

## **РОЗВИТОК РИНКУ КРУЇЗНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ СВІТОВОГО ДОСВІДУ**

### **Резюме**

Скавронська І.В. Розвиток ринку круїзних послуг України в контексті світового досвіду.

Стаття присвячена питанням ефективного розвитку ринку круїзних послуг в Україні. Обґрунтовано теоретичне значення поняття “круїз”. Сформовано основні тенденції розвитку і визначено структуру міжнародного ринку круїзних послуг. Проаналізовано стан національного ринку круїзів. Здійснено оцінку нормативно-правової бази функціонування ринку круїзних послуг України. Розроблено практичні рекомендації і пропозиції щодо ефективнішого використання наявних і залучення потенційних рекреаційних, фінансових і правових ресурсів.

***Ключові слова:** круїз, ринок послуг, пропозиція, подорож, туристичний маршрут, екскурсійна програма, нормативно-правові акти.*

### **The summary**

Skavronska I.V. Development of the market of cruising services of Ukraine in the context of world experience.

The article is devoted to the problems of the effective development of the market of cruising services in Ukraine. Theoretical value of the concept “cruise” is grounded. Basic progress trends of the international market of cruising services are formed. Structure of the international market of cruising services is determined. The national cruising market is analysed. The normatively legal base of functioning of ukrainian market of cruising services is evaluated. Practical recommendations and proposals concerning more effective using of present and bringing in of potential natural, financial and legal resources are worked out.

***Key terms:** cruise, market of services, supply, trip, tourist route, excursion program, normatively legal acts.*

Одним із найпоширеніших видів водного туризму є круїзи. Круїзний туризм найбільш активно почав розвиватися вкінці 50-х років ХХ століття, що було зумовлено прерогативним розвитком повітряного транспорту, який витісняв морські та річкові перевезення. Останніми роками світовий круїзний ринок переживає зміни. Перш за все це пов'язано із значним зростанням популярності океанського, морського і річкового відпочинку. На конференції ВТО в Ліссабоні за результатами дослідження "Tourism 2020 Vision" проголошено п'ять перспективних туристичних напрямків ХХІ століття, а саме: пригородницький, екологічний, культурно-пізнавальний, тематичний і круїзний [1,с.127]. Ринок круїзів росте набагато швидше, ніж інші види транспортних подорожей.. За останнє десятиріччя втричі підвищився попит на річкові та морські круїзні послуги і на 100% збільшилася кількість круїзних рейсів як таких[2]. Вкінці ХХ століття загальне число круїзних пасажирів складало більш як 8 млн. осіб, що становить 1,3% всіх міжнародних туристів[3]. Перспективи розвитку круїзного туризму в Україні визначаються дією широкого спектра природних, історико-культурних, економічних, соціальних і політичних чинників. Особливість сьогоденної ситуації полягає у тому що, формування національного ринку круїзних послуг та його інтеграція у світовий ринок круїзних

послуг пов'язані з необхідністю вирішення соціально-економічних проблем у період трансформації суспільно-економічних відносин. Усе це вимагає розробки конкретних пропозицій та рекомендацій виходу українського ринку круїзних послуг на зовнішні ринки з метою збільшення кількості туристів при повному задоволенні їхніх потреб. Такий підхід до вивчення ринку круїзних послуг вимагає всебічних та фундаментальних досліджень різноманітних аспектів його розвитку.

Вагомий внесок у дослідження світового ринку круїзних послуг, методологію оцінки туристичного потенціалу та визначення соціально-економічної ефективності його використання, теорію дослідження територіальних рекреаційних систем зробили відомі вчені Кифяк В.Ф., Драчева Е.Л., Забаєв Ю.В., Рябова І.А., Школа І.М., Боголюбов В.С., Р.А.Браймер та ін.

Метою роботи є уточнення теоретичних засад, дослідження стану і тенденцій розвитку ринку круїзних послуг України, а також розробка методичних рекомендацій щодо його подальшого розвитку у період трансформації суспільно-економічних відносин, на основі аналізу й узагальнення наукових праць вітчизняних і закордонних авторів.

Реалізація поставленої мети передбачає виконання таких завдань:

- ✚ висвітлити і уточнити соціально-економічний зміст поняття “круїз”;
- ✚ узагальнити сучасні тенденції функціонування світового ринку круїзних послуг, визначити його динаміку і структуру;
- ✚ дати оцінку сучасного стану ринку круїзних послуг в Україні;
- ✚ оцінити організаційно-правові умови становлення національного ринку круїзних послуг і визначити параметри впливу основних факторів на його формування;
- ✚ розробити наукові рекомендації щодо подальшого розвитку ринку круїзних послуг України.

Поняття “круїз” включає організацію морських і річкових подорожей з відвідуванням портових міст декількох країн[4, с. 346 ]. На нашу думку, доцільно ще уточнити зміст даного поняття. Ми пропонуємо розглядати круїз не лише як організацію морських і річкових подорожей з відвідуванням портових міст кількох країн, а й у межах однієї, що сприяє задоволенню фізичних, духовних та інших потреб відпочиваючих. А також, круїз – це морський або річковий тур, у базову вартість якого включено комплексне обслуговування на борту судна: проїзд на судні, проживання в каюті (в залежності від вибраного класу), триразове харчування (в день), розваги.

Круїз – вид туризму, що останнім часом розвивається досить інтенсивно. Кількість пасажирів, які подорожують на круїзних суднах, щороку збільшується, відповідно зростають і доходи від цього виду відпочинку. Круїз – це унікальний туристичний продукт, що поєднує в собі транспортування, розміщення і розважальну програму. При правильній і комфортній організації проживання, харчування, достатній кількості розваг на борту і екскурсійних програм протягом стоянок – круїз є одним із найбільш вишуканих видів подорожей.

Такі дослідники даного напрямку туризму як Драчева і Забаєв зазначають, що мотивація вибору круїзного відпочинку туристами включає: бажання відпочити саме на воді у невимушеній і комфортній обстановці; не мати клопотів щодо організації розваг; необхідність побачити нові місця, відвідати музеї та об'єкти культурної архітектури[4, с. 347].

Авторитетний журнал “Guide to cruising” розказує, що перший круїз відбувся ще у 1835 р. від берегів Шотландії, навколо Ісландії до Фарерських островів[5]. Проте цей круїз значно мірою відрізнявся від круїзів сьогодення і характеризувався примітивністю подорожі. А вже у 1837 р. була створена перша круїзна фірма Peninsular Steam Navigation Company, яка згодом перетворилася в успішно діючу і до цього дня компанію P&O Cruises.

Ідея подорожей по системі круїзу, яку сьогодні використовують всі компанії світу, належить американцю Бобу Дікенсену, службовцеві компанії Ford Motors. У 50-х рр. ХХ століття він розробив концепцію круїзного відпочинку, яка передбачала могутню індустрію розваг на теплоходах: концертні зали, басейни, казино, ресторани, бари, тренажерні зали, бібліотеки, солярії, тенісні корти, майданчики для гольфу, а також різноманітні шоу[6]. Цивілізований ринок круїзів виник після 1960 р. До 1980 р. круїзний бізнес почали здійснювати вже 15 великих компаній світу.

Переважає більшість компаній, що працюють на світовому круїзному ринку – північноамериканські (85%). Хоча по-справжньому значущих гравців сьогодні залишилося не більше п'ятнадцяти, а із-за активного процесу злиття великих компаній, ця цифра постійно зменшується. До мегакомпаній відносять – Carnival, Royal Caribbean, P&O, Princess, Star Cruises, Norwegian Cruise Lines, Holland America Lines, Festival, Crystal [4, с. 368-374]. Кожна з цих компаній має власний напрям діяльності. Так, Carnival Cruise Lines орієнтується на дуже активне проведення часу на борту, тобто передбачає круїзи з надзвичайно насиченою програмою і сама називає свої лайнери “кораблями розваг”. Holland America Lines, у свою чергу, пропонує кораблі середніх розмірів з виключно затишними, красиво оформленими каютами і палубами, і орієнтується на задоволення потреб літніх людей від сімдесяти років і більше, котрі цінують спокійну атмосферу і турботу про них.

Помітною тенденцією ринку в наші дні є певне зниження середньої вартості круїзів і поява нових круїзних компаній. Зниження середньої вартості круїзів, власне, і пояснюється тим, що з кожним роком на воду спускається все більше кораблів, які необхідно завантажувати.

Ще однією особливістю сучасного круїзного ринку є поява кораблів-гігантів. Провідні круїзні компанії влаштували між собою справжню гонку титанів. У найближчі декілька років на воду буде спущено біля 50 лайнерів нового покоління класу 4-5\* водотонажністю 70-100 тис. тон, які замінять судна, що були побудовані у 80-90-ті рр. ХХ століття. Нові суперлайнери вмістять 2,5-3 тис. пасажирів і будуть обладнані магазинами і ресторанами, казино, льодовими катками і майданчиками для гольфу.

Слід відзначити, що круїзний ринок сьогодні характеризують чотири основних фактори: спеціалізація пропозиції; плавання на комфортабельних теплоходах; відповідність розміру теплоходу набору послуг, які пропонуються; автоматизація. Перші три фактори відображають плавання на розкішних яхтах і великих теплоходах з кількістю місць більш як дві тисячі із створеною на борту інформаційною системою простого автоматичного управління, що лежить в основі четвертого фактору - автоматизації.

Лідуючими у світі країнами круїзних подорожей є Великобританія, США і Німеччина. Найбільшим ринком-постачальником круїзних туристів є ринок США. Зростання числа круїзних туристів у США почалося у 1980 р. і його темпи перевищують середньорічний показник темпів зростання туризму США в цілому. Наступним ринком-постачальником круїзних туристів є ринок Великобританії. Середньорічне число таких туристів тут становить більше 300 тис. осіб. Третє місце у світі на ринку круїзів займає Німеччина з середньорічною кількістю туристів-круїзерів більше 250 тис. осіб. Великим попитом круїзні подорожі користуються у Франції, Італії, Швейцарії.

Круїзи, як правило, влаштовують по системі “все включено”(all inclusive): харчування (майже цілодобове); розваги; деякі екскурсії. Додатково оплачуються алкоголь; додаткові страви на замовлення, не включені в меню; чайові персоналу; процедури в салонах краси; спеціальні екскурсії; спеціальні види спорту в портах прибуття, наприклад, плавання з аквалангом; медичне обслуговування; телефонні дзвінки на берег; прання. Всі круїзи побудовані за принципом: вночі – переходи, вдень – стоянки, екскурсії. Інколи бувають довгі переходи – доба – дві в морі, потім - декілька днів на березі.

Існує кілька поширених класифікацій пасажирських кораблів і круїзних маршрутів. Міжнародна асоціація круїзних компаній CLIA (Cruise Lines International Association) поділяє маршрути в залежності від вартості дня проживання на чотири категорії: економічні (\$75-150 в день, судна компаній Festival, Thomson), класичні (\$100-200 в день, компанії Carnival, Norwegian, Costa Cruises), преміум-круїзи (\$150-400 в день, компанії Princess, Royal Caribbean, Holland America) і круїзи-“люкс” (до \$1000 в день, компанії Silversea Cruises, Radisson Seven Seas, Crystal). У свою чергу, круїзні кораблі класифікуються з допомогою зірок – від 1 до 6 зірок і групи: Standart (2\*-4\*), Premium (5\*-5\*+) і Lux (6\*) [7, с. 235 ].

До категорії супер-люкс (6\*) належить всього 4 судна у світі. Вартість круїзу даного класу \$6000-8000 у тиждень, оскільки туристи розміщуються лише в апартаментах, і у вартість круїзу входить все, включаючи чайові. Кораблі такого класу розраховані всього на 200 пасажирів і 150 членів екіпажу. Харчування лише індивідуальне із врахуванням конкретних запитів, звичок, традицій. Тут реалізується елітний клубний відпочинок, де немає категорії пасажирів, а існує поняття – “гості”.

Вартість круїзу визначається величиною фрахту, рівнем комфортабельності судна, а також зборами за прохід каналів, експлуатаційними видатками, вартістю берегових послуг і податками. Крім цього на ціну круїзу впливають інші фактори: тривалість круїзу, сезон, розміщення і розмір кают, тип корабля. Ціни на круїз прямо пропорційно залежать від сезону. Найвищі ціни спостерігаються в період “високого” сезону і найнижчі ціни – відповідно в період “низького” сезону.

Форми круїзного подорожування можуть бути різноманітними:

1. Туристичний маршрут уздовж берега з короточасними екскурсіями на ньому.
2. Поєднання круїзу з тривалою подорожжю всередину країни з використанням інших транспортних засобів.
3. Поєднання круїзу з частковим перебуванням на березі.

Розрізняють дві системи круїзних подорожей:

1. Класична європейська система, яка передбачає подорож з екскурсійними програмами у різних портах. Біля 60% круїзів у світі здійснюється відповідно до цієї системи.

2. Американська система, яка завойовує все більшу популярність, ціленаправлена на надання можливості круїзним пасажиром відпочивати і засмагати на пляжах в пунктах прибуття по маршруту[4, с. 360].

Морські круїзи – один із найбільш комфортабельних, а тому і найбільш дорогих видів відпочинку. Термін проведення морських круїзів в залежності від напрямку маршруту може варіюватися від одного тижня до одного місяця. Морські круїзи ще прийнято називати авіаційно-теплоходними турами, оскільки туроператори доставляють клієнтів у порт відправлення і назад додому літаком. Міжнародні морські круїзи найбільш популярні по Середземному і Адріатичному морях; навколо Європи з відвідуванням Британських островів і острова Ісландія; по Скандинавським країнам з відвідуванням Санкт-Петербургу; через Аравію в Індійський океан; по островах південної частини Тихого океану[8, с.132].

Річкові круїзи відрізняються від морських набагато меншими розмірами суден і охоплюють невеликі території відвідування. Такі круїзи менш схильні до впливу погодних умов, а також дозволяють вивчати архітектуру і визначні пам'ятки населених пунктів без причалювання туди, організувати зелені стоянки у будь-якому за бажанням живописному куточку. Річкові подорожі можуть бути короточасними (1-3 дні) і довготривалими (25-30 днів). Найбільш популярні серед туристів маршрути річкових круїзів проходять по Рейну і його притокам – Майну, Везеру, Мозелі, а також по Дунаю, Волзі, Нілу і Амазонці[8, с.133].

Сьогодні шаленого розвитку набуває фішинг-круїз (fishing-cruise), який виник у США, і передбачає плавання-прогулювання на судні невеликих розмірів з організацією риболовлі і наданням відповідного спорядження[9].

Поряд із довготривалими круїзами сьогодні практично у всіх регіонах завойовують велику популярність “круїзи в нікуди” – одно- чи дводобові поїздки без причалювання в інші порти. Як правило, таке судно виходить із базового порту в 6 год вечора у п'ятницю і повертається у неділю ввечері.

Широко розповсюджені комбіновані авіаморські круїзи з включенням у вартість подорожі всього комплексу обслуговування. При цьому круїзна компанія організовує чартерні авіарейси як складову всієї подорожі, забезпечуючи туристу власний рівень обслуговування вже з аеропорту.

Тоді як Росія, яка володіє надзвичайно великим ресурсним потенціалом для розвитку круїзного туризму, пропонує наступні види круїзів[10, с. 269]:

- внутрішні (каботажні) лінії, які зв'язують між собою російські порти;
- міжнародні лінії, які зв'язують російські порти з іноземними;
- місцеві лінії, які здійснюють перевезення у межах якого-небудь регіону, району, суб'єкта федерації;
- приміські лінії – діяльність портового пасажирського флоту.

Щодо України, то сьогодні круїзні послуги знаходяться на стадії становлення, оскільки тут залишилися ще пережитки минулого. У роки СРСР круїзи були особливо популярними і навіть модними та елітними у 60-80-их роках ХХ століття, і відпочивати на борту судна могли лише

привілейовані особи. В наші дні Україна належить до країн, де туризм як активний спосіб проведення дозвілля заохочується державою, пропагується та стимулюється шляхом соціалізації туристичних послуг і тому прийнятий більшістю населення як складова способу життя. Поліпшення рівня та умов життя вводить туризм до споживчої суспільної моделі, особливо міського населення, стимулюючи попит і формуючи ринок туристичних послуг. Поступові зміни на краще в економічній ситуації та певні зрушення на шляху поліпшення матеріального становища населення створили об'єктивні передумови для розвитку сприятливого стосовно туристичної діяльності ринкового середовища. Окрім цього Україна володіє значним ресурсним потенціалом (р.Дніпро, р.Дунай, Чорне і Азовське моря тощо) для розвитку ринку круїзних послуг. Експерт-консультант ВТО Драган Црнянський зазначає: “ У таких умовах взаємодія та скоординована діяльність між областями просто необхідні. І акцент потрібно зробити на розвитку тематичного туризму, здатного об'єднати відразу кілька областей. Прикладом може служити ріка Дніпро. У моєму сприйнятті — це не лише найбільша ріка, а й напрямок розвитку туризму — яхтового, історичного, круїзного і риболовлі...Також добре відома за рубежем Одеса зі своєю неповторною індивідуальністю й історією. Але непотрібно забувати і про дуже багату й цікаву Одеську область, пов'язану із Західної Європою рікою Дунай, де просто необхідно активізувати туристські потоки”[11]. Проте у будь-якому випадку ринок круїзних послуг України потребує підтримки і відновлення.

На сьогоднішній день український ринок характеризується малою пропозицією турів. Теплоходи мають маршрути як по Дніпру, так і комбіновані – по Дніпру з виходом у море. Такі круїзи існували і за радянської влади, причому на тих самих теплоходах – “Т.Г.Шевченко”, “Маршал Рибалко”, “Маршал Кошовий”, “Генерал Ватутін”. Наприклад, на “Маршалі Рибалко” можна за 13 днів пройти за маршрутом Київ-Запоріжжя-Херсон-Севастополь-Одеса-Дніпропетровськ-Кременчук-Київ. До вартості путівки, крім триразового харчування, входить оглядова екскурсія у кожному з портів зупинки. За додаткову плату можна долучитися до програми, розробленої лише для іноземних громадян: подивитися у Запоріжжі “Козацьке кінне шоу”, а у Кременчуці відвідати колгосп. А на теплоході “Маршал Кошовий” пропонується пройти дванадцятиденний маршрут Київ-Канів-Запоріжжя-Херсон-Севастополь-Ялта-Одеса з оглядовими екскурсіями у Запоріжжі, Севастополі та Одесі. У свою чергу “Т.Г.Шевченко” здійснює тижневий круїз за маршрутом Одеса-Севастополь-Ялта-Одеса. Перелічені судна побудовані у роки СРСР і лише реконструйовані у 90-их роках ХХ століття. Традиційно ці теплоходи містять ресторани, бари, більярд, сауну, різні супутні послуги, такі як перукарні, пральні тощо, але комфортність проживання і якість обслуговування не можуть забезпечити відповідного рівня сервісу. Це означає, що сьогоднішня вимагає зведення нових, технічно оснащених і автоматизованих кораблів.

Пропозиція була урізноманітнена маршрутом з виходом “закордон” – теплохідний маршрут по Дніпру і по Чорному морю до Несебра (Болгарія). Але сьогодні такий круїз вже не відбувається, оскільки витрати на його організацію перевищили доходи. Іноземців не дуже зацікавив маршрут з виходом за межі України, а невелика кількість вітчизняних туристів не змогла окупити таку подорож. Даний круїз став збитковим. Тоді як, для прикладу, яхтове ралі у Криму за участю представників з різних країн відбувається ще з 2000 року[12]. Це щорічна міжнародна парусна регата “Кайра”, що означає “Чорноморське яхтове ралі”. Маршрут її учасників, низки парусних яхт світового класу, пролягає Чорним морем та охоплює такі держави: Туреччину, Грузію, Росію, Україну, Румунію, Болгарію. Регата, здійснивши коло Чорним морем, завершується в Туреччині. У кожній країні учасників регати чекає велика екскурсійна програма. Зважаючи на великий інтерес яхтсменів світу до України, Кабінет Міністрів впровадив спрощений порядок пропуску яхт через державний кордон. Прийнято Постанову “Про затвердження Програми розвитку національної мережі яхтового туризму у 2004-2010 роках”, який покликаний забезпечити вступ країни до світової мережі яхтового туризму. З огляду на дану ситуацію, галузь круїзного туризму в Україні все ж таки має перспективи для подальшого успішного розвитку на міжнародному туристичному ринку.

Для України найбільш характерною формою круїзного подорожування є поєднання круїзу з частковим перебуванням на березі. Туристу надається можливість відпочити тиждень на морському чи океанічному узбережжі, а потім протягом ще одного тижня чи кількох днів – круїз – вдень зупинки у містах, екскурсії та обіди, а вночі – розваги на палубі.

Як не дивно, українські круїзи більш популярні серед іноземців, яких не зупиняє і той факт, що для бронювання потрібно внести передоплату у розмірі 20% загальної вартості туру. Іноземні громадяни платять за круїз мінімум на 30-40% дорожче, ніж українці[2]. Різницю між путівками становить лише багатша екскурсійна програма.

У будь-якій іншій державі, яка володіє ресурсним потенціалом для розвитку круїзних послуг, Росії, США, Німеччині тощо, зазвичай приділяють пильну увагу, позаяк ця галузь – одна з найприбутковіших для національних економік. А в Україні, як свідчать фахівці, ринок круїзних послуг, на жаль, належної підтримки не має. Законодавством приймається чимало нормативно-правових актів у сфері туризму, але саме круїзних послуг вони стосуються поверхнево.

Так, одними із завдань Постанови №133 КМУ від 29.01.2003р. “Про затвердження Програми розвитку Криму як цілорічного загальнодержавного та міжнародного курортно-рекреаційного і туристичного центру” є збереження, розвиток, ефективно та екологічно безпечно використання природних, культурних і антропогенних рекреаційних ресурсів, а також створення умов для розвитку круїзного туризму[13]. Постанова № 583 КМУ від 29 квітня 2002р. “Про затвердження Державної програми розвитку туризму на 2002-2010 роки” передбачає “створення сприятливих умов, відповідної інфраструктури та нових туристичних маршрутів для розвитку перспективних тематичних напрямків туризму, зокрема екстремального, культурно-пізнавального, мисливського та рибальського, підводного, релігійного, спортивно-оздоровчого, яхтового, круїзного та інших”[14].

Таким чином, до суб’єктів, що причетні до зазначеної проблеми, з одного боку належить держава, а з іншого - суб’єкти господарювання.

Туристична політика нашої держави на ринку міжнародного туризму базується на маркетинговій стратегії, спрямованій на стимулювання іноземного туризму шляхом створення позитивного туристичного іміджу держави як країни безпечної та комфортної перебування. Прийняття відповідного законодавства сприяє розвитку міжнародного круїзного туризму в Україні та підвищенню його частки в макроекономічних показниках; розширенню міжнародної співпраці в даній галузі; підвищенню ефективності використання рекреаційних ресурсів; зростанню ролі нашої держави на міжнародному рівні. На думку одного з провідних спеціалістів туризму Роберта А. Браймера, “у теперішній час найбільш гальмівним фактором у розвитку туризму, зокрема круїзного, на суспільному рівні є відсутність уваги та підтримки з боку політиків та громадської влади. Коли на туризм не зважають, його доходи не визначені, відсутнє ретельне планування та, як наслідок, відсутній і розвиток. Як тільки буде глибока зацікавленість на законодавчому рівні, поєднання зусиль для піднесення статусу індустрії туризму на більш високий рівень не тільки у вигляді декларацій, а й конкретних заходів щодо встановлення та підтримки економічних зв’язків, почне ефективно діяти маркетинг у сфері туризму, відтоді можна розраховувати на видимі результати”[15, с. 287]. Тому законодавча база України у сфері круїзного туризму потребує розроблення, доопрацювання, удосконалення, а також здійснення моніторингу її ефективності.

Щодо суб’єктів господарювання у сфері круїзного туризму в Україні, то їхня діяльність визначається функціонуванням вищезазначеного законодавства. До цих суб’єктів належать всі компанії, які використовують наявні в Україні судна для створення пропозиції, наприклад, теплохід “Маршал Рибалко” фрахтується компанією “Червона рута”. Власне, розбудова транспортної інфраструктури є найбільш важливим питанням для підприємств галузі, оскільки всі кораблі рекуструйовані, а сьогодні вимагає будівництво нових, більш зручних та комфортабельних. Однією з основних причин є недосконалість податкового законодавства, яке спонукає компанії не вигідно використовувати прибуток на розвиток матеріально-технічної бази. Тому виникає необхідність залучення інвестицій як іноземних, так і вітчизняних.

Підсумовуючи вищесказане, можна зробити наступні висновки і дати такі рекомендації щодо перспективного розвитку галузі круїзного туризму в Україні:

1. У статті пропонуємо уточнений зміст поняття “круїз”, пов’язаного з наданням круїзних послуг подорожуючим на кораблях у межах кількох країн і спрямованого на задоволення їх фізичних, духовних та інших потреб.

2. Дослідивши передумови становлення і розвитку світового ринку круїзних послуг, визначаємо основні тенденції його функціонування сьогодні: зниження середньої вартості круїзних турів; вплив найбільш потужних компаній на ситуацію, яка складається на цьому

ринку; поява нових круїзних компаній та кораблів-гігантів; наявність факторів, які характеризують і регулюють світовий ринок круїзних послуг.

3. Дано оцінку стану галузі круїзного туризму в Україні. Проаналізовано роль суб'єктів господарювання і держави у даній сфері. Визначено найістотніші проблеми, що впливають на обґрунтування напрямків макроекономічної стратегії виходу національного ринку круїзних послуг на міжнародний ринок. Тому стратегічною метою розвитку круїзного туризму в Україні є створення конкурентоспроможного на світовому ринку туристичного продукту, здатного максимально задовольнити туристичні потреби подорожуючих, і забезпечити на цій основі комплексний розвиток територій та їх соціально-економічних інтересів при збереженні екологічної рівноваги. Програма дій для досягнення цієї мети має бути синхронізованою із загальними темпами становлення ринкових механізмів і відповідати державній туристичній політиці в країні. Програма також повинна враховувати накопичений досвід розвитку туризму у світі, що створить сприятливі умови для співробітництва у даній галузі.

4. Залучення всесвітньо відомих круїзних компаній на національний ринок відповідних послуг стане одним з найбільших поштовхів для його подальшого успішного розвитку. Такі гіганти у цій сфері як Carnival Cruise Lines, Holland America Line, Princess Cruise тощо допоможуть створити конкурентоспроможний продукт на міжнародному ринку круїзних послуг; сприятимуть залученню прямих іноземних інвестицій; дадуть можливість отримати доступ до спеціалізованих факторів виробництва, інформації; стимулюватимуть удосконалення якості послуг та впровадження інновацій і створення на цій основі нових оригінальних туристичних продуктів. Слабкою ланкою у даному випадку може стати певне зростання вартості круїзних турів, пов'язане із переліченими факторами, проте споживач одержуватиме відповідний рівень надання туристичних послуг, тобто ціна відповідатиме якості.

5. Запозичення міжнародного досвіду також може проявитися у створенні уже згадуваних фішінг-круїзів і круїзів на кілька днів без причалування до якогось порту. Подорожуючим не прийдеться “жертвувати” часом чи коштами для такого відпочинку, оскільки тривалість круїзу визначатиметься однією-двома добами, а ціна задовільнятиме найвибагливіших споживачів і, разом з тим, зможе забезпечити позитивний настрій кожному з них.

6. Удосконалення нормативно-правової бази круїзного туризму України забезпечить поліпшення системи управління галуззю; збільшення частки очікуваних доходів від круїзного туризму у державному бюджеті; зміцнення матеріальної бази; поліпшення транспортного обслуговування; розширення міжнародної співпраці у туристичній галузі; поліпшення інформаційного та рекламного забезпечення; створення наукової бази; поліпшення кадрового забезпечення. Одним з найважливіших напрямів державної політики у сфері круїзних послуг є підвищення ефективності інформаційно-комунікаційної інфраструктури, створення позитивного образу України як туристичної держави та активізація просування національного туристичного продукту – круїзів – як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку туристичних послуг завдяки організаційній та фінансовій підтримці підприємств з боку центральних і місцевих органів виконавчої влади. З цією метою варто розробляти нормативно-правові акти, які стосуватимуться не лише всієї галузі туризму, а й тих її частин, які регулюватимуть виключно ринок круїзних послуг та суміжні з ним галузі.

7. Важливим аспектом розвитку круїзів є розширення маршрутів. Як зазначалося вище, в Україні пропонується лише кілька варіантів круїзного відпочинку, тому варто все-таки урізноманітнити маршрути із виходом “закордон”. Україна має прекрасне географічне положення, яке у поєднанні з урегульованим законодавством у даній галузі, дозволяє створювати круїзи з екскурсійною програмою в Україні, Румунії, Туреччині, і знову ж таки у Болгарії.

8. Створення потужної матеріально-технічної бази – підвищення комфортабельності вже існуючих теплоходів і будівництво якісно нових - сприятиме зростанню попиту саме на круїзні тури. Розширення набору послуг на борту (казино, більярд, послуги салонів краси, виступи зірок естради, фольклорні шоу та ін., що надзвичайно приваблює іноземних та вітчизняних туристів) і здійснення екскурсій у найбільш незвичайні та, наскільки це можливо у межах України, екзотичні місця задовільнятиме різновікові категорії подорожуючих. Оскільки серед тієї кількості туристів, яка надає перевагу круїзному відпочинку, більшість осіб середнього і старшого віку, а молодь практично не цікавиться таким видом подорожування. Розбудова

інфраструктури круїзних послуг в Україні стане джерелом не тільки надходження іноземної валюти, але і створення нових робочих місць, підвищення рівня життя громадян.

## Література

1. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні. – Чернівці: Книги-XXI, 2003. - 300с.
2. [www.kontakty.com.ua](http://www.kontakty.com.ua)
3. [www.world-tourism.org](http://www.world-tourism.org)
4. Экономика и организация туризма: Международный туризм / Е.Л.Драчева, Ю.В.Забаев, Д.К.Исмаев и др.: под ред. И.А.Рябовой, Ю.В.Забаева, Е.Л.Драчевой. – 2-е изд. – М.: КНОРУС, 2005. – 576с.
5. [www.city-adm.lviv.ua](http://www.city-adm.lviv.ua)
6. [www.travel-net.ru](http://www.travel-net.ru)
7. Пазенок В.С., Федорченко В.В. Філософія туризму: Навчальний посібник. – К.: Кондор, 2004. – 268с.
8. Боголюбов В.С. Экономика туризма: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / В.С.Боголюбов, В.П.Орловская. – М.: “Академия”, 2005. – 192с.
9. [www.moldova.ru](http://www.moldova.ru)
10. Международный туризм: Учебник /А.Ю.Александрова. – М.: Аспект Пресс, 2004. – 470с.
11. Хозяїнова Євгенія. “Не виключено, що Україна в майбутньому стане базисною країною для діяльності ВТО”. // Дзеркало тижня. 2001. - № 38 (362) // [www.dt.ua](http://www.dt.ua)
12. Касьяненко Микита. “Кайра” і марина. // Щоденна всеукраїнська газета День. 2004. - № 142 // [www.day.kiev.ua](http://www.day.kiev.ua)
13. Постанова № 133 КМУ від 29 січня 2003 року “Про затвердження Програми розвитку Криму як цілорічного загальнодержавного та міжнародного курортно-рекреаційного і туристичного центру”// [www.uapravo.net](http://www.uapravo.net)
14. Постанова № 583 КМУ від 29 квітня 2002 року “Про затвердження Державної програми розвитку туризму на 2002-2010 роки” ( Із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ № 1402 (1402-2003-п) від 04.09.2003, № 792 (792-2004-п) від 21.06.2004, № 754 (754-2006-п) від 25.05.2006) // [www.uazakon.com](http://www.uazakon.com)
15. History of tourism: Thomas Cook and the Origins of Leisure Travel. Paul Smith (Editor), Routledge, December. 2000