемії Середземномор'я та Північна Європа були одними із найпопулярніших круїзних напрямків для європейців. Тим не менш, круїзи на Карибські острови, Багами та Бермуди стали місцем номер один для європейських круїзних пасажирів протягом 2020 року. Загалом цього року круїзами до цього регіону вирушили майже 400 тисяч європейських пасажирів.

Як частина сектору подорожей та туризму, круїзна індустрія серйозно постраждала під час пандемії COVID-19 через обмеження на поїздки, закриття кордонів та заходів соціального дистанціювання. Число круїзних пасажирів з Європи знизилися у всіх країнах – джерелах у 2020 році, з кількістю пасажирів, з Іспанії, Португалії та Великобританії зменшується приблизно на 90% кожен з 2019 європейських круїзних напрямків були також порушені, з числом круїзу наприклад, кількість гостей, що відвідують порти Балтії скоротилося на 99% того ж року.

Незважаючи на побоювання, пов'язані з кризою в галузі охорони здоров'я, очікувалося, що круїзна індустрія поступово відновиться після різкого спаду у 2020 році. Згідно зі статистичним звітом Statista Mobility Market Outlook, Згідно з прогнозами, доходи круїзної індустрії в Європі до 2025 року зростуть приблизно до дев'яти мільярдів доларів США, порівняно з приблизно 1,3 мільярдами у 2020 році [59].

Які перспективи розвитку круїзного туризму? Незважаючи на побоювання, пов'язані з кризою в галузі охорони здоров'я, очікується, що круїзна індустрія поступово відновиться після різкого спаду у 2020 році. Згідно з прогнозами Statista Mobility Market Outlook, доходи круїзної індустрії в Європі до 2025 року зростуть приблизно до дев'яти мільярдів доларів США, порівняно з приблизно 1,3 мільярдами у 2020 році.

Підтвердженням цього є наступна новина. Круїзний оператор Royal Caribbean анонсував новий круїз, тривалість якого 274 доби. Такий круїз

може стати рекордним не лише для компанії, а й у світі. Круїзний лайнер *Serenade of the Seas* вирушить у найдовшу кругосвітню подорож. Судно зможе прийняти 2143 пасажери, екіпаж складається з 832 осіб.

Лайнер вирушить до круїзу 10 грудня 2023 року з порту Майамі, і повернеться у вересні 2024 року. Судно зупиниться у 65 країнах і здійснить суднозахід у 150 портах світу. У *Royal Caribbean* заявляють, що *Serenade of the Seas* зможе відвідати і незвичайні місця, куди раніше не заходив жоден лайнер компанії. Наприклад, Какорток у Гренландії, Антарктиду, Таїті та острів Окінава в Японії. Крім того, судно зайде до портів Бразилії, Індії, Китаю та Австралії.

ВИСНОВКИ

У роботі здійснено дослідження сучасного стану та перспектив розвитку морських та океанських круїзів. Одержані результати дають підстави для формулювання загальних висновків.

1. Розвиток круїзного туризму має велике значення для розвитку місцевої економіки: збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів; створення нових робочих місць у сферах, задіяних для обслуговування круїзного судноплавства; рекламування туристичних можливостей регіону (країни в цілому); розширення можливостей для міжнародного співробітництва; залучення інвестицій у розвиток транспортної та туристичної інфраструктури тощо.

2. Круїзний туризм є універсальним видом туризму, який поєднує у собі практично всі його форми, а також об'єднує різні види сервісу та організації дозвілля (у т.ч. готельне обслуговування, ресторанний бізнес, екскурсійну діяльність). Як і наземний туризм, круїзний поділяється на в'їзний та виїзний, кожний із яких передбачає наявність та використання різних об'єктів туристичної, портової та міської інфраструктури.

3. Визначено, що круїзний туризм поділяється на морські та річкові круїзи. Організацією морських подорожей та круїзів займаються спеціалізовані туристичні компанії й бюро, більшість із яких створюється при пароплавствах або комерційних судноплавних компаніях.

Круїзи поєднують морський та береговий відпочинок, у т.ч. екскурсії. Пасажири морських круїзних суден не користуються послугами готелів і ресторанів та вважаються екскурсантами з особливим імміграційним паспортним режимом. У більшості випадків для країн транзиту, де пасажери виходять на берег, віза не вимагається, однак строк їх перебування, як правило, не перевищує 72 години. Залежно від програм берегового відпочинку прийнято розрізняти дві системи організації круїзів: європейську та американську. Європейська система передбачає подорожі морем із

заходом у різні порти з наданням у них екскурсійної програми. Така система круїзних поїздок охоплює нині до 60% всіх круїзів. Разом з тим, набуває популярності американська система, основною метою якої є надання можливості пасажиром, що знаходяться у круїзі, відпочивати на пляжах у пунктах заходу судна. Найбільший недолік круїзів – їх досить висока ціна, від 75 до 1000 дол. за добу. Прийнята наступна цінова класифікація круїзних маршрутів, яка подана на слайді.

4. До пандемії COVID-19 одними з найпопулярніших круїзних напрямів у всьому світі були Карибський басейн, Азія і Середземномор'я. Також популярними напрямками були Північна Європа, Австралія і Нова Зеландія. Під час кризи в області охорони здоров'я в 2020 році країни Карибського басейну, Багами і Бермудські острови як і раніше реєстрували найвищий об'єм круїзних пасажирів, хоча він складав лише чверть від кількості в 2019 році. У Європі п'ять основних постачальників для круїзів: Німеччина, Великобританія та Ірландія, Італія, Франція та Іспанія. До пандемії COVID-19 більше двох з половиною мільйонів круїзних пасажирів прибули з однієї лише Німеччини, і майже два мільйони також із Великобританії. Однак під час COVID-19 лише півмільйона круїзних пасажирів склали німці, хоча Німеччина, як і раніше, залишалася найбільшим джерелом європейських круїзних пасажирів у 2020 році.

5. Європейський круїзний ринок є одним з найбільших у світі, поступаючись лише Північній Америці за кількістю пасажирів. У 2019 році з Європи прибуло понад сім мільйонів круїзних пасажирів, хоча в 2020 році їх кількість впала до трохи більше одного мільйона внаслідок пандемії коронавірусу. У Європі всього чотири круїзні компанії складають більшу частину ринку. З них Carnival, безумовно, є провідною круїзною компанією в Європі, на яку у 2020 році припадає 45 % всього ринку. Carnival володіє та керує численними брендами, включаючи Costa, AIDA та P&O Cruises. Інші провідні круїзні компанії в Європі включають MSC Cruises, Royal Caribbean Cruises LTD та Norwegian Cruise Line.

6. Україна є морською державою. Але Чорне море за своїм географічним положенням не є транзитним, отже, для того, щоб виділитися у самостійний напрям для масового круїзного туризму не менше 5 портів повинні мати інфраструктуру, здатну обслуговувати судна довжиною понад 300 м. Нині таку інфраструктуру мають лише два чорноморські порти – Одеса (Україна) та Констанца (Румунія).

7. Насьогодні, світовий круїзний флот становить 512 суден. У світі існує 650 круїзних портів, з яких у Середземному морі – 158, у Чорному морі – 16. З 16 морських портів Чорноморського регіону, що підходять для прийому круїзних суден (порти Болгарії, Румунії, Росії, Грузії, Туреччини), 6 належать Україні: Одеса, Євпаторія, Ялта, Севастополь, Феодосія та Керч. Ці міста володіють унікальними історичними, культурними та туристичними пам'ятками, які могли би бути привабливими для туристів круїзних маршрутів. Нажаль, всі зазначені порти, крім Одеси, розташовані на території тимчасово окупованої АР Крим.

Таким чином, розв'язання завдань дослідження зумовило досягнення його мети.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Закон України «Про туризм» №1282/4 від 18.11.2003р.// Відомості Верховної Ради України. 2003. №29.
2. Агафонова Л. Туризм, готельний та ресторанний бізнес: ціноутворення, конкуренція, державне регулювання: Навч. посібник для студ. вищ. навч. закладів. Київ: Знання України. 2002. 351 с.
3. Александрова А.Ю. Международный туризм. Москва: Аспект Пресс, 2001. 201 с.
4. Антропова А.А. Международный туризм в Украине: реалии и тенденции развития. *Вісник БІТБ*. 2002. № 6. С. 15.
5. Бабкин А.В. Специальные виды туризма: учебное пособие. Ростов-на-Дону. 2008. 84 с.
6. Балабанов И.Т., Балабанов А.И. Экономика туризма: Учебное пособие. М.: Финансы и статистика, 2003. 176 с.
7. Бойко М.Г. Суть і завдання стратегії розвитку підприємств готельного господарства в умовах трансформаційної економіки. *Вісник ДІТБ*. 2002. № 6. С. 108-113.
8. Білорус О.Г. Глобалізація і національна стратегія України. К.: ВО «Батьківщина. 2001. 141 с.
9. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: перевозки. Москва : Издательский дом Герда; СПб. : Невский Фонд, 2003. 397 с.
10. Будко И.И. Транспортное обслуживание туризма. Москва. 2006. 215 с.
11. Веселова Н. Ю. Организация туристского бизнеса. Краснодар. 2005. 276 с.
12. Волков Ю.Ф. Введение в гостиничный и туристический бизнес. Ростов н- Д: Феникс. 2003. 352 с.
13. Воронцова М.Г. Экономика современного туризма. М.: Герда, 1998. 345 с.

14. Голубкова И.А. Экономический механизм развития круизного судоходства Украины: монография. НАН Украины, Ин-т пробл. рынка и экон.-экол. исслед. Одесса: ИздатИнформ, 2011. 323 с.
15. Грем С.Э. Экономические предпосылки развития морского туристического бизнеса в Украине. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. праць. Одеса, 2001. Вип. 10. С. 79-86.
16. Дементьев С.А. Суперлайнеры поднимают якоря. *Турбизнес*. 2003. №13. С. 24.
17. Жихарева В.В. Современные тенденции развития рынка круизного судоходства. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2012.– № 39 (2). С. 153-166.
18. Дінач П. Чи під силу Україні круїзний туризм? *Дзеркало тижня*. 2008. № 40. С. 12.
19. Дмитренко В.М. Инструменты здійснення регуляторної політики у галузі туризму. *Статистика України*. №3. 2006. С. 57.
20. Дубенюк Я. Регіональні особливості розвитку міжнародного туризму. *Вісник КНТЕУ*. №3. 2007. С. 63.
21. Дурович А.П. Маркетинг в туризме: Учебное пособие. Минск: Новое знание. 2003. 496 с.
22. Жукова М.А. Индустрия туризма: менеджмент организации. М.: Финансы и статистика. 2004. 274 с.
23. Карнаухова В.К., Краковская Т.А. Сервисная деятельность. Ростов н/Д: Издательский центр «Март». 2006. 256 с.
24. Квартальнов В.А. Туризм: Учебник. Москва : Финансы и статистика. 2002. 320 с.
25. Кияниця А. Стратегія і тактика управління підприємствами готельного господарства та туризму в Україні. *Вісник Укр. Академії держ.управління при Президентові України*. 1999. № 3. С. 149-159.
26. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні.

Чернівці: Книги – 21 ст. 2003. 54 с.

27. Коваль Є.Є. Особливості сучасного круїзного туризму. *Наука і вища освіта* : тези доповідей XXX Міжнар. наук. конф. студентів і молодих учених, м. Запоріжжя, 10 листопада 2021 р. Класичний приватний університет. Запоріжжя : КПУ, 2021. С. 397-398.

28. Ковальов С.О. Український туризм: історичний огляд та сучасний сталий поступ. *Наука. Релігія. Суспільство*. №3. 2004. С. 58.

29. Кононыхин С.В. Техника и технология услуг туристического бизнеса. В 2-х ч. Донецк. 2010. 463 с.

30. Котлер Ф., Боуэн Дж., Мейкенз Дж. Маркетинг. Гостеприимство и туризм:/ Пер. с англ. под рук. Новосибирский Р.Б. Москва : ЮНИТИ, 1998. 787 с.

31. Круїзінформ. URL: http://cruiseinform.ru/news/rechnye_kruizy/ (дата звернення 11.10.2021).

32. Левковська Л., Чабан Р., Мунін Г. Стан і перспективи розвитку туризму та готельного господарства в Україні. *Економіка України*. 2013. №6. С. 18-25.

33. Ляпіна І.Ю. Організація й технологія готельного обслуговування: Підручник для проф. Утворення / Під ред. канд. пед. наук Лапіна А.Ю. 2-е вид. Київ : Видавничий центр «Академія». 2002. 208 с.

34. Мальська М.П., Худо В.В., Цибух В.І. Основи туристичного бізнесу: навч. посібник. Київ : Центр навчальної літератури. 2004. 272 с.

35. Мельниченко С.В., Ведмідь НІ. Менеджмент підприємства туристичної індустрії. К.: КНТЕУ. 2015. 217 с.

36. Огляд світової статистики по індустрії гостинності. *Готель*. 2016. №1 (10). С. 4-5.

37. Опанащук Ю.Я. Развитие гостиничного хозяйства в Украине: тенденции и перспективы. *Гостиничный и ресторанный бизнес*, №3. 2004. С. 70-72.

38. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание. Обслуживание

туристов. Москва : Издательство: Академия. 2006. 305 с.

39. Папирян Г.А. Международные экономические отношения: маркетинг в туризме. Москва : Финансы и статистика. 2011. 160 с.

40. Передрій О.С. Міжнародні економічні відносини. Навчальний посібник. Київ : Центр навчальної літератури. 2006. 342 с.

41. Плотницкий М.И., Турбан Г.В. Мировая экономика и внешнеэкономическая деятельность. Минск.: Интерпрессервис. 2006. 111 с.

42. Плотникова Н.І. Комплексна автоматизація туристського бізнесу. *Гостиничный и ресторанный бизнес*. 2006. № 3. С. 37-42.

43. Пуцентейло П.Р. Економіка і організація туристично-готельного підприємництва: Навч. пос. Київ : Центр навчальної літератури. 2007. 344 с.

44. Ресторанне господарство і туристична індустрія у ринкових умовах. Київ: Київський національний торгово-економічний ун-т. 2002. 170 с.

45. Родионовский М.Н. Як продавати круїзи. *«Турбизнес»*. 2010. №3. С. 48.

46. Селиванов В.В. Агентирование круизных судов и яхт: монография. Одеса: Фенікс, 2010. 240 с

47. Селиванов В.О некоторых национальных особенностях перспективного развития международного круизного судоходства. *«Морской бизнес - новости Украины»*. 2009. № 12. С. 24.

48. Сенин В.С. Организация международного туризма: Учебник. Москва : Финансы и статистика. 2003. 45 с.

49. Слободенюк Е.В. Україна у світовому туристичному просторі: пріоритети міжнародних зв'язків. К.: Вид-во КУТЕП. 2004. 243 с.

50. Соснин А.В. Круизные компании мира «Большая семёрка»: Санкт – Петербург. 2004. С. 21.

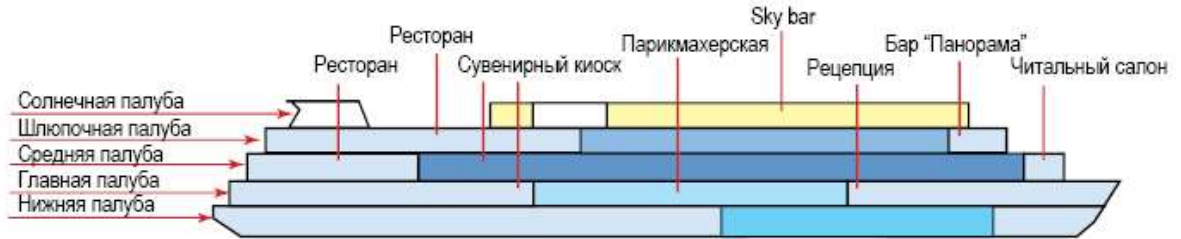
51. Соснин А.В. Круиз по Днепру – это сочетание реки и моря. *«Флот и круизы»*. 2011. С. 9.

52. Тищенко Е.А. Как вернуть лайнеры в Черное море? *«Порты Украины»*. 2008. № 40 (719). С. 17.

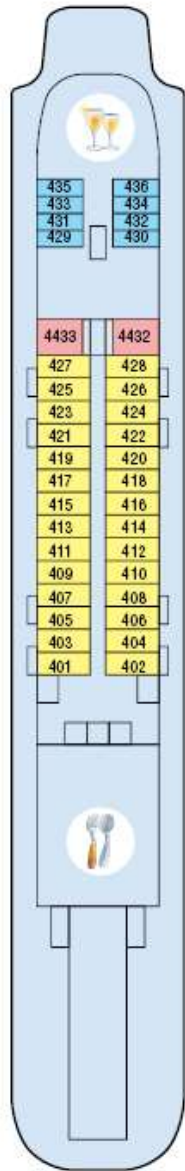
53. Ткаченко Т. Стратегія розвитку підприємств туризму в Україні. *Вісник КНТЕУ*. № 1. 2006. С. 16.
54. Уніфіковані технології готельних послуг / За ред. проф. В.К. Федорченка. - К.: Вища шк., 2001. – 198 с.
55. Химер Я. Круїзи завжди в море. *Турбизнес*. 2011. №13. С. 26.
56. Шевчук В.О. Міжнародна економіка: теорія і практика. Львів: Каменярь. 2003. 654 с.
57. Школа І.М. та ін. Менеджмент туристичної індустрії: Навчальний посібник. Чернівці: ЧТЕІ КНЕУ. 2003. 662 с.
58. Шпилько С. Андросова Н., Чударев Р. Морские круизы: теория и практика: учеб. пособие. М.: Советский спорт, 2012. 147 с.
59. Statista : Департамент исследований. URL: <https://www.statista.com/topics/4211/cruise-industry-in-europe/#dossierKeyfigures> (дата звернення 17.10.2021)
60. MedCruise : Ассоциация круизных портов Средиземного моря. URL: <https://www.medcruise.com/> (дата звернення 19.10.2021)

ДОДАТКИ

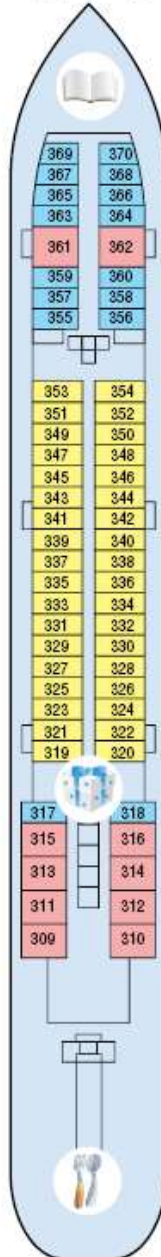
Додаток А План палуб теплохода «Принцеса Дніпра»



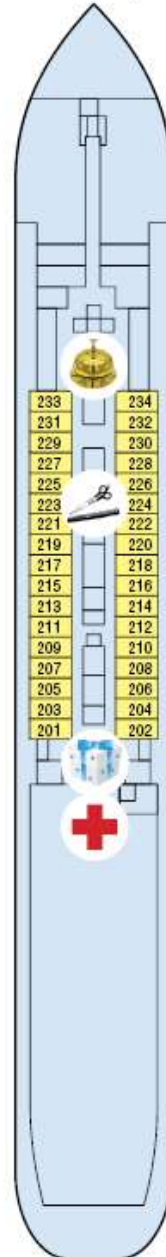
Шлюпочная палуба



Средняя палуба



Главная палуба



Нижняя палуба

