

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА
МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра економічної теорії та підприємництва на морському транспорті

Самьоаткі Марія Костянтинівна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА

НА ТЕМУ

СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

Освітня програма – «Менеджмент в галузі морського та річкового транспорту»

Науковий керівник
старший викладач
Примачова Н.М.

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормконтроль _____

Одеса 2025

ЗАВДАННЯ

на розробку кваліфікаційної роботи бакалавра

за темою:

СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета дослідження: є розробка науково обґрунтованих стратегічних напрямків розвитку круїзів в Україні, адаптованих до світових тенденцій та національних реалій, з метою підвищення його конкурентоспроможності та економічної ефективності.	07.03.2025	07.03.2025
2	Об'єкт дослідження – процес розвитку круїзного сегменту в Україні.	07.03.2025	07.03.2025
3	Предмет дослідження – стратегічні напрямки, механізми та економічні показники функціонування круїзного туризму в Україні в контексті світових тенденцій.	07.03.2025	07.03.2025
4	ВСТУП	08.03.2025	08.03.2025

5	РОЗДІЛ 1. СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ	09.03.2025	11.03.2025
6	РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ПОРТІВ	16.03.2025	20.03.2025
7	РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ	15.04.2025	19.04.2025
8	РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ	28.04.2025	28.04.2025
9	ВИСНОВКИ	02.05.2025	02.05.2025
10	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	02.05.2025	02.05.2025
11	Анотація	30.04.2025	30.04.2025
12	Формування ілюстративного матеріалу	10.05.2025	10.05.2025
13	Відгук керівника	01.06.24	01.06.2025
14	Рецензування	10-15.06.25	
15	Дата захисту	18.06.25	18.06.2025

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ.....	9
1.1. Сучасний стан глобального ринку круїзного туризму.....	9
1.2. Основні фактори, що впливають на розвиток круїзної Індустрії.....	15
1.3. Досвід провідних круїзних регіонів світу та його застосування Україні.....	19
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ.....	24
2.1. Аналіз інфраструктури та потенціалу круїзного туризму в Україні.....	24
2.2. Вплив геополітичних та економічних факторів на розвиток круїзного бізнес.....	42
2.3. Оцінка конкурентоспроможності українських портів в Чорноморському регіоні.....	46
РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ.....	58
3.1. Логістичні рішення для відновлення круїзного сегменту....	58
3.2. Розрахунок експлуатаційних показників круїзного маршруту та його фінансові результати.....	66
3.3. Розрахунок круїзного маршруту для Середземномор'я.....	81
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ.....	95
4.1. Цілі та вимоги Керівництва суднової санітарії Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ).....	95
4.2. Засоби індивідуального захисту, їх види та призначення....	97
4.3. Організаційні і технічні заходи з попередження нещасних	

випадків.....	101
ВИСНОВКИ	106
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	109
АНОТАЦІЯ.....	114

ВСТУП

Сучасний світ переживає глобальні зміни, що значною мірою впливають на всі сектори економіки, включно з індустрією круїзного судноплавства. Круїзне судноплавство, будучи одним з найбільш динамічних та перспективних напрямків світової туристичної галузі, стикається як з новими викликами, так і з унікальними можливостями для трансформації та зростання. В умовах формування нового геополітичного та економічного ландшафту, а також зростаючого попиту на ексклюзивні та безпечні види відпочинку, значення стратегічного планування для розвитку круїзного сегменту стає першочерговим. Для України, яка володіє значним природно-рекреаційним та портовим потенціалом на Чорному морі, питання відновлення та розвитку круїзного судноплавства набуває особливої актуальності як драйвер економічного зростання, залучення інвестицій та зміцнення міжнародного іміджу країни.

Актуальність теми кваліфікаційної роботи зумовлена низкою чинників. По-перше, круїзний туризм є одним із найбільш швидкозростаючих сегментів світової туристичної індустрії, що генерує значні доходи та створює численні робочі місця. Аналіз світових тенденцій дозволяє виявити найбільш ефективні моделі його розвитку. По-друге, Україна, маючи вихід до Чорного моря та розвинену портову інфраструктуру (хоча й таку, що потребує модернізації), володіє значним потенціалом для розвитку круїзного сегменту, який наразі реалізований не повною мірою через геополітичні та економічні виклики. Відновлення та ефективне використання цього потенціалу може стати потужним імпульсом для розвитку прибережних регіонів, залучення іноземних інвестицій та стимулювання суміжних галузей економіки. По-третє, в умовах постійних змін та зростаючої конкуренції на глобальному ринку, розробка

обґрунтованих стратегій розвитку круїзного судноплавства в Україні, що враховують як світовий досвід, так і національні особливості, є критично важливою для забезпечення його сталого та успішного майбутнього.

Метою кваліфікаційної роботи є розробка науково обґрунтованих стратегічних напрямків розвитку круїзів в Україні, адаптованих до світових тенденцій та національних реалій, з метою підвищення його конкурентоспроможності та економічної ефективності.

Для досягнення мети ставляться такі основні завдання:

- дослідити сучасний стан та ключові тенденції розвитку глобального ринку круїзного судноплавства, включаючи основні фактори впливу та досвід провідних світових регіонів;
- розкрити поточний стан інфраструктури та потенціал круїзного сегменту в Україні, а також проаналізувати проблеми, що перешкоджають його ефективному розвитку, включаючи вплив геополітичних та економічних факторів;
- проаналізувати конкурентоспроможність українських портів у Чорноморському регіоні як ключових елементів круїзної інфраструктури;
- обґрунтувати перспективні інфраструктурні та логістичні рішення, необхідні для відновлення та розвитку круїзного сегменту в Україні;
- запропонувати стратегічні напрямки розвитку круїзного судноплавства/круїзний маршрут в Україні, що враховуватимуть можливості інтеграції до світової круїзної мережі;
- розрахунок та оцінка експлуатаційних показників та фінансових результатів конкретного круїзного маршруту для обґрунтування інвестиційної привабливості та перспектив круїзного судноплавства в Україні.

Об'єкт дослідження — процес розвитку круїзного сегменту в Україні.

Предмет дослідження — стратегічні напрямки, механізми та економічні показники функціонування круїзного туризму в Україні в контексті світових тенденцій.

Методи дослідження:

1. Теоретичні методи:

- Аналіз та синтез: використовувалися для вивчення наукових джерел, узагальнення теоретичних засад розвитку круїзного судноплавства, формування концептуального апарату дослідження та розробки стратегічних напрямків.

- Системний підхід: застосовувався для розгляду круїзного судноплавства як складної взаємопов'язаної системи, що включає інфраструктурні, економічні, соціальні та геополітичні аспекти.

- Порівняльний аналіз: використовувався для зіставлення світових тенденцій та досвіду провідних круїзних регіонів з потенціалом та проблемами розвитку круїзного туризму в Україні.

- Узагальнення: для формулювання висновків та рекомендацій на основі отриманих результатів.

2. Емпіричні методи:

- Статистичний аналіз: застосовувався для обробки даних щодо сучасного стану глобального та національного ринку круїзного туризму, динаміки показників розвитку індустрії.

- Економіко-математичне моделювання: використовувалося для розрахунку експлуатаційних показників круїзного маршруту на прикладі судна AIDA Cara та оцінки фінансових результатів круїзного рейсу.

- Прогнозні методи: для обґрунтування перспектив розвитку круїзного судноплавства в Україні.

РОЗДІЛ 1.

СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

1.1. Сучасний стан глобального ринку круїзного туризму

Круїзне судноплавство посідає особливе місце серед інших видів подорожей, адже поєднує комфорт, різноманіття маршрутів та можливість відвідати кілька країн за одну поїздку. Цей вид туризму вважається порівняно новим, однак за останні два десятиліття він перетворився на самостійну галузь, що генерує мільярдні прибутки та створює сотні тисяч робочих місць по всьому світу. За даними CLIA (Cruise Lines International Association), глобальний круїзний сектор у 2019 році забезпечив економічну вигоду обсягом понад 150 млрд доларів США, а на прямих і непрямих роботах у галузі було зайнято понад 1,2 млн осіб [1].

Пандемія COVID-19 у 2020 році стала серйозним викликом, призвівши до повної зупинки судноплавства на кілька місяців. У 2021 році часткове відновлення було зосереджене в основному в Північній Америці та Європі, де були запроваджені суворі заходи безпеки та обмеження для пасажирів. У 2023–2024 роках ринок демонструє чіткі ознаки відновлення та трансформації. Аналітики зазначають, що круїзні компанії не лише повертають втрачені позиції, а й активно впроваджують нові технології, розширюють флоти та адаптують маршрути до змінених очікувань туристів [2].

Наприклад, компанія Royal Caribbean у 2024 році запустила найбільше у світі круїзне судно — Icon of the Seas (Рис.1.1).



Рис. 1.1. Icon of the Seas

Джерело: [3]

Воно розраховане на понад 7500 пасажирів. Це свідчить не лише про зростання попиту, а й про бажання компаній інвестувати в довгострокову перспективу. До основних регіонів, де активно розвивається круїзне судноплавство, належать:

1. Карибський басейн — близько 40% глобального пасажиропотоку;
Середземноморський регіон — 15–18%;
2. Північна Європа та Балтика;
3. Азійсько-Тихоокеанський регіон — Китай, Японія, Корея, Австралія;
4. Аляска та Південна Америка.

У той самий час спостерігається розширення географії маршрутів — все більш популярними стають круїзи в Ісландію, Гренландію, Індонезію, Південну Африку, а також експедиційні круїзи до Антарктики. Сучасний турист прагне не просто відпочинку, а унікального досвіду, що створює

попит на нові формати подорожей. Серед головних трендів розвитку круїзної індустрії варто виокремити такі:

- сталий розвиток. Круїзні компанії дедалі більше інвестують в екологічно чисті судна, зменшення викидів CO₂, використання альтернативного палива (зокрема, LNG — зрідженого природного газу);
- технологічна інтеграція. Розвиток цифрових систем бронювання, електронних браслетів, що замінюють ключі, безконтактне обслуговування, чат-боти для спілкування з екіпажем; зростання сегменту «люкс» та нішевих продуктів. Круїзи для молоді, для літніх людей, сімейні подорожі, освітні програми, гастрономічні круїзи;
- безпека та гігієна. Модернізація медичних центрів на судах, запровадження протоколів тестування, ізоляції та евакуації пасажирів у разі надзвичайної ситуації.

Також важливим стає економічний ефект круїзного судноплавства для портових міст. Кожне прибуття круїзного лайнера — це додаткові надходження для готелів, ресторанів, магазинів, транспортних компаній та місцевих екскурсоводів. Наприклад, у порту Барселони у 2019 році круїзний сегмент приніс місцевій економіці понад 800 млн євро [4].

Однак разом із позитивними тенденціями галузь стикається з новими викликами. Наприклад: зростання цін на паливо та логістику, нестабільність у світовій економіці, зміни клімату та екологічний тиск, геополітична напруга (війна в Україні, нестабільність на Близькому Сході тощо). Ці виклики змушують круїзні компанії бути гнучкими, адаптивними та далекоглядними у плануванні своєї діяльності. Зокрема, на фоні повномасштабної війни в Україні деякі круїзні лінії повністю змінили маршрути, виключивши Чорне море зі своїх планів.

Проте після завершення війни Україна має потенціал стати важливим гравцем у круїзному секторі Східної Європи. Вивчення та аналіз поточних світових тенденцій дають змогу спрогнозувати можливості інтеграції України у глобальний ринок круїзного сегменту. Відновлення портової інфраструктури, модернізація логістичних ланцюгів, створення сприятливого середовища для міжнародних операторів — усе це може стати фундаментом для довгострокового стратегічного розвитку.

Почитавши звіт про стан круїзної індустрії за 2024 рік хочу зробити декілька висновків та розповісти про останні тренди круїзу.

По-перше з цікавих фактів хочеться зазначити що середній вік круїзного мандрівника дорівнює 46. Тобто 36% людей які були на круїзі — люди старше 40. На схемі нижче можна побачити яке покоління переважає в 2024 році(рис. 1.2).

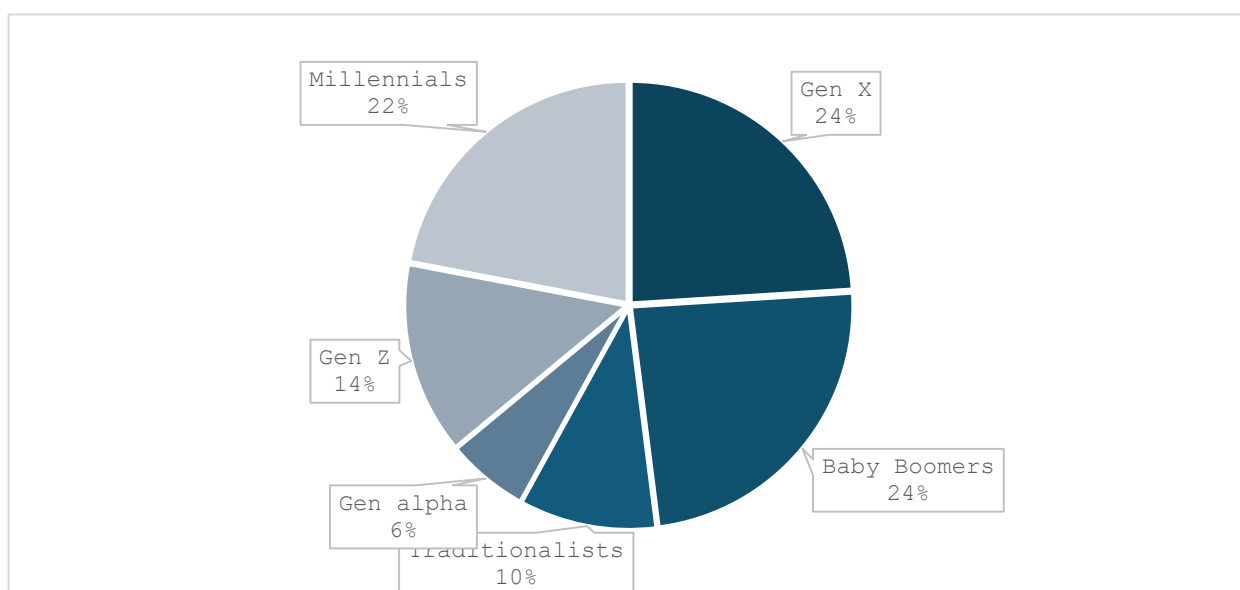


Рис. 1.2. Перевага поколінь в 2024 році.

Джерело: сформовано автором за [5]

Також хочеться показати обсяг пасажирів по 10 найкращими напрямкам у 2019 році та у 2023 році (рис. 1.3).



Рис.1.3. Показники обсягу пасажирів 2019 – 2023 р.

Джерело: [5]

Окрім спаду в Китаї, зростання кількості туристів було розподілене між провідними круїзними напрямками в різному ступені.

Карибський регіон, який залишається найпопулярнішим у світі напрямком для круїзів, прийняв майже на 1 мільйон більше круїзних туристів у 2023 році порівняно з 2019 роком.

Круїзні напрямки з найвищим відсотковим зростанням кількості мандрівників включають:

1. Середземне море;
2. Західне узбережжя Північної Америки;
3. Південна Америка;

4. Аляска.

Тепер трохи поговоримо про тренди в Круїзі. Аналіз статистичних даних показує значну тенденцію до залучення нових пасажирів у галузі круїзного туризму. Зокрема, серед осіб, які скористалися послугами круїзних суден протягом останніх двох років, частка тих, хто вперше відправився у круїз, становить помітне зростання. Цей показник збільшився на 12% у порівнянні з попереднім дворічним періодом, що свідчить про розширення аудиторії та зростаючу популярність даного виду відпочинку серед нових клієнтів [5].

Спостерігається тенденція до зростання популярності індивідуальних подорожей серед молодих поколінь. Міленіали (1981-1996) та покоління Z (1997 – 2010) частіше за інші вікові групи подорожують самотійно. Серед круїзних пасажирів частка тих, хто подорожує без супутників, становить 8-13%: в середньому по світу – 8%, з портів США – 10%, а з портів Канади – 13%.

Круїзи – це чудовий вибір для подорожей кількома поколіннями: кожна третя сім'я, яка обирає круїз, подорожує щонайменше двома поколіннями родичів.

Експедиційні та дослідницькі круїзні маршрути демонструють найвищі темпи зростання серед усіх пропонованих на ринку. Кількість пасажирів, які обирають експедиційні круїзні маршрути, зросла на 71% у період з 2019 по 2023 рік.

Круїзні компанії інвестують у приватні острови і пляжні клуби, в т.ч існуючі. Буде відкрито 5 нових приватних островів або пляжних клубів в наступні 5 років.

Також доступність – важливий аспект подорожей, і зараз у круїзних портах пропонується більше ніж 100 берегових екскурсій, пристосованих для людей з обмеженими можливостями[5].

1.2. Основні фактори, що впливають на розвиток круїзної індустрії

Круїзна індустрія є однією з найдинамічніших сфер сучасного туризму, розвиток якої визначається складним поєднанням економічних, технологічних, соціокультурних, політичних та екологічних чинників. Вона чутливо реагує на глобальні зміни, кризи, соціальні запити, а також технологічний прогрес, що зумовлює необхідність системного аналізу факторів, які впливають на її еволюцію. Розуміння цих чинників є важливим для формування ефективних стратегій розвитку круїзної індустрії.

Одним із ключових факторів є економічна стабільність, як глобальна, так і регіональна. Круїзне судноплавство безпосередньо пов'язаний із купівельною спроможністю населення, рівнем доходів та макроекономічною ситуацією. У періоди економічного зростання спостерігається активізація попиту на круїзи, оскільки цей вид подорожей часто позиціонується як преміальний відпочинок, що вимагає значних витрат. Натомість в умовах економічної кризи або інфляційного тиску, попит на круїзи зменшується, і компанії змушені коригувати ціни, змінювати маршрути або зменшувати кількість рейсів. На локальному рівні, наприклад, в Україні, економічне відновлення після війни буде відігравати вирішальну роль у відновленні та формуванні ринку круїзів..

Не менш важливим є рівень розвитку транспортної та портової інфраструктури. Круїзні порти мають відповідати міжнародним стандартам — забезпечувати безпечну швартовку великих суден, ефективне обслуговування пасажирів, наявність зон відпочинку, логістичних терміналів, митного контролю та зручного сполучення з містами. Без належної інфраструктури країна не зможе ефективно конкурувати за круїзні маршрути. В Україні, наприклад, потенціал портів Чорного моря значною мірою залишається нереалізованим. До повномасштабного вторгнення

Росії в Україну, Одеса та інші порти вже почали привертати увагу міжнародних круїзних компаній, однак подальший розвиток був зупинений. У післявоєнний період відновлення інфраструктури стане першочерговим кроком для залучення міжнародних операторів.

Політична стабільність та безпекова ситуація — ще один із критично важливих факторів. Круїзні компанії уникають маршрутів через регіони з підвищеним рівнем загрози, будь то військові конфлікти, тероризм або соціальні заворушення. Безпека пасажирів і членів екіпажу є пріоритетом, а тому маршрути формуються, виходячи із оцінок ризиків. Саме через це Чорноморський регіон, а зокрема й Україна, втратив свою привабливість як круїзний напрям унаслідок війни. Однак у перспективі завершення бойових дій і стабілізації ситуації з'являється можливість відродити інтерес до українських портів. Успішним прикладом є Хорватія, яка після завершення воєнних дій змогла налагодити інфраструктуру і повернути інтерес круїзних операторів за декілька років.

Значний вплив на круїзну індустрію мають і соціокультурні зміни. Туристичні вподобання змінюються, і зростає попит на нові враження, унікальні локації та аутентичний досвід. Сучасні пасажери дедалі частіше обирають не лише класичні середземноморські або карибські маршрути, а й менш популярні, але екзотичні напрями. Україна, маючи розмаїття культурних і природних пам'яток, могла б зацікавити туристів унікальними маршрутами вздовж Дніпра, а також подорожами до старовинних міст півдня України після відновлення безпеки. Індивідуалізація круїзних послуг, персоналізація обслуговування, нові формати розваг — усе це вимагає адаптації круїзного продукту до сучасного туриста, який шукає не стільки «відпочинок», скільки «досвід».

У глобальному контексті значну роль відіграє також екологічний фактор. Підвищення уваги до змін клімату, забруднення океанів і збереження біорізноманіття змушує круїзні компанії впроваджувати

«зелені» технології. Це стосується використання екологічних палив, модернізації суден, переробки відходів та мінімізації викидів у воду й повітря.

Найпоширенішим на сьогодні типом екологічного палива в круїзній індустрії є скраплений природний газ (LNG — liquefied natural gas). Він вважається порівняно чистим видом пального, який дозволяє зменшити викиди вуглекислого газу (CO_2) на 20–30%, повністю усуває викиди сірки (SO_x) та суттєво знижує рівень викидів оксидів азоту (NO_x). У порівнянні з традиційним важким паливом, LNG є менш токсичним і практично не виробляє сажу. Серед круїзних компаній, що вже активно експлуатують судна на LNG, наприклад Carnival Corporation, AIDA Cruises, MSC Cruises та інші [6]. Проте, попри очевидні екологічні переваги, LNG має і свої недоліки — потребу в спеціалізованій інфраструктурі (LNG-термінали для заправки), високу вартість модернізації двигунів, а також ризик витоків метану, що є ще більш парниковим газом, ніж CO_2 .

Іншим напрямом у розвитку екологічного судноплавства стало використання біопалива. Цей вид пального виготовляється із біомаси: рослинної олії, харчових та сільськогосподарських відходів, а також тваринних жирів. Біопаливо є відновлюваним джерелом енергії, що дозволяє значно скоротити вуглецевий слід судна. Його перевагою є також можливість змішування з традиційним дизельним паливом без необхідності повної переобладнання суднових двигунів. Деякі круїзні компанії вже тестують використання біопалива у змішаних пропорціях, поступово переходячи на більш сталі моделі енергоспоживання.

У майбутньому перспективними можуть стати також такі типи палива, як зелений водень та аміак, які не спричиняють викидів вуглецю в атмосферу. Однак їх широке впровадження поки що обмежене як з технічної, так і з економічної точки зору. Водень потребує створення зовсім

нової інфраструктури, спеціальних умов зберігання та транспортування, а також адаптації суднового обладнання.

Таким чином, екологізація паливної бази круїзного флоту є одним із ключових факторів, що впливають на стратегічний розвиток індустрії. У найближчі роки ринок круїзів буде дедалі більше орієнтуватися на дотримання вимог сталого розвитку, що стимулюватиме інвестиції у чисті технології, енергоефективні рішення та альтернативні джерела енергії.

Країни, які мають амбітні цілі з екологічного туризму, стають привабливішими для нової хвилі туристів. Відтак, Україна в перспективі могла б зайняти нішу сталого річкового або морського круїзного сегменту, якщо розвиватиме відповідну політику та інфраструктуру, наприклад, шляхом стимулювання інвестицій у зелені порти або модернізацію теплоходів.

Окремо варто зазначити вплив технологічного прогресу. Сучасні круїзні лайнери перетворюються на справжні плавучі міста з інноваційними зручностями, цифровими системами управління, інтерактивними платформами для пасажирів, системами безконтактної ідентифікації та штучного інтелекту. Це вимагає не лише інвестицій, а й підготовленого персоналу та відповідної логістичної підтримки. Діджиталізація процесів також торкається маркетингу, бронювання, персоналізації пропозицій — усе це змінює правила гри у круїзній галузі [7].

Також COVID-19 став поштовхом до трансформацій: посилення санітарних протоколів, поява медичних центрів на борту, зміни у маршрутах, зменшення кількості пасажирів. Усе це стало новим стандартом круїзного бізнесу, і ці зміни залишаються актуальними і сьогодні. Післявоєнна Україна також матиме справу з «посткризовим» туристом, якому важливо буде відчуття контролю, безпеки і гігієни під час подорожі [9].

Загалом, можна стверджувати, що розвиток круїзної індустрії — це результат комплексної взаємодії макро- і мікрорівневих факторів. У глобальному вимірі визначальними залишаються економічна стабільність, рівень технологій, екологічна політика та соціальні тенденції. У регіональному ж — критичне значення мають геополітична ситуація, інфраструктура, локальні ініціативи та імідж країни на міжнародному туристичному ринку. Для України, що перебуває в умовах війни, ці фактори набувають особливої актуальності, адже стратегія розвитку круїзного судноплавства має бути орієнтована на майбутнє — післявоєнне відновлення, довіру туристів та поступову інтеграцію в глобальні круїзні маршрути.

1.3. Досвід провідних круїзних регіонів світу та його застосування в Україні

Світова круїзна індустрія демонструє сталу тенденцію до зростання, незважаючи на виклики останніх років, пов'язані з пандемією COVID-19, геополітичними конфліктами та екологічними ризиками. Провідні круїзні регіони — Карибський басейн, Середземномор'я, Північна Європа, Азіатсько-Тихоокеанський регіон — виробили ефективні моделі розвитку, які можуть слугувати орієнтиром для України у післявоєнний період. Вивчення їхнього досвіду дозволяє не лише визначити оптимальні стратегічні орієнтири, а й адаптувати найкращі практики до українських реалій з урахуванням сучасних викликів.

Карибський регіон - це глобальний лідер круїзного туризму. Карибський басейн посідає перше місце у світі за кількістю круїзних пасажирів. За даними Cruise Lines International Association (CLIA), понад 35% усіх світових круїзів припадає саме на цей регіон [1]. Успіх Карибів зумовлений кількома ключовими чинниками:

1. висока щільність портів — маршрути включають від 3 до 7 зупинок за один круїз, що підвищує привабливість подорожі;
2. інфраструктурна адаптація портів — більшість портів обладнані сучасними терміналами, здатними приймати мега-лайнери типу Oasis Class;
3. розвинене партнерство з місцевими громадами — акцент на локальні екскурсії та культурні події;
4. приватні острови та унікальні маршрути — круїзні компанії інвестують у створення власних дестинацій, як-от Perfect Day at CocoCay (Royal Caribbean).

До речі, щодо Perfect Day at CocoCay (Royal Caribbean) то він являє собою приватний острів на Багамах, який є власністю круїзної компанії Royal Caribbean International. Раніше відомий як Літл Стіррап Кей (Little Stirrup Cay), цей острів зазнав значної трансформації завдяки інвестиціям у розмірі 250 мільйонів доларів, перетворившись на унікальну дестинацію, створену спеціально для пасажирів Royal Caribbean.

Острів пропонує безліч розваг, розрахованих на різні вікові групи та інтереси. Любителі гострих відчуттів можуть відвідати аквапарк Thrill Waterpark з його екстремальними водними гірками, тоді як ті, хто прагне спокою, знайдуть ідеальне місце на білосніжних пляжах Chill Island, де можна відпочити в гамаку або зайнятися водними видами спорту (рис. 1.4).



Рис. 1.4. Chill Island

Джерело: [8]

Oasis Lagoon є однією з головних визначних пам'яток острова, будучи найбільшим прісноводним басейном у Карибському басейні. Тут є різні зони для плавання, swim-up бар та затишні острівці з шезлонгами. Для більш активного відпочинку підійде South Beach з його спортивними майданчиками та плавучим баром. Маленькі гості зможуть насолодитися інтерактивними водними ігровими майданчиками Splashaway Bay та Captain Jill's Galleon.

Однією з унікальних атракцій є політ на повітряній кулі Up, Up and Away, яка піднімає гостей на висоту до 450 футів над островом, відкриваючи захоплюючі панорамні краєвиди. Також на острові є довгий зіплайн для любителів адреналіну.

Для тих, хто цінує ексклюзивність, існує Coco Beach Club інфініті-басейном та вишуканим рестораном. А зона Hideaway Beach, призначена лише для дорослих, пропонує власний басейн, бар біля басейну, пляж та музику від діджея.

Відвідування острова є безкоштовним для пасажирів Royal Caribbean, як і користування п'ятьма закладами харчування, пляжними кріслами, парасольками та рушниками. За додаткову плату гості можуть відвідати аквапарк, Coco Beach Club, Hideaway Beach, скористатися зіплайном, полетіти на повітряній кулі, орендувати обладнання для водних видів спорту та скористатися іншими платними послугами.

Perfect Day at CocoCay є яскравим прикладом стратегії круїзних компаній зі створення унікальних вражень для своїх пасажирів, пропонуючи їм ексклюзивні дестинації з широким спектром розваг та послуг, що сприяє залученню нових клієнтів та підвищенню їхньої лояльності.

Тож з цього прикладу можна зробити висновок для України. Розвиток кількох ключових портів у Чорному морі з високим рівнем сервісу та

включення культурної складової у маршрут можуть стати основою для формування Чорноморського круїзного маршруту.

Також є Середземноморський регіон це баланс культури та комерції.

Середземномор'я — другий за популярністю круїзний регіон у світі. Тут домінують такі порти, як Барселона, Чивітавеккія (Рим), Венеція, Афіни та Валлетта [10]. Серед особливостей:

1. історико-культурна привабливість — кожен порт має глибоке культурне підґрунтя;
2. сезонність — круїзи активно працюють з квітня по жовтень, що збігається з туристичним піком;
3. зосередження операторів — MSC Cruises, Costa, AIDA мають базові порти у регіоні.

Знову ж таки тут Україна тут може врахувати спільну історико-культурну спадщину Чорноморських країн, Україна може зробити ставку на історичні та археологічні об'єкти Одеси, Херсона, Білгород-Дністровського. Створення тематичних круїзів («Античні міста Понта - давньогрецькі колонії на Чорноморському узбережжі», «Українське бароко і козацтво») може стати поштовхом для розвитку [11].

Далі поговоримо про Азійсько-Тихоокеанський регіон — новий центр зростання.

Після пандемії Азія демонструє найшвидші темпи відновлення круїзного сегменту. Китай, Південна Корея, Японія та Австралія активно розвивають порти та інвестують у національні круїзні компанії. В Азії є наприклад державна підтримка.

Тобто урядові програми стимулюють залучення туристів. Також робиться акцент на внутрішній туризм – створення національних круїзних ліній. Та різноманіття маршрутів — круїзи по річках, островах, міських затоках.

Таблиця 1.1

Ключові практики для України

Регіон	Ключові елементи	Потенціал адаптації в Україні
Кариби	Щільна портова мережа, приватні дестинації	Розвиток туристичної логістики між Одесою, Ізмаїлом, Білгород-Дністровським
Середземне море	Історичні об'єкти, сезонність, сильні бренди	Тематичні круїзи, підтримка креативних індустрій
Північна Європа	Екологічність, сталість, регулювання	Запровадження зелених стандартів у портах
Азія	Державне стимулювання, національні оператори	Пілотні маршрути по Дніпру та внутрішніх водах

Джерело: складено автором за [11]

В умовах війни повноцінний розвиток круїзного сегменту в Україні є тимчасово призупиненим, однак саме зараз доцільно закладати основу для післявоєнної реконструкції. Врахування світового досвіду, партнерство з міжнародними гравцями, інвестиції у стійку інфраструктуру — це ті інструменти, які можуть перетворити Україну на важливу ланку круїзного туризму в Чорноморському регіоні.

РОЗДІЛ 2.

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

2.1. Аналіз інфраструктури та потенціалу круїзного туризму в Україні

Круїзне судноплавство в Україні має глибокі історичні корені, що сягають радянського періоду, коли морські та річкові подорожі були популярним видом відпочинку. Україна стала важливою частиною круїзних маршрутів Чорноморського регіону, завдяки вигідному географічному розташуванню, наявності великої кількості історичних і культурних об'єктів та розвиненої портової інфраструктури, зокрема в Одесі, Севастополі, Ялті та інших містах. У 2000-х роках галузь почала активно розвиватися, особливо в Чорноморському регіоні. До 2013 року Україна приймала значну кількість круїзних суден, зокрема в портах Одеси, Ялти та Севастополя. У 2013 році Одеський порт зафіксував 106 суднозаходів круїзних лайнерів, обслуговуючи понад 174,5 тис. пасажирів, що на 29,6% більше, ніж у 2012 році [12].

Однак після анексії Криму в 2014 році та початку бойових дій на сході країни кількість заходів круїзних суден різко скоротилася. У 2014 році в Одеський порт зайшло лише 28 круїзних лайнерів [13].

Найпопулярнішими напрямками були короткі 2–3-денні вікенд-круїзи, тижневі маршрути Чорним морем (Туреччина – Болгарія – Румунія – Україна – Грузія) та річкові круїзи по Дніпру, з зупинками у Києві, Каневі, Черкасах, Дніпрі та Запоріжжі.

Українські туроператори активно розробляли екскурсійні пакети для туристів, які прибували круїзами — зокрема оглядові тури по Одесі, винні дегустації, подорожі в Білгород-Дністровську фортецю, екскурсії по Києву

тощо. Усе це створювало комплексний туристичний продукт, сприяючи розвитку місцевої економіки.

Одеський порт є головним центром круїзного судноплавства в Україні. Пасажирський термінал порту здатний приймати до п'яти круїзних суден одночасно, включаючи океанські лайнери довжиною до 300 метрів. Пропускна здатність терміналу становить до 4 млн пасажирів на рік [14] . До 2013 року порт активно приймав великі круїзні судна, зокрема "Constellation" (293 м), "Costa Deliziosa" (290 м) та "Riviera" (238 м) (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Великі круїзні судна "Constellation", "Costa Deliziosa" та "Riviera".

Джерело: [14]

Ялта та Севастополь до 2014 року були важливими центрами круїзного судноплавства. У 2013 році Ялтинський порт прийняв 109 круїзних лайнерів і 77 880 пасажирів, а Севастопольський — 58 лайнерів і 23 400 пасажирів. Після анексії Криму заходи іноземних круїзних суден до цих портів припинилися [15].

Щодо Херсону то цей порт має потенціал для розвитку річкового круїзного сегменту, особливо з огляду на розташування на Дніпрі та Південному Бузі.

Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ розташовані на Дунаї і мають потенціал для річкових круїзів, особливо в контексті транскордонних маршрутів. У 2013 році в українську частину дельти Дунаю було здійснено 80 заходів суден, обслуговуючи 11 тис. іноземних туристів [15].

Та щодо Києву то Київ є ключовим пунктом для річкових круїзів по Дніпру. Порт столиці має розвинену туристичну інфраструктуру, включаючи численні пам'ятки, музеї та культурні заходи, що приваблюють туристів.

Для більш наочного представлення ключових характеристик українських портів, що не мають/мали або мають потенціал для розвитку круїзного судноплавства, наведу узагальнюючу таблицю (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Характеристика українських портів та їхній поточний стан

Назва	Тип (морський/річковий)	Тип спеціалізації (до 2014)	Глибина біля причалів (м)	Поточний статус (станом на 2025 рік)
Одеса	Морський	Пасажирський (змішаний)	9,5–14	Не функціонує для круїзів: порт заблокований для пасажирського сполучення через військові дії,

Продовження табл. 2.1

				хоча вантажні перевезення відновлені.
Херсон	Річкоовий (морський)	Змішаний (вантажний, річковий пасажирський)	До 8,25	Деокупований, але не функціонує: місто та порт деокуповані, але зазнали значних руйнувань, перебувають під постійними обстрілами, діяльність призупинена.
Іхмаїл	Річкоовий (морський)	Змішаний	До 7,2	Обмежене функціонування: порт працює для вантажних перевезень, пасажирське/круїзне сполучення відсутнє.
Рені	Річкоовий	Змішаний	3,5–7,5	Обмежене функціонування: порт працює для вантажних перевезень, пасажирське/круїзне сполучення відсутнє.
Маріуполь	Морський	Вантажний (з потенціалом для локальних пасажирів)	До 8,0	Окупований та сильно зруйнований: порт перебуває під окупацією, зазнав значних руйнувань, не функціонує.
Усть-Дунайськ	Річкоовий (морський)	Вантажний	До 4,4	Обмежене функціонування: порт переважно вантажний,

Продовження табл. 2.1

				пасажирське/круїзне сполучення відсутнє.
Київ (річковий вокзал)	Річковий	Пасажирський	До 3,0	Не функціонує зараз.
Ялта	Морський	Пасажирський	-	Окупований з 2014 року: недоступний для України, функціонування порту контролюється окупаційною владою.
Севастополь	Морський	Пасажирський (змішаний)	-	Окупований з 2014 року: недоступний для України, мілітаризований.
Євпаторія	Морський	Пасажирський (змішаний)	-	Окупований з 2014 року: недоступний для України.
Феодосія	Морський	Пасажирський (змішаний)	-	Окупований з 2014 року: недоступний для України.
Чорноморськ	Морський	Вантажний (з поромним сполученням)	6,7 – 14,5	Обмежене функціонування: переважно вантажний, поромні перевезення можуть бути обмежені, круїзне сполучення відсутнє.
Південний	Морський	Вантажний	До 19	Обмежене функціонування: великий вантажний порт,

Продовження табл. 2.1

				функціонує в умовах небезпеки, круїзне сполучення відсутнє.
Миколаїв	Морський	Вантажний	10,5	Не функціонує: порт заблокований, зазнав значних руйнувань, перебуває під постійними обстрілами.
Білгород-Дністровський	Морський	Вантажний	4,5	Обмежене функціонування: переважно вантажний, може використовуватись для малих суден, круїзне сполучення відсутнє.
Бердянськ	Морський	Вантажний	До 8,4	Окупований: місто та порт перебувають під тимчасовою окупацією, діяльність призупинена.
СМП «Ольвія»	Морський	Вантажний	До 11	Обмежене функціонування: великий вантажний порт, функціонує в умовах безпекових ризиків, круїзне сполучення відсутнє.
Скадовськ	Морський	Пасажирський (для малих)	5-6	Окупований: місто та порт перебувають під

		суден, курортний)		тимчасовою окупацією, діяльність призупинена.
--	--	----------------------	--	--

Джерело: складено автором за [16]

Річкові порти Дунаю, такі як Ізмаїл і Рені, демонстрували потенціал для міжнародних річкових круїзів, пов'язуючи Україну з європейськими водними шляхами. Херсонський порт, розташований на Дніпрі з виходом у море, мав можливості як для річкових, так і для комбінованих круїзів.

Водночас, значна частина українських портів, таких як Південний, Чорноморськ, Білгород-Дністровський, Бердянськ, Маріуполь, СМП "Ольвія" та Усть-Дунайськ, були або залишаються переважно вантажними. Їхній потенціал для пасажирського/круїзного туризму був або вкрай обмежений, або практично відсутній через відсутність відповідної інфраструктури та орієнтації на промислові перевезення. Маріуполь, хоч і мав локальний пасажирський потенціал, не був хабом для круїзів у класичному розумінні.

Серед основних проблем, які стримують розвиток круїзного судноплавства в Одеському регіоні, більшість дослідників відзначають відсутність пасажирського флоту. У 2018 році портами області (Одеса, Чорноморськ, Усть-Дунайськ, Ізмаїл) перевезено 369 410 пасажирів, з них внутрішні перевезення 318 320, іноземні – 51 090. 30 жовтня 2019 року вперше за багато років в Одеський морський порт зайшов круїзний лайнер "Амега". Він здійснював великий круїз по Середземному і Чорному морю, що почався 22 жовтня у французькій Ніцці. Лайнер на борту може вмістити більше 800 пасажирів. Екіпаж судна складав 443 чоловіка. Динаміка суднозаходів круїзних суден в Одеський порт за період 2010–2022 рр. (рис.2.2).



Рис. 2.2 Динаміка суднозаходів круїзних суден в Одеський порт за період 2010–2022 рр.

Джерело: сформовано автором за [17]

Розвиток туризму в Україні у цілому та в Одеському регіоні зокрема визначається низкою програмних документів, серед яких найголовнішими є «Програма розвитку туризму та курортів в Одеській області на 2017–2020 роки», «Програма розвитку туризму в м. Одесі на 2016–2020 роки»; «Регіональна програма розвитку водного господарства Одеської області на період до 2021 року». Однак, незважаючи на зацікавленість владних структур щодо розвитку туризму в Одеському регіоні, у даній сфері діяльності є численні проблеми.

Взагалі більшість портів потребували модернізації, а в деяких випадках — повного оновлення технічної бази (електропостачання, безпека, сервісна інфраструктура). Проблемою була і відсутність спеціалізованих служб для обслуговування круїзних суден (бункерування, утилізація відходів, постачання продуктів та пального).

Якщо говоирити про географічні та логістичні переваги України для круїзного сегменту то Україна володіє низкою географічних переваг:

1. вихід до Чорного моря, яке є важливим транзитним маршрутом між Середземним регіоном та Кавказом;
2. велика річкова система (Дніпро, Дунай, Південний Буг), яка дозволяє поєднувати морські та річкові круїзи;
3. вигідне розташування між Східною та Південною Європою, що робить Україну зручною для включення в маршрути міжнародних круїзних компаній.

Крім природних переваг, Україна має величезний культурний потенціал:

1. Одеса — місто з унікальною мультикультурною історією, архітектурою XIX століття та відомим гумором;
2. Херсонщина — край виноробства, античних руїн (Ольвія) та мальовничих дельт;
3. Білгород-Дністровський — одна з найстаріших фортець Східної Європи;
4. Київ — столиця з тисячолітньою історією, сакральними об'єктами та музеями;
5. Західна Україна (у контексті річкових маршрутів) — етнокультурна самобутність, фестивалі, гастрономія.

Це створює передумови для формування тематичних круїзів — культурних, гастрономічних, фестивальних, історичних тощо.

Після 2014 року галузь круїзного туризму в Україні зазнала глибокої кризи. Причинами стали:

1. втрата Криму з його ключовими портами (Ялта, Севастополь), які приймали значну частину лайнерів;
2. загроза безпеці для судноплавства в Чорному морі, особливо після повномасштабного вторгнення Росії у 2022 році;
3. блокування морських портів, особливо в південних регіонах (Одеса, Миколаїв, Херсон), що зробило прийом круїзів неможливим;

4. занепад портової інфраструктури через відсутність фінансування і цілеспрямованої модернізації;

5. втрата кваліфікованих кадрів — багато спеціалістів залишили галузь через відсутність роботи.

Крім того, зазнали значних руйнувань інфраструктурні об'єкти, які обслуговували туристів — готелі, дороги, залізничне сполучення. У багатьох містах зруйновані набережні, туристичні центри, пам'ятки.

Круїзні компанії повністю виключили Україну зі своїх маршрутів, навіть у межах річкових подорожей, через загрози для пасажирів та суден.

Попри нинішню кризу, круїзний сегмент в Україні має значний потенціал у довгостроковій перспективі. Основні напрями розвитку:

1. відновлення та модернізація портової інфраструктури, з урахуванням сучасних екологічних та технічних вимог;

2. розвиток річкових круїзів, особливо по Дніпру та Дунаю, як більш безпечної альтернативи морським маршрутам;

3. інтеграція в міжнародні круїзні мережі, з акцентом на транскордонну співпрацю з країнами ЄС;

4. створення пільгових умов для інвесторів, які готові вкладати в туристичну та портову інфраструктуру;

5. розробка національної стратегії розвитку круїзного туризму, що охоплює безпеку, маркетинг, логістику, кадри;

6. підготовка персоналу — навчання гідів, обслуговуючого персоналу, менеджерів;

7. активна маркетингова кампанія на міжнародному рівні після завершення війни, яка має переконати туристів у безпеці та унікальності подорожей до України.

Для всебічної оцінки поточного стану та перспектив розвитку круїзного судноплавства в Україні, критично важливим є глибокий аналіз динаміки пасажирообігу морського транспорту. Цей показник, виміряний у

пасажиро-кілометрах (млн.пас.км) та у % до відповідного періоду року, є індикатором фактичного обсягу виконаної транспортної роботи та віддзеркалює реакцію галузі на ключові події в економіці та геополітиці країни.

Наступні графіки (рис. 2.3) ілюструють щомісячну та річну динаміку пасажирообігу морського транспорту України за період з 2014 по 2022 рік(рис.2.4).

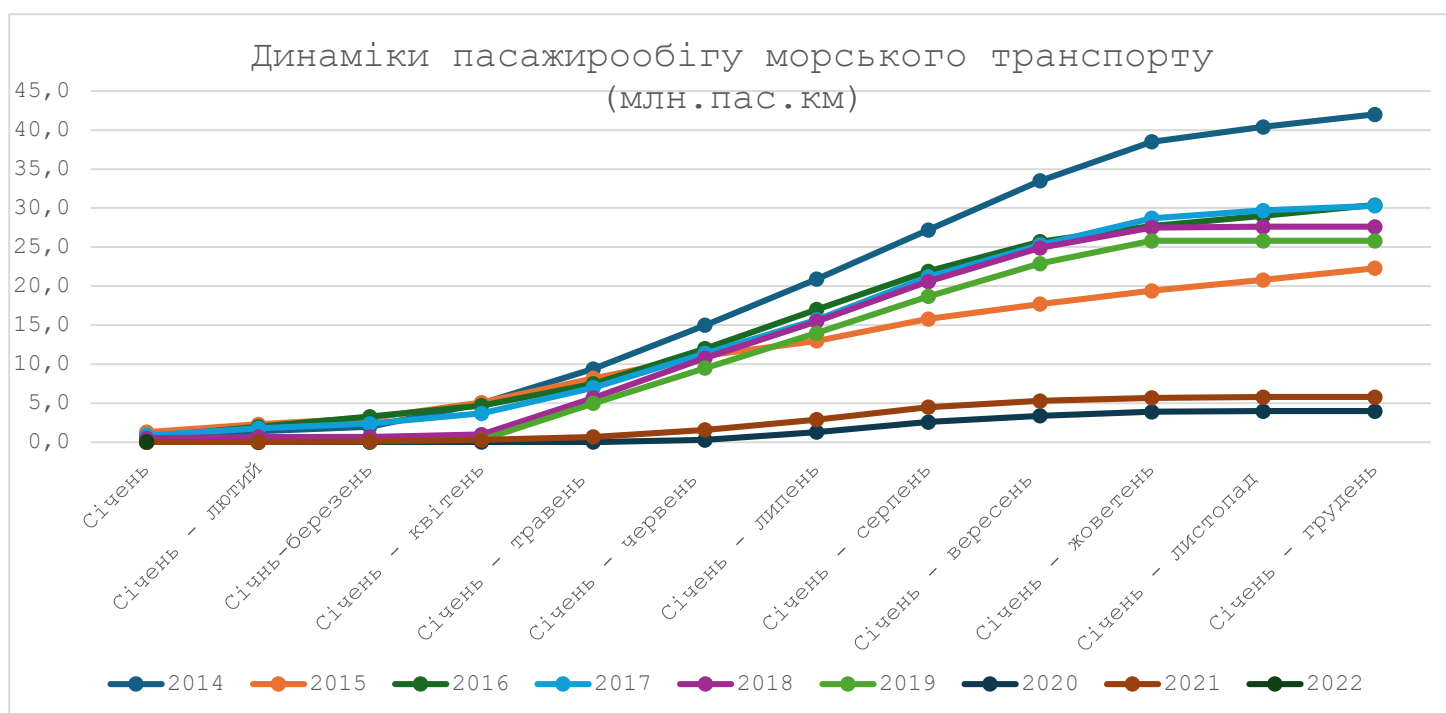


Рис. 2..3 Динаміка пасажирообігу морського транспорту України за період з 2014 по 2022 рік (млн.пас.км).

Джерело: сформовано автором за [18]

Дані дозволяють виявити не лише загальні тенденції, але й простежити вплив знакових подій – таких як анексія Криму та початок бойових дій на сході України у 2014 році, пандемія COVID-19 у 2020-2021 роках, а також повномасштабне вторгнення у 2022 році. Детальний розгляд цих показників є основою для розуміння масштабів кризи, з якою

зіткнулася морська пасажирська галузь, та обґрунтування необхідності розробки нових стратегій її відродження.



Рис. 2.4 Динаміка пасажирообігу морського транспорту України за період з 2014 по 2022 рік (%).

Джерело: сформовано автором за [18]

Представлені графіки та детальний аналіз динаміки пасажирообігу морського транспорту України за період з 2014 по 2022 рік, що вимірюється у мільйонах пасажиро-кілометрів, розкривають глибоку та системну кризу в цій галузі. Помісячні дані дозволяють чітко простежити прямий і руйнівний вплив зовнішніх факторів на функціонування морських пасажирських перевезень та круїзного судноплавства зокрема.

Пасажиро-кілометр (пас.км) – це основна одиниця вимірювання обсягу транспортної роботи з перевезення пасажирів. Вона враховує одночасно два фактори:

- Кількість перевезених пасажирів
- Відстань, на яку вони були перевезені

Формула: Пасажирокілометри=Кількість пасажирів×Відстань перевезення (у кілометрах). Наприклад якщо морське судно перевезло 1000 пасажирів на відстань 500 км, це буде: $1000 \text{ пасажирів} \times 500 \text{ км} = 500000 \text{ пас.км}$. Якщо за місяць було виконано 20 таких рейсів, то загальний обсяг становитиме $20 \times 500000 \text{ пас.км} = 10000000 \text{ пас.км}$, або 10 млн. пас.км.

Цей показник потрібен щоб оцінити масштаб діяльності, порівняти обсяги перевезень між різними періодами, видами транспорту або компаніями, незважаючи на відмінності у відстанях чи кількості пасажирів на рейс. А також допомагає у плануванні маршрутів, розрахунку завантаження суден та прогнозуванні потреб у транспортних послугах.

А показник % до відповідного періоду попереднього року демонструє відносну зміну обсягу пасажирообігу (виміряного в пас.км) у певному періоді (місяці, кварталі, році) порівняно з аналогічним періодом попереднього року.

Формула: $\left(\frac{\text{Показник поточного періоду}}{\text{показник відповідного періоду попереднього року}} - 1 \right) * 100\%$

Цей показник дозволяє побачити, наскільки швидко змінюється ситуація в галузі, допомагає ідентифікувати періоди активного зростання або занепаду та особливо цінний для аналізу впливу раптових подій (криз, пандемій, воєн), оскільки він наочно показує різкість зміни порівняно з "нормальним" попереднім періодом.

Тож по результатах аналізу динаміки пасажирообігу морського транспорту України, можна сказати що за січень 2014 року пасажирообіг становив 94.3 млн пас.км, але вже до грудня 2014 року кумулятивний показник за рік склав 72.4 млн пас.км. Це супроводжувалося драматичним падінням відносних показників: якщо за січень 2014 року обсяг становив лише 0.6% від відповідного періоду попереднього року, то за підсумками року показник досяг 42% від рівня 2013 року. Падіння продовжилося у 2015

році, коли річний обсяг пасажирообігу скоротився до 53.1 млн пас.км, а відносна динаміка показала лише 22.3% від рівня 2014 року, що свідчить про зниження обсягів на 77.7%.

Незважаючи на певні коливання, морський пасажирообіг у період 2016-2019 років залишався на надзвичайно низькому рівні. У 2016 році кумулятивний річний показник зріс до 136.3 млн пас.км, а у відносному вимірі становив 30.4% від рівня 2015 року. Подібне "відновлення" було зафіксовано і у 2017 році (99.9 млн пас.км), що склало 30.3% від рівня 2016 року. Однак, у 2018 році (90.9 млн пас.км) та 2019 році (93.5 млн пас.км) відносні показники вже становили 27.6% та 25.8% відповідно. Ці дані чітко вказують, що, незважаючи на деяке зростання абсолютних цифр у певні роки після 2015 року, обсяги так і не наблизилися до докризових показників. Навпаки, відносні показники постійно залишалися значно нижчими за 100%, що підтверджує триваюче скорочення сектору відносно початкового стану. Нестабільна геополітична ситуація та невизначеність безпекового середовища були ключовими стримуючими факторами для інвестицій та відновлення міжнародного круїзного руху.

2020 році світова пандемія та пов'язані з нею жорсткі карантинні обмеження призвели до катастрофічного скорочення пасажирообігу, який за рік впав до 15.7 млн пас.км. Відносна динаміка за цей рік становила лише 4% від рівня 2019 року. Для українського морського пасажирообігу, який вже перебував у глибокій кризі, це стало додатковим, хоча й вторинним, ударом. Незначне відновлення у 2021 році, коли річний показник сягнув 144 млн пас.км, відображало загальносвітові тенденції виходу з локдаунів, проте у відносному співвідношенні до 2020 року становило також 4% (збільшення на 4% від низької бази), що вказує на повільне та вкрай обмежене відновлення.

Кульмінацією системного занепаду став 2022 рік. Повномасштабна військова агресія Російської Федерації, що розпочалася у лютому, призвела

до негайного та абсолютного припинення морських пасажирських перевезень в Україні. Аналіз щомісячних даних чітко показує, що якщо за січень 2022 року кумулятивний пасажирообіг становив 849.2 млн пас.км (що відображає кумулятивні показники з попередніх періодів або іншу методологію обліку, що не змінює суті подальшого обвалу), то вже починаючи з лютого 2022 року, будь-яка пасажирська діяльність на морі була повністю зупинена. Відповідно, відсоткові показники зростання/падіння після січня 2022 року є нульовими або відсутніми, що однозначно вказує на повне припинення функціонування морського пасажирського транспорту.

Тож представлені дані однозначно свідчать про те, що морський пасажирообіг в Україні, особливо в частині круїзного судноплавства, повністю деградував під впливом зовнішніх військово-політичних та епідеміологічних факторів. Фактична відсутність активності галузі з початку повномасштабного вторгнення підкреслює критичну потребу у розробці абсолютно нових, інноваційних підходів до її відновлення після перемоги, які враховуватимуть усі набуті уроки та сучасні світові тенденції круїзної індустрії.

Також для формування повноцінної стратегії розвитку круїзного судноплавства в Україні, необхідно зробити аналіз реального стану національного пасажирського флоту. Адже саме наявність або відсутність сучасних, технічно справних суден є однією з ключових передумов запуску круїзних маршрутів, залучення туристів та інвесторів. Незважаючи на географічні переваги — доступ до Чорного моря, велика мережа річкових шляхів, транзитний потенціал — Україна протягом останніх десятиліть втрачала судна і поступово знижувала темпи розвитку пасажирських перевезень водним транспортом. Вивчення наявного флоту дозволяє зрозуміти, з якими ресурсами країна підходить до відновлення круїзного сектору і які виклики стоять перед галуззю.

31 січня 2022 року Сергій Лисенко – виконавчий директор асоціації «Укрсудпром» сказв, що стан вітчизняного флоту є катастрофічним. Понад нормативний строк експлуатується 70% загальної кількості суден [19].

Загалом, за роки незалежності України, флот скоротився у 16 разів. Більшість суден мають середній вік близько 40 років, причому лише одне судно було побудоване за останні 10 років. До складу пасажирського морського флоту входять 26 суден. З них 24 прогулянкові (безкойкові) та два круїзних лайнера: «Вікінг Сінеус» та «Принцеса Дніпра», які побудовані у 1979 та 1976 роках відповідно. Проте у липні 2021 року останній був проданий до Росії.

Таким чином, під прапором України залишився лише один великий річковий лайнер – «Вікінг Сінеус», який стоїть на приколі біля причалів Одеського морського вокзалу.

Ще чотири пасажирські комфортабельні судна «річка-море» – круїзні теплоходи «Волга», «Дніпро», «Молдавія» та «Україна», які належать «Українському Дунайському пароплавству», були побудовані в Австрії ще у 1970-х роках. З 2018 року теплоходи були зафрахтовані німецькими та австрійськими туроператорами, проте з 2020 року стоять у відстої. Оновлення морського пасажирського флоту поки що не передбачається.

Взагалі доля пасажирського флоту УДП (Українського Дунайського Пароплавства) під питанням. Фінансовий показник 2022 року – мінус 25 млн грн. З 2014 року пасажирські перевезення стабільно завдають пароплавству збитки. Навіть рекордний обсяг перевезень у 2018-2019 роках призвів до такого ж рекордного зростання витрат (паливо, зарплати, технічне обслуговування тощо), в результаті сума збитків залишилася приблизно на тому ж рівні – орієнтовно 30 млн грн за сезон.

Загалом на дотації «пасажирам» витрачено понад 8 млн євро. За ці кошти підприємство, наприклад, могло побудувати 25 SLG барж.

«Утримання суден на час стоянки становить близько 10 тис. євро на місяць на судно. Більш старі «Дніпро» та «Волга», які взагалі не користуються попитом у фрахтувальників, знаходяться в Ізмаїлі та використовуються як житло для наших приїжджих працівників, адже винаймати житло у місті з огляду на вплив переселенців далеко на всім по карману», – розповідає заступник генерального директора з експлуатації флоту Руслан Скрябін [20].

УДП ніколи самостійно не займалося оперуванням пасажирським флотом. Для цього потрібно отримати ліцензію туроператора, щоб відкрити свою турагенцію, розвивати свою мережу продажу квитків, напрацьовувати базу даних клієнтів, налагоджувати співпрацю з місцевими туроператорами і таке інше. Тому пароплавство завжди домовлялося про співпрацю з фрахтувальником – оператором круїзних турів.

Минулого року були сподівання, що туристичний ринок нарешті оговтається від локдаунів, спричинених епідемією коронавірусу. Можна було підняти ставки фрахту та вийти на беззбиткову роботу. Але навігація 2023 року взагалі не склалася.

Останні роки постійним фрахтувальником флоту УДП виступала компанія «BigXtra Touristik», яка входить до FTI Group, чия основна діяльність – туристичний та готельний бізнес. Але в минулому році у «BigXtra» змінилося керівництво, і рішення про навігацію на 2023 рік не приймалося аж до 30 листопада. Лише на початку зими, посиляючись на погану кон'юнктуру ринку, компанія запропонувала зафрахтувати на 2023 рік лише одне судно. Це при тому, що в круїзному бізнесі контракти на наступний рік зазвичай укладаються ще в червні.

Стан пасажирського флоту, зокрема теплоходів «Україна» та «Молдавія», є додатковим чинником, що погіршує ситуацію. Для отримання дозволу Регістру на подальшу експлуатацію протягом наступних п'яти років ці судна потребують значного капітального ремонту,

орієнтовна вартість якого для Українського Дунайського Пароплавства (УДП) оцінюється щонайменше у 800 тис. євро. Ця необхідність виникла через майже повну відсутність інвестицій у ремонт пасажирського флоту протягом попередніх п'яти років.

Відповідно до вимог Регістру судноплавства України, ремонтні роботи мають включати повний технічний огляд, детальну перевірку корпусу з вимірюванням залишкових товщин металу та заміною пошкоджених ділянок після підняття суден на сліп. Крім того, обов'язковим є огляд гвинтульового комплексу та підрулюючого пристрою, щоб запобігти можливим несправностям, які могли б призвести до зупинки експлуатації судна, порушення договірних зобов'язань перед фрахтувальниками та необхідності виплати компенсацій туристам.

Очевидно, що потенційні доходи від експлуатації пасажирського флоту в поточному стані не є співмірними з необхідними обсягами витрат на його ремонт та підтримку. У зв'язку з цим, УДП активно розглядає різні сценарії подальшої долі пасажирського флоту. Руслан Скрябін, заступник генерального директора, зазначає, що одним із варіантів є пропозиція Німеччині, Австрії, Угорщині та Словаччині використовувати ці теплоходи як житлові одиниці для українських біженців. Попередня зацікавленість з боку компаній у цьому напрямку вже підтверджена, і такий дохід міг би бути еквівалентним фрахту за круїзи за низькими ставками. Однак, виникає питання щодо довготривалості подібних програм та подальшого стану суден після їх повернення, оскільки витрати на їх утримання зберігаються навіть під час простою.

Ситуація, з якою зіткнулося УДП, не є унікальною. Багато судноплавних компаній стикаються з дилемою щодо подальшої експлуатації старіючого флоту, перевезення яким стають нерентабельними. У таких випадках пасажирські судна часто перепрофілюють у плавучі готелі, казино або ресторани. За словами заступника генерального

директора, інвестиції у розмірі 800 тис. євро неможливо окупити за поточних ставок фрахту. У кращому випадку, для виходу флоту на беззбиткову роботу, необхідно забезпечити функціонування щонайменше трьох суден. Однак, навіть у цьому випадку, через деякий час знову виникне потреба у значних коштах для подальших ремонтів та оновлення, що є неприйнятним для будь-якого бізнесу чи підприємства. Розглядається також можливість проведення відкритого конкурсу серед потенційних фрахтувальників для пошуку оптимального рішення.

На прикінці хочеться сказати, що мною була проаналізована «Суднова книга України станом на 01.04.2025». І незважаючи на те що книга містить значну кількість суден, зареєстрованих як "пасажирські" (включно з прогулянковими, роз'їзними тощо), важливо розрізняти їхнє призначення від спеціалізованих морських круїзних лайнерів. Україна не володіє власним флотом сучасних круїзних лайнерів, здатних конкурувати на міжнародному ринку. Наявні "пасажирські" судна, що формально могли б здійснювати круїзні рейси (наприклад, "Вікінг Сінеус", "Принцеса Дніпра"), які як я вже казала є застарілими, мають обмежені можливості та не відповідають сучасним вимогам комфорту та безпеки для багатоденних круїзів. Тож для відродження круїзного судноплавства Україні необхідно зосередитися на залученні іноземних круїзних компаній або ж на значних інвестиціях у придбання сучасних лайнерів. І ось тему придбання лайнеру я розгляну у 3 розділі своєї роботи.

2.2. Вплив геополітичних та економічних факторів на розвиток круїзного бізнесу

Почнемо говорити з геополітичних факторів та їх вплив на круїзний бізнес в Україні. Одним із головних бар'єрів для розвитку круїзного судноплавства в Україні після 2014 року стала російська агресія, яка з

повномасштабним вторгненням у 2022 році призвела до повного припинення міжнародного круїзного судноплавства в Чорноморському регіоні, зокрема в українських портах — Одесі, Чорноморську, Ялті (раніше). Мінна небезпека, постійні повітряні тривоги, ракетні удари по припортовій інфраструктурі та морська блокада унеможливлюють безпечну навігацію для круїзних лайнерів. У 2021 році в порт Одеси прибули 5 круїзних суден, у 2022–2024 — жодного [21].

Це призвело до втрати мільйонів доларів прибутку для місцевого бізнесу (готелі, ресторани, туристичні гіді), а також до деградації туристичної інфраструктури, яка не має змоги обслуговувати туристичні потоки. За оцінками експертів, кожен захід одного круїзного судна приносив до \$300 тис. прибутку місцевій економіці. Утрата таких надходжень негативно вплинула не лише на портові міста, а й на регіон загалом.

Попри нинішню ситуацію, після завершення війни існує кілька можливих сценаріїв відновлення круїзного сектору. Один із них — переорієнтація на внутрішній ринок, зокрема річкові круїзи Дніпром. До повномасштабного вторгнення діяли програми внутрішніх подорожей з Києва до Херсона, Запоріжжя, Черкас. Інший напрям — активна міжнародна дипломатія з метою відновлення довіри з боку європейських круїзних компаній, які раніше заходили в Одесу в рамках маршрутів по Середземному та Чорному морях.

Політична нестабільність в Україні останніх десятиліть також послабила інвестиційну привабливість круїзного сектору. Зміни уряду, часті трансформації законодавства, слабкість гарантій інвесторам стримували потенційні вкладення у розвиток портової інфраструктури. Лише одиничні приватні ініціативи, як-от реконструкція Одеського морського вокзалу у 2012–2013 роках, були доведені до завершення.

Для відновлення довіри інвесторів необхідні:

1. стабільне політичне середовище;
2. прозоре податкове та юридичне поле;
3. підтримка з боку держави через програми стимулювання туризму.

Міжнародні санкції проти Росії ускладнили рух російських круїзних суден у Чорному морі. Це створює потенційну нішу для України в майбутньому, якщо безпекова ситуація стабілізується. Відсутність російських конкурентів може відкрити шлях для активнішої співпраці з європейськими або турецькими круїзними операторами.

Крім того, євроінтеграційний курс України — важливий довгостроковий фактор. Гармонізація морського, екологічного та безпекового законодавства, можливе спрощення візового режиму, покращення транспортної логістики (дороги, залізниця до портів) — все це може сприяти залученню європейських компаній до створення нових маршрутів з заходами в українські порти.

Щодо економічних факторів то економічна ситуація в Україні, особливо після повномасштабного вторгнення, кардинально змінила внутрішній туристичний попит, зокрема на круїзні подорожі. Річкові круїзи по Дніпру, які раніше були альтернативним продуктом для внутрішнього ринку, практично зникли з пропозиції через втрату безпечних маршрутів, економічний спад і загальну невизначеність. Падіння ВВП на понад 30% у 2022 році, високий рівень інфляції та безробіття значно знизили платоспроможність населення, що, у свою чергу, мінімізувало попит на відпочинок преміального або середнього рівня, до якого належать круїзи.

На тлі цього вартість закордонних круїзів стала недоступною для більшості українців. Девальвація гривні та нестабільний валютний курс зробили іноземні круїзні подорожі значно дорожчими. Наприклад, круїз по Середземному морю, який у 2021 році коштував близько €600–700, у перерахунку на гривню у 2024 році обійдеться в кілька середньомісячних

зарплат. Це створює додаткові бар'єри навіть для охочих здійснити таку поїздку.

Інша сторона питання — це українські компанії, які пропонували річкові круїзи (наприклад, компанії "Червона Рута" та "УДП"). Вони зазнали суттєвих операційних труднощів: зріс курс долара, а отже — й витрати на паливе, запчастини, обслуговування флоту. В умовах скорочення попиту це призводить або до згортання діяльності, або до зміщення акценту на приватні замовлення та корпоративні тури.

Ціни на паливо також впливають на круїзну індустрію. Зростання світових цін на нафту після початку війни, логістичні складнощі з постачанням, обмеження імпорту — все це підвищило собівартість круїзів. У мирний час ці витрати частково компенсувалися за рахунок масштабності круїзного бізнесу, проте в умовах низького попиту та зниження пасажиропотоку це стало критичним.

Важливим фактором є також зміна споживацьких настроїв. У зв'язку з війною в українському суспільстві відпочинок часто сприймається як "зайва розкіш", особливо якщо йдеться про подорожі за кордон. Крім того, туристи змістили свої очікування в бік безпеки, коротших маршрутів та більш доступного транспорту. Якщо раніше круїзна подорож сприймалась як вишуканий спосіб відпочинку, то нині її замінюють бюджетні поїздки в Карпати, на Закарпаття або до Туреччини.

Попри це, український ринок має перспективи для розвитку внутрішнього круїзного продукту в майбутньому, зокрема через:

1. підвищення доходів населення після відновлення економіки;
2. розвиток внутрішньої туристичної логістики;
3. інтерес до річкових маршрутів у форматі "повільного туризму".

А ось щодо взаємозв'язку геополітичних та економічних факторів в українському контексті то геополітичні події, насамперед повномасштабна агресія Росії, прямо спричинили масштабні економічні наслідки для

України. Падіння ВВП, руйнування портів та транспортної інфраструктури, зростання інфляції — всі ці процеси створюють негативне середовище для інвестицій у круїзний бізнес. Війна зруйнувала не лише фізичні об'єкти (як-от морські вокзали, навігаційні системи, флот), а й довіру міжнародних компаній до регіону як безпечного напрямку.

Однак варто зазначити, що євроінтеграційний курс України (геополітичний чинник) може відкрити нові економічні можливості для круїзного сектора. Наприклад, приєднання України до системи транс'європейських транспортних мереж (TEN-T) дозволить інтегрувати українські річкові та морські порти до загальноєвропейської логістики. Також можлива поява транскордонних маршрутів, де Україна стане частиною ланцюжка: Румунія — Україна — Болгарія — Туреччина.

Завдяки майбутнім реформам, прозорішій фінансовій системі, підвищенню інвестиційного рейтингу Україна зможе повернутися на карту круїзного судноплавства, особливо у контексті відновлення Чорноморського регіону після війни. Таким чином, взаємодія геополітичних і економічних факторів є ключовою в аналізі потенціалу круїзного бізнесу в Україні.

2.3. Оцінка конкурентоспроможності українських портів у Чорноморському регіоні

Розвиток круїзного судноплавства є багатофакторним процесом, що залежить не лише від наявності технічної інфраструктури, а й від здатності порту залучати круїзні компанії та пасажирів. Оцінка конкурентоспроможності українських портів у Чорноморському регіоні є ключовою для розуміння їхніх позицій на міжнародному ринку круїзного туризму до повномасштабного вторгнення.

Наступна таблиця надає порівняльну характеристику українських та провідних чорноморських портів-конкурентів, зосереджуючись на реалізованому круїзному потенціалі — кількості суднозаходів та пасажирів, а також на туристичній привабливості (табл.2.2). Цей аналіз дозволяє виявити переваги та слабкі сторони українських портів у боротьбі за круїзного туриста у період, що передував безпековим викликам.

До 2022 року українські порти, зокрема Одеса, відігравали важливу роль у круїзних маршрутах Чорного моря. Проте, з початком повномасштабної війни, ситуація кардинально змінилася.

При проведенні оцінки конкурентоспроможності українських портів у Чорноморському регіоні для цілей пасажирського та круїзного судноплавства, принципово важливим є вибір релевантного часового періоду для аналізу даних. З огляду на повномасштабне вторгнення Російської Федерації в Україну, що розпочалося у лютому 2022 року, і повне блокування українських морських портів, поточна ситуація не дозволяє об'єктивно оцінити їхній круїзний потенціал та конкурентні переваги на міжнародному ринку. Відтак, аналіз конкурентоспроможності базується на даних, що відображають функціонування портів у мирний час, до початку агресії. Для українських портів (Одеса, Дунайські порти тощо) використовується статистика та інформація, що стосується періоду до лютого 2022 року. Це дозволяє оцінити їхній фактичний потенціал та позиції на ринку, який існував до війни.

Такий підхід дозволяє сформувати об'єктивну картину конкурентного середовища та визначити сильні й слабкі сторони українських портів у потенційних умовах їхнього повноцінного функціонування у майбутньому, після відновлення миру та безпеки в регіоні.

Таблиця 2.2

Порівняльна характеристика круїзного потенціалу портів Чорного моря

Порт	Кількість суднозаходів (за рік)	Кількість пасажирів (за рік)	Регулярні круїзні лінії	Тип суден	Роль у маршрутах	Туристична привабливість
Одеса (UA)	106 (2013 рік)	~80 тис. (2013), значне падіння після 2014	Лише епізодично (Amera 2019)	Середні морські судна	Транзитний порт	Висока (архітектура, центр міста поруч)
Констанца (RO)	50-80 стабільно	~60–90 тис.	MSC, AIDA, TUI	Великі лайнери	Часто транзит, іноді старт	Помірна (пляжі, поруч Бухарест)
Бургас (BG)	20–40	~15–25 тис.	Aegean Odyssey, Crystal	Середні	Транзитний	Помірна
Батумі (GE)	15–30	~20 тис.	Azamara, Phoenix Reisen	Експедиційні та середні	Часто старт/фініш	Висока
Стамбул (TR)	300+	500–700 тис.	Всесвітні гіганти: MSC, Costa, Celebrity	Великі океанські	Часто порт посадки/висадки	Дуже висока

Джерело: складено автором за [1]

Тож тепер проведемо SWOT – аналіз українських портів у контексті круїзного туризму(рис. 2.5).



Рис. 2.5. SWOT – аналіз українських портів у контексті круїзного туризму.

Джерело: сформовано автором

Більш детально хочу розповісти про:

1. Сильні сторони:

- Стратегічне географічне розташування. Україна має вигідне положення на перетині міжнародних торгових і туристичних маршрутів, що поєднують Європу, Кавказ, Близький Схід та Центральну Азію. Окрім виходу до Чорного моря, порти на Дунаї (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ) відкривають перспективи для річкових круїзів — унікального формату подорожей, які поєднують культурний та екологічний туризм.

- Наявність глибоководних портів. Порти Одеса, Південний та Чорноморськ здатні приймати великотоннажні круїзні лайнери завдяки достатнім глибинам акваторії та наявності відповідної швартової інфраструктури. У той час як деякі чорноморські конкуренти (наприклад, румунська Констанца) мають обмеження, українські глибоководні порти є конкурентною перевагою, що відкриває двері до прийому суден класу Panamax та Post-Panamax.

- Культурна та історична привабливість портових міст. Українські міста володіють потужним туристичним потенціалом:

- 1) Одеса — місто з унікальною архітектурою, відомою Оперою, Приморськими сходами та багатою єврейською, грецькою, болгарською спадщиною.

- 2) Київ (як порт на Дніпрі) — центр сакральної архітектури, місце зародження Київської Русі.

- 3) Ялта та Севастополь (до 2014 року) — курортні міста з імперською архітектурою, палацами та видами на Кримські гори. Все це робить Україну привабливою для круїзів з культурно-пізнавальною спрямованістю.

2. Слабкі сторони:

- Недостатня модернізація пасажирської інфраструктури. За винятком Одеського морського вокзалу, більшість українських портів не

мають сучасних пасажирських терміналів. Відсутні окремі приміщення для митного та прикордонного контролю, системи безпеки, інформаційні табло, а зони очікування часто не відповідають міжнародним стандартам. Немає також пристосувань для людей з обмеженими можливостями. Такі умови знижують привабливість портів для операторів круїзів.

- Відсутність національного круїзного флоту. Україна не має власних круїзних суден, що призводить до повної залежності від іноземних операторів. Це означає, що:

- 1) відсутні регулярні маршрути під українським прапором;
- 2) доходи від експлуатації суден (каюти, ресторани, екскурсії на борту) залишаються поза економікою країни.
- 3) у разі кризи або загострення ситуації — судна легко виводяться з маршруту.

- Слабка маркетингова присутність на міжнародному ринку. Українські порти майже не представлені на ключових міжнародних виставках і форумах, таких як Seatrade Cruise Global чи Cruise Europe. Відсутність англомовних маркетингових матеріалів, сайтів, туроператорів, що працюють з круїзними компаніями, обмежує видимість України як потенційного пункту призначення.

3. Можливості:

- Залучення інвестицій у відбудову та модернізацію. Після завершення війни відкривається потенціал для інвестування в круїзну інфраструктуру за рахунок:

- 1) приватного капіталу (через державно-приватне партнерство);
- 2) грантів ЄС;
- 3) зелених фондів (ESG-проекти), що фінансують енергоефективні порти, електричні автобуси для екскурсій, сортувальні станції тощо.

- Розвиток нішових круїзів. Україна має унікальні можливості для: екологічних круїзів по дельті Дунаю (біосферний заповідник ЮНЕСКО); Релігійних та культурних круїзів по Дніпру (від Києва до Запоріжжя); Міні-круїзів по Чорному морю з екскурсіями в Одеську область, Ізмаїл або на Херсонщину (в перспективі).

- Співпраця з міжнародними операторами. Україна може:

1) брати участь у виставках, презентуючи нові безпечні маршрути;

2) пропонувати субсидії або пільги для суден, що відвідують українські порти;

3) вести переговори з такими гігантами, як MSC, Costa, Viking, Azamara.

4. Загрози:

- Тривалість військових дій. Головна перешкода — повномасштабна війна. Вона включає:

1) наявність мін у Чорному морі;

2) ризик обстрілів;

3) відсутність гарантій безпеки для пасажирів. У таких умовах круїзні компанії не лише уникають українських портів, а й Чорного моря загалом.

- Активізація конкурентів. Болгарія, Румунія та особливо Туреччина активно користуються ситуацією для зміцнення своїх позицій. У 2023–2024 роках вони модернізують свої порти, залучають нові маршрути та активно просувають себе як безпечну альтернативу.

- Глобальні ризики (кризи, пандемії) Економічна турбулентність, локдауни чи пандемії — чинники, що можуть раптово зменшити попит на круїзи. Україна як регіон-новачок ризикує втратити потенційних партнерів через загальну нестабільність ринку.

До початку повномасштабної війни Чорне море залишалося привабливим регіоном для круїзних перевезень завдяки поєднанню культурної спадщини, природних ландшафтів, зручного географічного розташування та відносної доступності. Типові маршрути круїзів у Чорному морі мали переважно кільцевий характер. Це дозволяло пасажирам упродовж одного маршруту відвідати кілька країн та культурних середовищ, зокрема Туреччину, Україну, Болгарію, Румунію та Грузію, забезпечуючи різноманітність вражень за одну подорож, типова тривалість якої складала 7-10 днів.

Ключовим логістичним вузлом регіону був Стамбул, який виступав не лише «якорем» маршруту, але й основним хабом для посадки/висадки пасажирів.

Важливість Стамбула зумовлена кількома чинниками:

1. стратегічне розташування на перетині Європи та Азії;
2. розвинена інфраструктура (сучасні пасажирські термінали, широке транспортне сполучення, високоякісний сервіс);
3. наявність протоки Босфор — єдиного водного шляху, що з'єднує Чорне море із Середземним. Це робить Туреччину обов'язковим партнером для будь-якого круїзного маршруту в регіоні, забезпечуючи їй значні економічні переваги від трансферних пасажирів.

Серед українських портів Одеса та Ялта були основними пунктами заходу круїзних суден. Їх привабливість формувалась завдяки:

1. багатій культурній спадщині (архітектурні ансамблі, відомі театри та музеї);
2. розвиненій туристичній інфраструктурі (Одеса);
3. архітектурним ансамблям та атмосфері історичних міст;
4. природним ландшафтам Південного узбережжя Криму.

Вони виконували функцію портів заходу, де пасажирів мали змогу здійснювати екскурсії, брати участь у культурних програмах або просто

відпочити на березі. Хоча ці порти приносили дохід від портових зборів, екскурсій та місцевих витрат пасажирів, вони були економічно менш вигідними, ніж порти посадки/висадки, які генерують додаткові доходи від авіаперельотів та готельних послуг до/після круїзу.

На східному узбережжі Чорного моря логістично важливим був також Батумі (Грузія). Батумі вирізнявся грузинською гостинністю, еклектичним архітектурним стилем та зростаючою інвестиційною активністю в туристичному секторі.

Варна та Бургас (Болгарія) зберігали стабільний попит завдяки поєднанню пляжного відпочинку з можливістю занурення в болгарську історію та культуру. Румунський порт Констанца також був частиною цих кільцевих маршрутів, пропонуючи доступ до визначних пам'яток та дельти Дунаю.

Таким чином, до 2014 року Чорне море пропонувало унікальні кільцеві маршрути, які дозволяли круїзним компаніям створювати різноманітні туристичні продукти, що охоплювали культурні, історичні та природні пам'ятки різних країн.

Анексія Криму Російською Федерацією у 2014 році стала критичною точкою для круїзної індустрії Чорного моря. Усі великі міжнародні круїзні оператори повністю припинили заходи до кримських портів унаслідок санкційної політики та міжнародного невизнання анексії. Це призвело до випадіння значної частини маршрутної сітки, що негативно вплинуло як на туристичну привабливість регіону, так і на прибутковість операторів.

Водночас загальна політична нестабільність в Україні та регулярні повідомлення про військові дії на Донбасі формували уявлення про ризиковість регіону в цілому. Частина компаній тимчасово обмежила заходи в українські порти, а деякі повністю виключили Чорне море з маршрутів, зосередившись на Середземномор'ї або Північній Європі. Це

був перший тривожний сигнал, який зменшив конкурентоспроможність українських портів навіть попри збережену інфраструктуру в Одесі.

З початком повномасштабного вторгнення Росії в Україну у лютому 2022 року, ситуація кардинально погіршилася. Всі українські морські порти були повністю заблоковані, а Чорне море перетворилося на зону бойових дій. Це призвело до абсолютного припинення круїзного судноплавства до українських берегів і виключення їх з усіх існуючих та потенційних міжнародних маршрутів.

Тож попри природний та культурний потенціал українського узбережжя, до 2022 року Україна не змогла стати повноцінним гравцем на ринку круїзного судноплавства. Причини цього криються у кількох взаємопов'язаних факторах:

1. Безпека та стабільність. Після подій 2014 року імідж України як туристичної держави суттєво постраждав. Для круїзних операторів першочерговим є безпека пасажирів та екіпажу, а також страхові ризики. Постійні згадки про конфлікти, відсутність чітких прогнозів щодо стабільності — все це створювало репутаційні бар'єри та знижувало довіру круїзних компаній до регіону.

2. Інфраструктура. Більшість українських портів не відповідала сучасним вимогам круїзної індустрії. Це проявлялось у відсутності спеціалізованих пасажирських терміналів (за винятком Одеського), застарілій логістиці, а також обмеженому комфорту обслуговування великих суден. У порівнянні зі Стамбулом, Варною чи Бургасом, які активно інвестували у розвиток своїх пасажирських потужностей, Україна програвала за більшістю інфраструктурних показників.

3. Маркетинг та міжнародна активність. Уряд та портові адміністрації недостатньо активно просуvalи українські напрямки на ключових галузевих майданчиках, таких як Seatrade Cruise Global або Seatrade Med. Не проводилися системні PR-кампанії, не створювалися

інформаційні пакети для операторів, не формувалась єдина маркетингова стратегія на міжнародному рівні. Ця низька активність призводила до недостатньої впізнаваності та привабливості українських портів у очах міжнародних круїзних компаній.

4. Візова політика. Для громадян деяких країн, звідки походять значні сегменти круїзного ринку (зокрема Китай, Індія), візові вимоги України залишались складними. Це знижувало конкурентоспроможність України у порівнянні з державами, де діють візові спрощення або безвізовий режим для круїзних пасажирів.

5. Відсутність пасажирського флоту. Україна не володіла власним сучасним пасажирським флотом, що означало відсутність внутрішнього гравця, здатного задавати ритм і формувати пропозицію на круїзному ринку регіону. Це також унеможливлювало лобіювання інтересів українських портів зсередини круїзної галузі та робило їх менш помітними для міжнародних операторів.

Незважаючи на складну ситуацію, після завершення воєнних дій Україна може отримати унікальний шанс для перезавантаження круїзної галузі з урахуванням нових глобальних трендів та стандартів:

1. Безпека. Передусім потрібно гарантувати навігаційну безпеку. Це включає не тільки повне припинення бойових дій, а й масштабне розмінування акваторій Чорного моря, створення міжнародних механізмів спостереження та забезпечення безпечного судноплавства (за типом "зелених коридорів"). Відновлення довіри круїзних компаній вимагатиме тривалого часу та активної міжнародної комунікації.

2. Інвестиції. Відбудова портової інфраструктури стане одним із ключових завдань після війни. Необхідно модернізувати наявні об'єкти (Одеса, Ізмаїл, Рені) та створити сучасні термінали за "зеленими" стандартами. Також критично важливим є відновлення зруйнованих портів (Херсон, Миколаїв, Маріуполь), їхня повна відбудова та цифровізація

логістики й обслуговування. Це буде "відбудова краще, ніж було" (build back better).

3. Міжнародна допомога. Очікується, що розвиток галузі відбуватиметься у партнерстві з міжнародними інституціями (ЄС, USAID, ЄІБ), які вже мають досвід у підтримці транспортної галузі. Співпраця з міжнародними експертами дозволить розробити реалістичні та ефективні стратегії розвитку круїзного туризму в Україні [22].

4. Агресивний маркетинг. Ключовим інструментом стане участь у міжнародних виставках (наприклад, Seatrade Cruise Global, Seatrade Cruise Med), створення нового туристичного бренду Чорноморського узбережжя України, активна робота з галузевими асоціаціями та туроператорами. Особливий акцент слід зробити на цифровий маркетинг та PR-кампанії, орієнтовані на нові цільові аудиторії, що підкреслюватимуть унікальність та безпеку українських напрямків.

5. Власний пасажирський флот. Хоча це довгостроковий проєкт, державна підтримка будівництва або придбання власного круїзного флоту (як морського, так і річкового) може посилити стійкість галузі та зробити країну менш залежною від зовнішніх операторів, а також створити власні унікальні маршрути.

Хочу привести приклади успішної співпраці з круїзними операторами в минулому. До 2014 року Одеський морський порт був одним із найпопулярніших портів заходу на Чорному морі [23]. Порт регулярно приймав судна таких відомих компаній, як:

- MSC Cruises;
- Costa Cruises;
- Azamara Club Cruises;
- AIDA;
- Phoenix Reisen;

- Viking River Cruises (яка також здійснювала круїзи по Дніпру, включаючи Київ).

У 2013 році порт приймав велику кількість круїзних суден, і його активно згадували в контексті розвитку круїзної індустрії на Чорному морі. Сам факт членства України (через Одеський порт) у MedCruise свідчив про визнаний потенціал регіону в круїзній індустрії та його інтеграцію у міжнародну круїзну спільноту.

У період 2007–2013 років щороку в порт Одеси заходило в середньому 70–100 круїзних суден. Це забезпечувало обслуговування десятків тисяч пасажирів, значна частина яких залишала кошти у місцевій економіці через екскурсії, шопінг та послуги. Це також сприяло створенню робочих місць для гідів, водіїв, працівників сувенірних магазинів та закладів харчування, підтримуючи розвиток малого та середнього бізнесу в місті.

РОЗДІЛ 3.

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

3.1. Логістичні рішення для відновлення круїзного сегменту

Логістика круїзного бізнесу охоплює комплексний набір процесів планування маршрутів, обслуговування судна та постачання запасів, що забезпечують безперебійне виконання рейсу та комфорт пасажирів. Круїзні судна за своєю суттю – «плавучі міста», які потребують постійного забезпечення продуктами харчування, паливом, запасними частинами тощо. У 2022 році світовий ринок круїзних ліній оцінювався у ~\$7,7 млрд, що свідчить про його вагомий внесок у глобальну економіку [24].

Водночас логістику круїзного судноплавства в Чорному морі сьогодні гальмують низка факторів. Перш за все, геополітична нестабільність регіону суттєво обмежила маршрути. Після початку повномасштабного збройного конфлікту у 2022 р. пасажирські рейси в українських водах фактично зупинилися.

На противагу обмеженій круїзній активності, що відновилася в деяких частинах Чорного моря, українські морські порти залишаються повністю закритими для пасажирського судноплавства з лютого 2022 року, і будь-які ознаки відродження круїзного сегменту в них відсутні.

Одночасно торгові та портові операції в чорноморських портах України демонструють стійке зростання навіть за умов конфлікту, що свідчить про відновлення транспортної інфраструктури, але знову ж таки це стосується переважно зернових та інших вантажних перевезень, що важливо для економіки, але не для пасажирського сегменту.

До інших ключових чинників слід віднести стан портової інфраструктури і послуги бункерування. Наприклад, Одеський морський

порт має один з найбільших пасажирських терміналів у Чорному морі і в довоєнні роки обслуговував мільйони пасажирів. Наявність глибоководних причалів та розвиненої мережі залізнично-дорожніх під'їздів сприяє оперативному обслуговуванню туристів. Водночас багато українських портів продовжують відчувати недоліки мультимодальної логістики (деякі термінали призначені лише для вантажів), тому їхнє переобладнання під круїзні потребує інвестицій.

Конкурентне середовище регіону змінюється: країни Чорноморського узбережжя (Туреччина, Болгарія, Румунія, Грузія) активізують розвиток власних круїзних портів. Зокрема, у 2024 р. суттєво зросли рейси до турецьких портів Самсун, Сіноп та Трабзон. Усі ці країни мають готові до круїзів об'єкти та підтримку на державному рівні (наприклад, 2021 р. ЄС виділив грант на проєкт “Black Sea Cruise” для сталого розвитку регіональних круїзів) [25].

Сезонність є важливим фактором: навігаційно-безпечний період у Чорному морі зазвичай триває з весни до осені. Пік круїзного сезону припадає на травень–вересень, коли погода м'яка, а дні довгі. Розквіт сезону у порівнянні з міжсезонням (квітень, жовтень) зумовлює вищий попит і обмежену пропускну здатність портів.

Нарешті, необхідно враховувати міжнародне регулювання судноплавства. Зокрема, за конвенцією Монтрео (1936 р.) цивільним судам у мирний час гарантовано свободу проходу через протоки Босфор та Дарданелли [26].

Тому планування маршрутів передбачає узгодження з турецькою системою безпеки судноплавства при перетині проток. Окрім того, для безпеки пасажирів і екіпажу круїзні лайнери мусять відповідати міжнародним стандартам (SOLAS, ISPS) та санітарно-епідеміологічним вимогам (МКМПС, ILO, вимоги CDC і МОЗ щодо морських круїзів). Сучасні екологічні норми (зокрема IMO2020) зобов'язують

використовувати низькосірчані суднові палива (максимум 0,5% S з 2020 р.), що ускладнює організацію бункерування і підвищує витрати [27].

Отже, логістика чорноморських круїзів сьогодні стикається з комплексом викликів: безпекових, інфраструктурних, конкурентних, сезонних та регуляторних. Далі я б хотіла розглянути ключові елементи планування маршруту (рис. 3.1), обґрунтувати власний круїзний чорноморський маршрут, та зробити детальну пропозицію щодо 7-денної програми в регіоні.



Рис. 3.1. Обґрунтування розробки власного маршруту як логістичного рішення

Джерело: сформовано автором

Перешим елементом логістичного планування круїзного маршруту є вибір базового порту. Національним кандидатом є Одеса, яка географічно розташована на початку північно-західного узбережжя Чорного моря. Одеса має глибокі акваторії та один із найбільших пасажирських терміналів регіону. Це дає змогу обслуговувати великі лайнерні групи та швидко обмінювати туристів. Перевагою є також розгалужені внутрішні транспортні сполучення (залізнична магістраль Київ–Одеса, міжнародні автобуси тощо) для довозення пасажирів з усіх регіонів України.

Далі йде формування маршруту. Оптимальний круїз має балансувати між цікавістю портів заходу та часовими витратами на переплав. Критерії вибору портів включають безпеку і наявність туристичної інфраструктури. Уникаються будь-які об'єкти на тимчасово непідконтрольних територіях. В моєму випадку я обрала порти Констанца (Румунія), Варна (Болгарія), Батумі (Грузія) та Синоп (Туреччина), вони відповідають цьому критерію. Маршрут прокладено: з Одеси до Констанци, з Констанци до Варни, Варна до Батумі, далі до Синопа і назад в Одесу (для розмаїття культурних локацій і зручності навігації). При прокладенні маршруту враховано сезонність: весь рейс заплановано на кінець літа (наприклад, серпень–вересень), коли ризик штормів мінімальний. Тривалість стоянок у портах розрахована так, щоб забезпечити час на наземні екскурсії без перевантаження графіка.

Потім розглядаються навігаційні обмеження. Якщо маршрутом передбачається обов'язкове проходження проток Босфор і Дарданелли, за конвенцією Монтрео цивільні судна мають право безперешкодного проходу. Однак для безпеки і координації це вимагає попереднього інформування турецьких органів (Turkish Straits Vessel Traffic Service).

Ще розглядається бункерування та постачання. На маршруті зазвичай передбачено дозаправку паливом і необхідними запасами в кількох ключових портах. Зокрема, у Стамбулі (Мармариському регіоні Туреччини) функціонує масштабна мережа бункерних терміналів PO/Marine, яка

працює 24/7 і забезпечує постачання як внутрішнім, так і транзитним судам [28]. Ця компанія має термінали від берегів Чорного до Середземного моря. Також передбачено поповнення запасів провізії (продукти харчування, питна вода) в Одесі та на початкових портах заходу, де ціни й логістика більш передбачувані.

Планування також включає суворе дотримання правил безпеки SOLAS і ISPS: екіпаж проходить регулярні тренування з евакуації, перевірки обладнання, охорона пасажирів. У кожному порту передбачаються прикордонний та митний контроль, медичні огляди (у разі необхідності обов'язкових щеплень чи карантину). На борту діятиме повноцінний медичний пункт із кваліфікованим персоналом. За кожного лайнера забезпечено комплект засобів для надання першої допомоги та план дій у разі екстрених ситуацій (шторм, хвороба пасажирів тощо).

Тепер поговоримо про розроблений мною туристичний маршрут. Розроблений маршрут покликаний стати привабливим туристичним продуктом для міжнародної та внутрішньої аудиторії. З одного боку, завдяки інтеграції на європейський круїзний ринок (сполучення з Констанцею/Батумі) він привертатиме увагу закордонних туристів, зацікавлених відвідати унікальні об'єкти регіону (історія Софії Ковалевської у Варні, стародавні римські артефакти Констанци, легенди Колхиди в Батумі). З іншого боку, іноземна літня програма сприятиме відновленню внутрішнього туризму: українські сім'ї та діаспора отримають безпечний та цікавий варіант відпочинку з відвідуванням сусідніх держав.

Таким чином, маршрут має поєднувати зручність для громадян України (старт у рідному порту) та туристичну цінність для міжнародного ринку.

Тож згадуючи те, про що ми говорили у пункті 2.1, що для відродження круїзного судноплавства Україні необхідно зосередитися на залученні іноземних круїзних компаній або ж на значних інвестиціях у

придбання сучасних лайнерів. Тож розглянемо придбання турецького лайнера AIDA cara (Рис.3.2.)



Рис. 3.2. AIDA cara

Джерело: [29]

Інформація про судно [29]:

1. вартість придбання: 40 000 000 \$;
2. пасажиромісткість: 1,230 пасажирів;
3. розміри: LOA 193.34 m, Beam 27.6 m, Draft 6.2 m;
4. водотоннажність: Gross Tonnage (GT) 38,557, Nett Tonnage (NT) 17,766;
5. рік побудови: 1996;
6. двигуни: 4 x MAN / MAN B&W Diesel AG - GEU 6L48/60, загальна потужність 21,720 kW (основні двигуни);
7. допоміжні двигуни: 3 x Wartsila 2,960 kW (для генерації електроенергії, освітлення, кондиціонування тощо);
8. швидкість: 20 вузлів (макс) та 15 вузлів (робоча).

Тепер розглянемо детальніше маршрут та його графік.

Тривалість круїзу: 8 днів/7 ночей

Розклад:

День 1. Одеса (Україна) – Відправлення

- До 18:00: Заселення пасажирів на судно в порту Одеси.
- 18:00 – 19:30: Передрейсовий інструктаж з безпеки та перевірка багажу.
- 21:00: Відхід судна з порту Одеси. Вечір знайомств на борту, вітальна вечеря від капітана.

День 2. Констанца (Румунія) – Портовий день

- 9:00: Прибуття судна в порт Констанци.
- Екскурсійна програма: Відвідування Римського мозаїчного музею (Roman Mosaic Building) з унікальними мозаїками часів I ст. н.е., прогулянка історичним центром (площа Овідія, пам'ятник Овідію з колонією ромейських колон), знайомство з пляжем Мамає.
- На борту: Увечері – румунський тематичний вечір з національною музикою та танцями, дегустація традиційних страв.
- 22:00: Відплиття судна з Констанци.

День 3. Варна (Болгарія) – Портовий день

- 4:00: Прибуття судна в порт Варни.
- Екскурсійна програма: Прогулянка по Морському саду Варни, відвідання археологічного музею з колекцією грецьких і римських старожитностей, знайомство з руїнами Римських лазень поблизу причалу, відпочинок на міських пляжах.
- На борту: Болгарський вечір з національною кухнею та фольклорною програмою.
- 18:00: Відплиття судна з Варни.

День 4. Переплив Варна – Батумі (Грузія) – День у морі

- Весь день проведено в дорозі, насолоджуючись морською подорожжю по Чорному морю.

- На борту: Лекції про історію Чорного моря та регіону Кавказу, майстер-класи з танців, кулінарні шоу, розваги та відпочинок у басейнах та спа-центрі судна.

День 5. Батумі (Грузія) – Портовий день

- 10:00: Прибуття судна в порт Батумі.

- Екскурсійна програма: Оглядовий тур містом, включаючи Європейську площу з легендарною статуєю Медеї зі Золотим руном (символ міфічної Колхіди), поїздка канатною дорогою на гору Мтацмінда з панорамним видом на місто, відпочинок на пляжі.

- На борту: Грузинський вечір з традиційним танцювальним шоу, дегустацією аджарського хачапурі та грузинських вин.

- 22:00: Відплиття судна з Батумі.

День 6. Переплив Батумі – Синоп (Туреччина) – День у морі

- Весь день проведено в дорозі.

- На борту: Продовження лекцій про історію регіону, майстер-класи, кінопокази, вечірка та інші розваги.

День 7. Синоп (Туреччина) – Портовий день

- 08:00: Прибуття судна в порт Синопа.

- Екскурсійна програма: Відвідання стародавньої фортеці Синопа, руїн храму Афродіти (Інце-Мінаре), прогулянка набережною, знайомство з атмосферою цього "чарівного приморського містечка з історією ще з VII ст. до н.е.", нині відомого тихою гаванню і атмосферою старовини, відпочинок на пляжі.

- На борту: Турецький вечір з національними стравами, турецькою кавою та східними танцями.

- 20:00: Відплиття судна з Синопа.

День 8. Одеса (Україна) – Прибуття

- 18:00: Прибуття судна в порт Одеси.
- На борту: Заключні урочистості та культурна програма, прощання з екіпажем.
- Після 18:30 Від'їзд пасажирів.

3.2. Розрахунок експлуатаційних показників круїзного маршруту та його фінансові результати

На початку хочу зазначити що сума інвестицій буде 60 000 000 \$
Спочатку треба розписати відстань та час переходів з порту в порт (табл. 3.1).

Таблиця 3.1.

Відстань та час переходів з порту в порт

Маршрут	Відстань (милі)	Час переходу (год)	Час стоянки (год)
Одеса → Констанца	164	11,0	11 (у Констанці)
Констаца → Варна	65	9,29	14 (у Варні)
Варна → Батумі	600	40	12 (у Батумі)
Батумі → Синоп	291	34 (при швидкості 8,56 вузлів)	10 (Синоп)
Синоп → Одеса	333	22,2	0 (кінець маршруту)
Σ 1453 миль			

Джерело: сформовано автором

Почнемо розрахунок з експлуатаційних показників. Розрахунок експлуатаційного періоду роботи судна:

$$T_{екс} = T_k - T_{не}$$

(3.1)

де: T_k – календарний період;

$T_{пе}$ – час поза експлуатацією судна.

$$T_{екс} = 365 - 180 = 185 \text{ діб.}$$

Ходовий час рейсу, доба:

$$t_x = ((L/V_{екс})/24) + t_{зат} \quad (3.2)$$

де: L – відстань між портами;

$V_{екс}$ – експлуатаційна швидкість судна;

$t_{зат}$ – час затримки в дорозі, приймаю за 0,15 доби.

$$t_x = \frac{\left(\frac{164 + 65 + 600 + 291 + 333}{15 + 7 + 15 + 8,56 + 15} \right)}{24} + 0,15 = 5,0 \text{ діб}$$

Стояночний час рейсу, доба:

$$t_{ст} = (t_{ст_Констанца} + t_{ст_Варна} + t_{ст_Батумі} + t_{ст_Синоп})/24 \quad (3.3)$$

$$T_{ст} = (11 + 14 + 12 + 10) / 24 = 47/24 = 1,95 \text{ діб.}$$

Час рейсу, доба:

$$t_p = t_x + t_{ст} \quad (3.4)$$

$$t_p = 5 + 1,95 = 6,95 = 7 \text{ діб}$$

Тривалість круїзу для пасажирів становить 8 календарних днів, що є стандартним маркетинговим форматом. Проте, точна експлуатаційна тривалість рейсу, розрахована як сума часу на ходу, стоянок та затримок, становить 6.95 діб, що відображає фактичне використання судна і повністю відповідає заявленому розкладу від вечора першого дня до вечора восьмого.

Число рейсів

$$n = \text{Текс} / \text{Тр} \quad (3.5)$$

$$n = 185 / 7 = 26,42 \text{ рейсів}$$

Розрахунок експлуатаційних показників завершується зведенням отриманих результатів у таблицю 3.1.

Таблиця 3.1

Експлуатаційні показники роботи судна

Найменування показника	Позначення	AIDA cara
Експлуатаційний період роботи судна	Текс	185
Ходовий час рейсу	tx	5
Стояночний час, доба	tct	1,95
Час рейсу, доба	tp	7
Кількість рейсів	np	26,42

Джерело: складено автором

Також вважаю важливим зазначити, що як ми знаємо круїзні судна не продають усі каюти за однією ціною — це головна перевага для формування гнучкої та прибуткової тарифної політики. Тож я зробила таблицю (табл. 3.2) де показана тарифна сітка з кількома класами каю. Для легшого розуміння розрахунку прибутку.

Таблиця 3.2

Розподіл пасажирів та квиткових доходів

Клас кают	Кількість пасажирів	Ціна квитка (\$)	Загальний дохід (\$)
Standard	418	950	397,100
Comfort	365	1,250	456,250
Deluxe	209	1,700	355,300
VIP	52	2,500	130,000
Разом	1045	—	1 338 650

Джерело: складено автором

Тож тепер розрахуємо доходи та витрати судна.

Доходи за рейс, \$

$$Dp = N * f \quad (3.6)$$

де N – кількість пасажирів на борту (Коефіцієнт заповнюваності - 85% від Кпас - 1230);

f – вартість путівки за таблицею 3.2.

$$Dp = (418 * 950) + (365 * 1,250) + (209 * 1700) + (52 * 2500) = 1\,338\,650 \$$$

Додаткові доходи на борту приймаємо за 30% від Доходу за путівки. Прийняття 30% від доходу за путівки як додаткових доходів є реалістичним припущенням, яке відповідає середньостатистичним показникам круїзної галузі для суден такого класу та тривалості круїзу. Це дозволяє адекватно відобразити комплексний характер формування доходів круїзної компанії.

Загальна структура доходів круїзних компаній, згідно з аналізом “Carnival Corporation (CCL) 2024 report”, передбачає значну частку додаткових доходів [30]. Так, у середньому, 25-40% загального доходу круїзного оператора формується за рахунок продажу послуг та товарів на борту (наприклад, екскурсії, напої, послуги СПА, казино тощо):

$$D_d = D_p * 0,30 \quad (3.7)$$

$$D_d = 1\,338\,650 * 0,30 = 416\,595 \text{ \$}$$

Доходи за експлуатаційний період:

$$D = N * (D_p + D_d) \quad (3.8)$$

$$D = 26,42 * (1\,338\,650 + 416\,595) = 47\,694\,572,9 \text{ \$}$$

Витрати на амортизацію та ремонт (\$ / добу)

$$R_{ap} = K_c (v_a + v_r) / T_e \quad (3.9)$$

де, K_c – вартість судна;

v_a - норматив відрахування на амортизацію приймаємо за 4%;

v_r – норматив відрахування на ремонт, приймається 1-3% від вартості судна. Приймаю 2,5%;

T_e – експлуатаційний період роботи судна.

$$R_{ap} = 40\,000\,000 * (0.04 + 0.025) / 185 = 14\,054 \text{ \$ / добу}$$

Загальні портові та навігаційні витрати за рейс. Для розрахунку

данного показника я використовую гіпотетичні середні дані. Бо отримати актуальні детальні тарифи для всіх портів маршруту (Одеса, Констанца, Варна, Батумі, Синоп) для гіпотетичного майбутнього проекту є практично неможливим. Тому я роблю припущення щодо середньої вартості одного заходу в порт для судна AIDA сага, яке є середньорозмірним круїзним лайнером. А для суден такого розміру та типу, середній повний комплекс портових зборів та послуг (включаючи агентські) за один захід у проміжний порт може становити від \$15 000 до \$25 000. Тож приймаю вартість одного заходу в проміжний порт = 22 000 \$:

$$R_{\text{загпорт}} = N_{\text{порт}} * P_{\text{ср}} \quad (3.10)$$

де, $N_{\text{порт}}$ - Кількість проміжних портів заходу;

$P_{\text{ср}}$ - Середня вартість одного заходу в порт.

$$R_{\text{загпорт}} = 4 * 22000 = 88\,000 \text{ \$ /рейс}$$

Щоденні витрати на провізію та забезпечення пасажирів та екіпажу,
\$ / добу:

$$R_{\text{пров}} = (N + N_{\text{ек}}) * R_{\text{прв}} \quad (3.11)$$

де, N – кількість пасажирів на борту;

$N_{\text{ек}}$ - Кількість членів екіпажу;

$R_{\text{прв}}$ - середні добові витрати на провізію та інші поставки на одну особу. Включає витрати на харчування, питну воду, побутові засоби, засоби гігієни тощо. 30 \$ / добу на одну особу (пасажир та член екіпажу):

$$R_{\text{пров}} = (1046 + 400) * 30 = 43\,380 \text{ \$ / добу}$$

Стоянкові витрати на поставку \$ / добу:

$$R_{\text{снаб.}} = K_c * b_p / T_e \quad (3.12)$$

де b_p – середньостатистичний норматив затрат по оборотним фондам круїзного лайнера.

$$R_{\text{снаб.}} = 60\,000\,000 * 0,009/185 = 4205 \text{ $/ добу}$$

Середньодобові витрати на екіпаж \$ / добу:

$$R_{\text{ек}} = N_{\text{ек}} * (R_{\text{зп}} + (1 + K_{\text{соц}}) * Q_{\text{ек}} \quad (3.13)$$

де $R_{\text{зп}}$ – середня заробітна плата одного члену екіпажу на добу;

$K_{\text{соц.}}$ – коефіцієнт, що враховує витрати на соціальне страхування та пенсійне забезпечення. Приймаємо за 0,3 – 30% нарахування на соцстрахування;

$Q_{\text{ек.}}$ – додаткові витрати на 1 людину \$ / добу ;

$N_{\text{ек}}$ – кількість членів екіпажу.

$$R_{\text{ек}} = 400 * (95 + (1 + 0,3) * 10) = 42\,520 \text{ $ / добу}$$

Витрати палива на ходу, т/добу. Для розрахунку витрат палива, нам потрібна питома витрата палива (ПВП) для цих типів двигунів. MAN B&W Diesel AG та Wärtsilä – це сучасні дизельні двигуни. Для них характерна питома витрата палива (зазвичай Heavy Fuel Oil - HFO, або Very Low Sulphur Fuel Oil - VLSFO) близько 170–190 г/кВт-год для головних і 190–210 г/кВт-год для допоміжних двигунів.

Прийmemo, що для підтримки робочої швидкості 15 вузлів судно використовує близько 70-80% від загальної потужності головних двигунів. Візьmemo 75% як середнє навантаження. Тож робоча потужність головних двигунів = 21 720 кВт * 0,75 = 16290 кВт. Також враховуємо коефіцієнт переведення з грамів у тонни. В 1 тонні міститься 1 000 000 грамів:

$$R_{\text{тпалход}} = (16,290 * q_{\text{гол}} * 24) / 1,000,000 \quad (3.14)$$

де $q_{\text{гол}}$ - питома витрата палива головними двигунами, г/кВт·год.

$$R_{\text{тпалход}} = (16,290 * 185 * 24) / 1,000,000 = 72.36 \text{ т/добу}$$

Витрати палива на стоянці, т/добу. На стоянці працюють тільки допоміжні двигуни. Вони забезпечують усі потреби судна, включаючи систему кондиціонування, освітлення, кухні, пасажирські служби тощо:

$$R_{\text{тпалст}} = (2960 * q_{\text{доп}} * 24) / 1\,000\,000 = 14,21 \text{ т/добу} \quad (3.15)$$

$$R_{\text{тпалст}} = (2960 * 200 * 24) / 1\,000\,000 = 14,21 \text{ т/добу}$$

де $q_{\text{доп}}$ - питома витрата палива допоміжними двигунами, г/кВт·год.

Витрати на паливо на ходу, \$ / добу Візьmemo актуальну ціну на паливо VLSFO. На кінець травня 2025 року його середня ціна у великих

портаз коливається приблизно в діапазоні 500-550 \$ за т. [31]:

$$R_{\text{палход}} = R_{\text{тпалход}} * P_{\text{п}} \quad (3.16)$$

де, $P_{\text{п}}$ – ціна палива за т.

$$R_{\text{палход}} = 72,36 * 550 = 39\,798 \text{ \$ / добу}$$

Витрати на паливо на стоянці, \$ / добу :

$$R_{\text{палст}} = R_{\text{тпалст}} * P_{\text{п}} \quad (3.17)$$

$$R_{\text{палст}} = 14,21 * 550 = 7\,815,5 \text{ \$ / добу}$$

Витрати на масло і змащувальні матеріали \$/добу. Щоб знайти цей показник треба взяти відсоток витрат на мастила від витрат на паливо. Зазвичай витрати на мастила становлять від 4 до 8% від середньодобових витрат на паливо. Приймемо 6% у розрахунок.

$$R_{\text{масл}} = R_{\text{середпал}} * 0,06 \quad (3.18)$$

$$R_{\text{масл}} = 22\,715,04 * 0.06 = 1\,362,90 \text{ \$ / добу}$$

Загальні витрати на паливо \$/рік:

$$R_{\text{загпал}} (R_{\text{палход}} * T_{\text{екс}}) + (R_{\text{палст}} * T_{\text{ст}}) \quad (3.19)$$

де, $T_{\text{ст}}$ кількість днів на стоянці – 18.

$$R_{\text{загпал}} (39\,798 \times 185) + (7\,815,5 * 180) = 8\,769\,420 \text{ \$/рік}$$

Середньодобові витрати на паливо \$/добу:

$$R_{\text{середпал}} = R_{\text{загпал}} / 365 \quad (3.20)$$

$$R_{\text{середпал}} = 8\,769\,420 / 365 = 24\,026 \text{ \$/добу}$$

Прямі постійні витрати \$ / добу:

$$R_{\text{пр. пост.}} = K_{\text{страх}} * R_{\text{ар}} + R_{\text{снаб}} + R_{\text{ек}} + R_{\text{добпорт}} \quad (3.21)$$

де, $K_{\text{страх}}$ коефіцієнт страхування (приймаю як 7% від витрат на амортизацію) страхові витрати є значною складовою операційних витрат судна, які корелюють з його вартістю. У багатьох галузевих аналітичних матеріалах або підручниках з морської економіки страхові премії розглядаються як відсоток від загальних операційних витрат або від вартості судна [32].

$$\begin{aligned} R_{\text{пр. пост.}} &= 1,07 * 14\,054 + 4\,324,32 + 42\,520 + 12\,571,42 = \\ &= 74\,454 \text{ \$ / добу} \end{aligned}$$

Щоб розрахувати формулу 3.21 нам потрібно ще знайти середньодобові витрати на портові збори \$ / добу:

$$R_{\text{добпорт}} = R_{\text{загпорт}} / t_p \quad (3.22)$$

$$R_{\text{добпорт}} = 88\,000 / 7 = 12\,571,42 \text{ \$ / добу}$$

Собівартість експлуатації судна на ходу \$ / добу:

$$R_x = R_{\text{середпал}} + R_{\text{пр. пост}} + R_{\text{масл}} \quad (3.23)$$

$$R_x = 21\,841,64 + 74\,454 + 1\,362,9 = 97\,658,06 \text{ \$ / добу}$$

Собівартість експлуатації судна на стоянці \$ / добу

$$R_{\text{ст}} = R_{\text{палст}} + R_{\text{пр. Пост}} \quad (3.24)$$

$$R_{\text{ст}} = 7\,815,5 + 74\,454 = 82\,270 \text{ \$ / добу}$$

Загальні річні витрати \$:

$$R_{\text{заг}} = (R_x * T_e) + (R_{\text{ст}} * T_{\text{ст}}) \quad (3.25)$$

де $T_{\text{ст}}$ – кількість днів простою за рік - 180

$$R_{\text{заг}} = (97\,658,06 * 185) + (82\,270 * 180) = 32\,875\,341,1 \text{ \$}$$

Прибуток судна за експлуатацій період \$:

$$F_{\text{вал}} = D - R_{\text{заг}} \quad (3.26)$$

$$F_{\text{вал}} = 47\,694\,572,9 - 32\,875\,341,1 = 14\,819\,232 \$$$

Податок на прибуток (податок 18%), \$ [33]:

$$F_{\text{под}} = F_{\text{вал}} * 0,18 \quad (3.27)$$

$$F_{\text{под}} = 14\,819\,232 * 0,18 = 2\,667\,462 \$$$

Чистий прибуток \$ / рік:

$$F_{\text{чис}} = F_{\text{вал}} - F_{\text{под}} \quad (3.28)$$

$$F_{\text{чис}} = 14\,819\,232 - 2\,667\,462 = 12\,151\,770 \$ / \text{рік}$$

Чистий грошовий потік \$ / рік:

$$F_{\text{чисп}} = F_{\text{чис}} + (R_{\text{ам}} + 365) \quad (3.29)$$

$$F_{\text{чисп}} = 12\,151\,770 + (R_{\text{ам}} 14\,054 * 365) = 17\,281\,480 \$ / \text{рік}$$

Простий термін окупності:

$$PB = 60\,000\,000 / F_{\text{чисп}} \quad (3.30)$$

$$PB = 60\,000\,000 / 17\,281\,480 = 3,5 \text{ років}$$

Всі отримані дані занесені в таблицю.

Таблиця 3.2

Економічні показники мого круїзного рейсу

Найменування показника	Показник
Експлуатаційний період роботи судна	185
Ходовий час, діб	5
Стояночний час, діб	1,95
Час рейсу, діб	7
Кількість рейсів	26
Доходи за рейс, \$	1 834 407
Доходи за експлуатаційний період, \$	47 694 573
Стоянкові витрати на поставку, \$ / добу	4205
Витрати на амортизацію, \$ / добу	14 054
Середньодобові витрати на екіпаж, \$ / добу	42 520
Витрати палива на ходу, т/добу	72,36
Витрати палива на стоянці, т/добу	14,21
Витрати на паливо на ходу, \$ / добу	39 798
Витрати на паливо на стоянці \$/рік:	7 816
Витрати на масло і змащувальні матеріали, \$/добу	1 363
Загальні витрати на паливо, \$/рік	8 769 420
Середньодобові витрати на паливо, \$/добу	24 026
Прямі постійні витрати, \$/добу	74 454
Середньодобові витрати на портові збори, \$ / добу	12 571
Собівартість експлуатації судна на ходу, \$ / добу	97 658
Собівартість експлуатації судна на стоянці, \$ / добу	82 270
Загальні річні витрати, \$	32 875 341

Продовження табл. 3.2

Прибуток судна за експлуатацій період \$	14 819 232
Податок на прибуток, \$	2 667 462
Чистий прибуток, \$ / рік	12 151 770
Чистий грошовий потік, \$ / рік	17 281 480
Простий термін окупності, рік	3,5
Чиста теперішня вартість (НПВ)	46 200 799
Дисконтований термін окупності	4,9

Джерело: розроблено автором

З урахуванням дії фактору часу, що відображає зміни вартості грошей протягом життєвого циклу проекту, в світовій практиці рішення приймаються на основі показника чистої поточної вартості (NPV) і внутрішньої норми окупності. Для цього далі буде вироблено дисконтування. Спочатку розрахуємо дисконтні коефіцієнти:

$$\text{Рік 1: } 1/(1+0.10)^1 = 0.9091$$

$$\text{Рік 2: } 1/(1+0.10)^2 = 0.8264$$

$$\text{Рік 3: } 1/(1+0.10)^3 = 0.7513$$

$$\text{Рік 4: } 1/(1+0.10)^4 = 0.6830$$

$$\text{Рік 5: } 1/(1+0.10)^5 = 0.6209$$

$$\text{Рік 6: } 1/(1+0.10)^6 = 0.5645$$

$$\text{Рік 7: } 1/(1+0.10)^7 = 0.5132$$

$$\text{Рік 8: } 1/(1+0.10)^8 = 0.4665$$

$$\text{Рік 9: } 1/(1+0.10)^9 = 0.4241$$

$$\text{Рік 10: } 1/(1+0.10)^{10} = 0.3855$$

Тепер розраховуємо далі:

$$\text{Рік 1: } - 60\,000\,000 + 17\,281\,480 * 0.9091 = - 44\,289\,568,82 \$$$

$$\text{Рік 2: } - 44\,289\,568,82 + 17\,281\,480 * 0.8264 = - 30\,009\,052,47 \$$$

$$\text{Рік 3: } - 30\,009\,052,47 + 17\,281\,480 * 0.7513 = - 17\,025\,197,71 \$$$

$$\text{Рік 4: } - 17\,025\,197,71 + 17\,281\,480 * 0.6830 = - 5\,220\,813,27 \$$$

Рік 5: $- 5\,220\,813,27 + 17\,281\,480 * 0,6209 = 5\,508\,973,76 \$$

Рік 6: $5\,508\,973,76 + 17\,281\,480 * 0,5645 = 15\,264\,942,50 \$$

Рік 7: $15\,264\,942,50 + 17\,281\,480 * 0,5132 = 24\,141\,595,72 \$$

Рік 8: $24\,141\,595,72 + 17\,281\,480 * 0,4665 = 32\,208\,904,94 \$$

Рік 9: $32\,208\,904,94 + 17\,281\,480 * 0,4241 = 39\,540\,336,19 \$$

Рік 10: $39\,540\,336,19 + 17\,281\,480 * 0,3855 = 46\,200\,799,03 \$$

Чиста теперішня вартість (НПВ) проекту: 46 200 799,03 \$.

А щодо дисконтованого терміну окупності. Накопичений дисконтований потік став позитивний між 4 та 5 роком. Тож дисконтований термін окупності $= 4 + (5\,220\,813,27 / 10\,729\,787,03) = 4,49$ років.

Тож що я можу сказати про перспективи взагалі. Попри поточні виклики, пов'язані з повномасштабним вторгненням, перспективи розвитку круїзного сегменту в Україні залишаються значними та багатообіцяючими у довгостроковій перспективі. Історично Україна володіла потужним потенціалом у Чорноморському регіоні, що базувався на вигідному географічному розташуванні, багатогранній культурній спадщині та природній красі узбережжя. Відновлення цього потенціалу нерозривно пов'язане з майбутнім мирним врегулюванням та активною міжнародною підтримкою.

Головним чинником для відновлення круїзного сполучення є завершення військових дій та забезпечення безпеки в Чорноморському басейні. Післявоєнний період, за умови стійкого миру та стабільності, відкриє вікно можливостей для масштабної відбудови інфраструктури, що включатиме модернізацію морських портів, покращення логістики та розширення можливостей для подорожей та відпочинку.

Україна користується безпрецедентною підтримкою з боку міжнародної спільноти. Очікується, що після завершення конфлікту ця підтримка трансформується у значні іноземні інвестиції, спрямовані на

відновлення та розвиток ключових секторів економіки, включно з індустрією гостинності та подорожей. Міжнародні фінансові інституції, уряди партнерів та приватні інвестори можуть стати рушійною силою у відбудові та модернізації портової інфраструктури, що є критично важливим для прийому сучасних круїзних лайнерів.

Світовий круїзний ринок демонструє стійке зростання, і попит на нові, цікаві та унікальні морські маршрути постійно збільшується. Україна, з її багатою історією, культурою та природними ландшафтами (від Одеси та Миколаєва до Херсона), може запропонувати такі унікальні напрямки. Після періоду вимушених обмежень, психологічна потреба у подорожах та відкритті нових місць буде високою, і Україна може стати привабливим напрямком для морських мандрівників.

Позитивний імідж України як вільної, стійкої та привабливої для відвідування країни після перемоги буде потужним стимулом для залучення пасажирів круїзних суден. Активні маркетингові кампанії та створення безпечних логістичних коридорів сприятимуть швидкому відновленню довіри круїзних операторів та їхніх клієнтів.

Відновлення круїзного сегменту потягне за собою розвиток багатьох супутніх галузей – готельного та ресторанного бізнесу, екскурсійних послуг, виробництва сувенірів, транспортного сектору. Це створить нові робочі місця, збільшить надходження до місцевих бюджетів та стимулюватиме загальний економічний розвиток прибережних регіонів.

Таким чином, незважаючи на тимчасові труднощі, стратегічні інвестиції та міжнародна співпраця після завершення військових дій дозволять Україні відновити та значно розширити свій потенціал у круїзному секторі, інтегрувавши його у світові морські маршрути та перетворивши на важливу складову національної економіки.

3.3. Розрахунок круїзного маршруту для Середземномор'я

Метою цього підрозділу є розрахунок фінансових показників круїзного рейсу за маршрутом Стамбул - Корфу - Барі - Пірей – Кушадаси - Стамбул та їх порівняння з показниками рейсу в Чорному морі.

Тож початкові капітальні вкладення: 60 000 000 \$. Далі знову треба розписати відстань та час переходів з порту в порт (табл. 3.3).

Таблиця 3.3.

Відстань та час переходів з порту в порт

Маршрут	Відстань (милі)	Час переходу (год)	Час стоянки (год)
Стамбул → Дарданели	50	3,33	0
Прохід через Дарданелли	77,4	7,74 (обмежена швидкість 10 вузлів)	0
Дарданели → Корфу	444	29,6	12
Корфу → Барі	145	9,67	12
Барі → Пірей	340	22,67	12
Пірей → Кушадеси	150	10	12
Кушадеси → Дарданелли	170	11,33	0
Прохід через Дарданелли	77,4	7,74 (обмежена швидкість 10 вузлів)	0
Дарданелли → Стамбул	50	3,33	0
$\Sigma 1503,2$			

Джерело: розроблено автором

Почнемо розрахунок з експлуатаційних показників:

Розрахунок експлуатаційного періоду роботи судна, доба:

$$T_{\text{екс}} = T_{\text{к}} - T_{\text{не}} \quad (3.31)$$

$$\text{Текс} = 365 - 180 = 185 \text{ діб}$$

Ходовий час рейсу, доба:

$$t_x = ((L/V_{\text{експ}})/24) + t_{\text{зат}} \quad (3.32)$$

$$T_x = \frac{1503,2-77,4}{15} + \frac{77,4}{10} + \frac{77,4}{10} = \frac{110,7}{24} = 4,6 \text{ діб}$$

Стояночний час рейсу, доба:

$$T_{\text{ст}} = (t_{\text{ст_Корфу}} + t_{\text{ст_Барі}} + t_{\text{ст_Пірей}} + t_{\text{ст_Кушадеси}})/24 \quad (3.33)$$

$$T_{\text{ст}} = (12 + 12 + 12 + 12) / 24 = 2 \text{ доби}$$

Час рейсу, доба:

$$t_p = t_x + t_{\text{ст}} \quad (3.34)$$

$$t_p = 4,6 + 2 = 6,6 = 7 \text{ діб.}$$

Кількість рейсів:

$$n = \text{Текс} / T_p \quad (3.35)$$

$$n = 185 / 7 = 26,42 \text{ рейсів}$$

Розрахунок експлуатаційних показників завершується зведенням отриманих результатів у таблицю.

Таблиця 3.4

Експлуатаційні показники роботи судна

Найменування показника	Позначення	AIDA cara
Експлуатаційний період роботи судна	$T_{\text{експ}}$	105
Ходовий час рейсу	t_x	4,6
Стояночний час, доба	$t_{\text{ст}}$	2
Час рейсу, доба	t_p	7
Кількість рейсів	n_p	26

Джерело: складено автором

Тепер розпишу розподіл пасажирів та квиткових доходів (Табл. НОМЕР). Очікуваний коефіцієнт завантаження приймаю 80%. Це дещо нижче ніж у Чорноморському розрахунку. Обґрунтовую це тим, що на ринку Середземномор'я конкуренція значно вища.

Таблиця 3.5

Розподіл пасажирів та квиткових доходів

Клас кают	Кількість пасажирів	Ціна квитка (\$)	Загальний дохід (\$)
Standard	403	950	382 850
Comfort	340	1250	425 000
Deluxe	189	1700	321 300
VIP	52	2500	130 000
Разом	984	—	1 259 150

Джерело: складено автором

Доходи за рейс, \$:

$$D_p = N * f \quad (3.36)$$

$$D_p = 1\,259\,150 \$$$

Додаткові доходи на борту приймаємо за 30%, \$:

$$D_{\text{д}} = D_{\text{р}} * 0,30 \quad (3.37)$$

$$D_{\text{д}} = 1\,259\,150 * 0,30 = 377\,745 \$$$

Доходи за експлуатаційний період, \$:

$$D = N * (D_{\text{р}} + D_{\text{д}}) \quad (3.38)$$

$$D = 26,42 * (1\,259\,150 + 377\,745) = 43\,246\,765,9 \$$$

Судно ми беремо теж саме тому річна амортизація залишається такою ж.

Витрати на амортизацію та ремонт (\$ / рік) :

$$Rap = (K_{\text{с}} (v_{\text{а}} + v_{\text{р}}) / T_{\text{е}}) * 365 \quad (3.39)$$

$$\begin{aligned} Rap &= (40\,000\,000 * (0.04 + 0.025) / 185) * 365 = 14\,054 * 365 = \\ &= 5\,129\,710 \$ / \text{рік} \end{aligned}$$

Середньодобові витрати на екіпаж \$ / добу:

$$R_{\text{ек}} = N_{\text{ек}} * (R_{\text{зп}} + (1 + K_{\text{соц}}) * Q_{\text{ек}}) \quad (3.40)$$

$$R_{\text{ек}} = 400 * (110 + (1 + 0,3) * 10) = 48\,520 \$ / \text{добу}$$

Витрати палива на ходу, т/добу:

$$R_{\text{тпалход}} = (16,290 * q_{\text{гол}} * 24) / 1,000,000 \quad (3.41)$$

$$R_{\text{тпалход}} = (16,290 * 185 * 24) / 1,000,000 = 72.36 \text{ т/добу}$$

Витрати палива на стоянці, т/добу:

$$R_{\text{тпалст}} = (2960 * q_{\text{доп}} * 24) / 1\,000\,000 = 14,21 \text{ т/добу} \quad (3.42)$$

$$R_{\text{тпалст}} = (2960 * 200 * 24) / 1\,000\,000 = 14,21 \text{ т/добу}$$

Витрати на паливо на ходу, \$ / добу:

$$R_{\text{палход}} = R_{\text{тпалход}} * P_{\text{п}} \quad (3.43)$$

$$R_{\text{палход}} = 72,36 * 550 = 39\,798 \$ / \text{добу}$$

Витрати на паливо на стоянці, \$ / добу :

$$R_{\text{палст}} = R_{\text{тпалст}} * P_{\text{п}} \quad (3.44)$$

$$R_{\text{палст}} = 14,21 * 550 = 7\,815,5 \$ / \text{добу}$$

Загальні витрати на паливо \$/рік:

$$R_{\text{загпал}} (R_{\text{палход}} * T_{\text{екс}}) + (R_{\text{палст}} * T_{\text{ст}}) \quad (3.45)$$

$$R_{\text{загпал}} (39\,798 \times 185) + (7\,815,5 * 180) = 8\,769\,420 \text{ \$/рік}$$

Середньодобові витрати на паливо, \\$/добу:

$$R_{\text{середпал}} = R_{\text{загпал}} / 365 \quad (3.46)$$

$$R_{\text{середпал}} = 8\,769\,420 / 365 = 21\,841,64 \text{ \$/добу}$$

Загальні портові та навігаційні витрати за рейс, \$:

$$R_{\text{загпорт}} = N_{\text{порт}} * P_{\text{ср}} \quad (3.47)$$

$$R_{\text{загпорт}} = 4 * 23\,000 = 92\,000 \text{ \$ за рейс}$$

Середньодобові витрати на портові збори \$ / добу:

$$R_{\text{добпорт}} = R_{\text{загпорт}} / t_{\text{р}} \quad (3.48)$$

$$R_{\text{добпорт}} = 92\,000 / 7 = 13\,142,85 \text{ \$ / добу}$$

Стоянкові витрати на поставку \$ / добу:

$$R_{\text{пост.}} = K_{\text{с}} * b_{\text{п}} / T_{\text{е}} \quad (3.49)$$

$$R_{\text{пост}} = 60\,000\,000 * 0,009/185 = 4\,205 \text{ \$/ добу}$$

Витрати на масло і змащувальні матеріали \$/добу. Щоб знайти цей показник треба взяти відсоток витрат на мастила від витрат на паливо. Зазвичай витрати на мастила становлять від 4 до 8% від середньодобових витрат на паливо. Прийmemo 7% у розрахунок:

$$R_{\text{масл}} = R_{\text{середпал}} * 0,07 \quad (3.50)$$

$$R_{\text{масл}} = 21\,841,64 * 0,07 = 1\,528,91 \text{ $/добу}$$

Прямі постійні витрати \$ / добу:

$$R_{\text{пр. пост.}} = K_{\text{страх}} * R_{\text{ар}} + R_{\text{пост}} + R_{\text{ек}} + R_{\text{добпорт}} \quad (3.51)$$

$$\begin{aligned} R_{\text{пр. пост}} &= 1,07 * 14054 + 4205 + 48520 + 13142,85 = \\ &= 79\,634,92 \text{ $ / добу} \end{aligned}$$

Собівартість експлуатації судна на ходу, \$ / добу:

$$R_x = R_{\text{середпал}} + R_{\text{пр. пост}} + R_{\text{масл}} \quad (3.52)$$

$$R_x = 21\,841,64 + 79\,634,92 + 1\,528,91 = 103\,005 \text{ $ / добу}$$

Собівартість експлуатації судна на стоянці, \$ / добу:

$$R_{\text{ст}} = R_{\text{палст}} + R_{\text{пр. Пост}} \quad (3.53)$$

$$R_{\text{ст}} = 7\,815,5 + 79\,634,92 = 87\,450,42 \text{ $ / добу}$$

Загальні річні витрати, \$:

$$R_{\text{заг}} = (R_x * T_e) + (R_{\text{ст}} * T_{\text{ст}}) \quad (3.54)$$

$$R_{\text{заг}} = (103\,005 * 185) + (87\,450,42 * 180) = 34\,796\,925 \$$$

Прибуток судна за експлуатацій період, \$:

$$F_{\text{вал}} = D - R_{\text{заг}} \quad (3.55)$$

$$F_{\text{вал}} = 43\,246\,765,9 - 34\,796\,925 = 8\,449\,840,9 \$$$

Податок на прибуток (податок 18%), \$:

$$F_{\text{под}} = F_{\text{вал}} * 0,18 \quad (3.56)$$

$$F_{\text{под}} = 8\,449\,840,9 * 0,18 = 1\,520\,971 \$$$

Чистий прибуток, \$ / рік:

$$F_{\text{чис}} = F_{\text{вал}} - F_{\text{под}} \quad (3.57)$$

$$F_{\text{чис}} = 8\,449\,840,9 - 1\,520\,971 = 6\,923\,870 \$$$

Чистий грошовий потік, \$ / рік:

$$F_{\text{чисп}} = F_{\text{чис}} + (R_{\text{ам}} + 365) \quad (3.58)$$

$$F_{\text{чисп}} = 6\,923\,870 + (R_{\text{ам}} 14\,054 * 365) = 12\,053\,580 \$ / \text{рік}$$

Простий термін окупності, рік:

$$PB = 60\,000\,000 / F_{\text{чисп}} \quad (3.59)$$

$$PB = 60\,000\,000 / 12\,053\,580 = 4,9 \text{ років.}$$

Всі отримані дані занесені в таблицю.

Таблиця 3.6

Відстань та час переходів з порту в порт

Найменування показника	Показник
Експлуатаційний період роботи судна	185
Ходовий час, діб	4,6
Стояночний час, діб	2
Час рейсу, діб	7
Кількість рейсів	26
Доходи за рейс, \$	1 259 150
Доходи за експлуатаційний період, \$	43 246 765,9
Витрати на амортизацію, \$ / добу	14054
Стоянкові витрати на поставку, \$ / добу	4205
Середньодобові витрати на екіпаж, \$ / добу	48 520
Витрати палива на ходу, т/добу	72,36
Витрати палива на стоянці, т/добу	14,21
Витрати на паливо на ходу, \$ / добу	39 798
Витрати на паливо на стоянці \$/рік:	7 816
Витрати на масло і змащувальні матеріали, \$/добу	1 529
Загальні витрати на паливо, \$/рік	8 769 420

Середньодобові витрати на паливо, \$/добу	21 842
Прямі постійні витрати, \$/добу	Продовження табл. 3.6
Середньодобові витрати на портові збори, \$ / добу	13 143
Собівартість експлуатації судна на ходу, \$ / добу	1003 005
Собівартість експлуатації судна на стоянці, \$ / добу	87 450
Загальні річні витрати, \$	34 796 925
Прибуток судна за експлуатаційний період \$	8 449 840
Податок на прибуток, \$	1 520 971
Чистий прибуток, \$ / рік	8 449 841
Чистий грошовий потік, \$ / рік	12 053 580
Простий термін окупності, рік	4,9
Чиста теперішня вартість (НПВ)	14 062 344
Дисконтований термін окупності	7,2

Джерело: складено автором

З урахуванням дії фактору часу, що відображає зміни вартості грошей протягом життєвого циклу проекту, в світовій практиці рішення приймаються на основі показника чистої поточної вартості (NPV) і внутрішньої норми окупності. Для цього далі буде вироблено дисконтування.

$$\text{Рік 1: } - 60\,000\,000 + 12\,053\,580 * 0,9091 = - 4904219,16 \$$$

$$\text{Рік 2: } - 4904219,16 + 12\,053\,580 * 0,8264 = - 39\,081\,928,05 \$$$

$$\text{Рік 3: } - 39\,081\,928,05 + 12\,053\,580 * 0,7513 = - 30\,026\,454,22 \$$$

$$\text{Рік 4: } - 30\,026\,454,22 + 12\,053\,580 * 0,6830 = - 21\,792\,471,28 \$$$

$$\text{Рік 5: } - 21\,792\,471,28 + 12\,053\,580 * 0,6209 = - 14\,309\,109,64 \$$$

$$\text{Рік 6: } -14309109,64 + 12053580 * 0,5645 = -7\,504\,599,83 \$$$

Рік 7: $-7\,504\,599,83 + 12053580 * 0,5132 = -1\,318\,836,34 \$$

Рік 8: $-1\,318\,836,34 + 12053580 * 0,4665 = 4\,304\,058,73 \$$

Рік 9: $4\,304\,058,73 + 12053580 * 0,4241 = 9\,415\,776,06 \$$

Рік 10: $9\,415\,776,06 + 12053580 * 0,3855 = 14\,062\,344,16 \$$

Чиста теперішня вартість (НПВ) проекту: 46 200 799,03 \$

Дисконтований термін окупності = $7 + (-1\,318\,836,34 / 5\,622\,895) = 7 + 0,2346 = 7,2$ років

На основі наданих фінансових показників, можна зробити наступні висновки щодо порівняння Чорноморського та Середземноморського круїзних маршрутів.

Таблиця 3.7

Показники розрахунків двох круїзного маршруту

Показник	Чорноморський маршрут	Середземноморський маршрут
Початкові інвестиції	60 000 000 \$.	60 000 000 \$.
Загальні річні витрати	32 875 341.1 \$.	34 796 925 \$.
Чистий прибуток	12 151 770 \$.	6 923 870 \$.
Чистий грошовий потік (CF_t)	17 281 480 \$.	12 053 580 \$.
Простий термін окупності	3.5 років	4.9 років
Дисконтований термін окупності	4.49 років	7.2 років
НПВ (Чиста теперішня вартість)	42 200 799.03 \$.	14 062 344.16 \$.

Джерело: складено автором

Обидва проекти мають однакові початкові капітальні вкладення у розмірі 60000000 \$. Середземноморський маршрут має дещо вищі загальні річні витрати (34796925 \$) порівняно з Чорноморським (32875341,1 \$). Це зумовлено різницею у портових зборах, логістики та інших експлуатаційних витрат у відповідних регіонах.

Чистий прибуток. Чорноморський маршрут демонструє значно вищий чистий прибуток (12151770 \$) порівняно із Середземноморським (6923870 \$). Це вказує на те, що після покриття всіх витрат та податків, Чорноморський маршрут приносить майже вдвічі більше чистого прибутку.

Аналогічно, Чорноморський маршрут генерує значно більший щорічний чистий грошовий потік (17281480 \$) проти 12053580 \$. для Середземномор'я. Більший грошовий потік є ключовим показником фінансової спроможності проекту, оскільки саме він використовується для покриття інвестицій та оцінки вартості.

Щодо чистої теперішньої вартості (НПВ). Цей показник є найбільш комплексним для оцінки інвестиційної привабливості. НПВ Чорноморського маршруту становить 42200799,03 \$, що значно перевищує НПВ Середземноморського маршруту (14062344,16 \$). Позитивне значення НПВ для обох маршрутів свідчить про їхню фінансову життєздатність, проте Чорноморський маршрут обіцяє значно більший дисконтований надлишок вартості над початковими вкладеннями.

Чорноморський маршрут окупається швидше (3,5 років) порівняно із Середземноморським (4,9 років).

В дисконтованому терміні окупності ця тенденція зберігається і для дисконтованого терміну окупності, який враховує часову вартість грошей: Чорноморський маршрут повертає початкові інвестиції за 4,49 років, тоді як Середземноморському на це потрібно 7,2 років. Це показує, що Чорноморський маршрут забезпечує швидше повернення вкладених коштів.

На основі детального порівняльного аналізу фінансових показників, Чорноморський круїзний маршрут є значно більш привабливим та ефективним інвестиційним проектом порівняно із Середземноморським. Він демонструє вищу прибутковість (як за чистим прибутком, так і за

грошовим потоком), швидшу окупність інвестицій (як просту, так і дисконтовану) та суттєво вищу чисту теперішню вартість.

Хоча обидва маршрути є фінансово життєздатними (мають позитивну НПВ), Середземноморський маршрут може бути розглянутий як "гірший, але все ще життєздатний" варіант, оскільки він поступається Чорноморському за всіма ключовими показниками ефективності інвестицій.

РОЗДІЛ 4.

ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1. Цілі та вимоги Керівництва суднової санітарії Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ)

Керівництво суднової санітарії Всесвітньої організації охорони здоров'я, видане у третьому виданні 2011 року, є ключовим документом, який визначає основні підходи до забезпечення санітарно-гігієнічного стану на борту суден. Взагалі головною метою ВООЗ є сприяння забезпеченню охорони здоров'я населення усіх країн світу. Текст Стату ВООЗ можна коротко сформулювати як «Право на здоров'я». ВООЗ координує міжнародне співробітництво з метою розвитку й удосконалення систем охорони здоров'я, викорінення інфекційних захворювань, впровадження загальної імунізації, боротьби з поширенням СНІДу, координації фармацевтичної діяльності країн-членів тощо. Протягом останніх років завдяки зусиллям ВООЗ питання охорони здоров'я стали пріоритетом у політичному порядку денному світу. Їх почали обговорювати на найважливіших політичних форумах, до цієї галузі залучаються нові фінансові ресурси[34].

У сучасному світі, де люди та товари переміщуються між країнами швидше й частіше, ніж будь-коли раніше, судна відіграють ключову роль у глобальному поширенні як благ, так і хвороб. Саме тому дотримання чітких стандартів санітарії є не лише бажаним, а необхідним елементом міжнародної безпеки[35].

Керівництво переслідує кілька конкретних завдань. Воно надає чіткі вказівки щодо забезпечення гігієнічних умов на суднах, контролю якості питної води та харчових продуктів, боротьби з переносниками інфекцій, зокрема гризунами та комахами. Документ також допомагає формувати

національні політики щодо санітарного контролю в морському транспорті, створює орієнтири для прийняття рішень на місцевому рівні та слугує довідником для суднобудівників, операторів суден та регуляторів. Його значення важко переоцінити, адже воно є основою для формування узгодженої глобальної відповіді на санітарні виклики, пов'язані з морськими подорожами.

Окрему увагу в Керівництві приділено конкретним вимогам до суден. Зокрема, йдеться про водопостачання, каналізацію, вентиляцію, належні умови проживання екіпажу і пасажирів. Усі ці елементи мають відповідати сучасним гігієнічним стандартам, щоб мінімізувати можливість виникнення інфекційних захворювань[36]. Наприклад, питна вода на судні повинна бути безпечною та перевіреною, а стічні води мають належним чином оброблятися, щоб уникнути забруднення середовища. Добре організована вентиляція є необхідною для підтримання чистого повітря, особливо у місцях скупчення людей, а житлові умови повинні гарантувати комфорт і мінімальні вимоги до площі та чистоти.

У сфері профілактики й контролю захворювань Керівництво рекомендує впроваджувати вакцинацію екіпажу та пасажирів, проводити регулярну дезінфекцію приміщень, а також організовувати системну боротьбу з переносниками хвороб, як-от мишами, щурами, тарганами. Крім того, необхідним є постійний моніторинг стану здоров'я усіх людей на борту, аби вчасно виявляти потенційні спалахи хвороб. Судна також мають бути готові до проведення санітарних заходів, включно з карантинном, якщо виникне підозра на інфекційне захворювання.

Судна, що заходять у порти, підлягають обов'язковому санітарному контролю. Уповноважені органи проводять інспекції, за результатами яких видаються відповідні сертифікати санітарного стану судна (Ship Sanitation Certificate). Якщо виявляються порушення, можуть застосовуватись відповідні заходи — наприклад, дезінфекція чи навіть заборона входу до

порту до усунення проблем. Відповідальність за дотримання вимог покладається не лише на портову адміністрацію, але й на сам екіпаж судна. Його завдання — постійно підтримувати чистоту, стежити за технічним станом санітарних систем, фіксувати випадки захворювань та співпрацювати з органами охорони здоров'я.

У сучасному глобалізованому світі актуальність Керівництва суднової санітарії лише зростає. Зі зростанням масштабів міжнародного судноплавства, туризму та міграції ризики поширення інфекційних хвороб через морські шляхи зростають. Саме тому ВООЗ регулярно оновлює свої документи й інструменти. Наприклад, у 2024 році було презентовано інноваційний інструмент на базі віртуальної реальності для навчання інспекторів, які здійснюють санітарний контроль суден. Це дозволяє ефективно навчати персонал, імітуючи реальні умови, та забезпечує вищу якість інспекцій і контролю[35].

Отже, Керівництво суднової санітарії ВООЗ є не просто технічним документом, а важливим міжнародним інструментом забезпечення громадського здоров'я. Його вимоги сприяють попередженню спалахів хвороб, зниженню ризиків під час морських подорожей та створюють загальноприйняті стандарти, на які можуть орієнтуватися країни світу.

4.2. Засоби індивідуального захисту, їх види та призначення

Засоби індивідуального захисту (ЗІЗ) — це спеціальні пристрої, обладнання або одяг, які призначені для запобігання або зменшення впливу шкідливих і небезпечних виробничих факторів на організм людини. У системі охорони праці вони виступають як крайній рубіж безпеки — тоді, коли інші заходи, такі як інженерні чи організаційні, не здатні повністю усунути ризики[36]. ЗІЗ дозволяють забезпечити індивідуальний захист

працівника на його робочому місці, знижуючи вірогідність травм, отруєнь, уражень та інших негативних впливів.

У морській галузі засоби індивідуального захисту мають особливу вагу, оскільки морське середовище є багатим на ризики: підвищена вологість, нестабільна платформа, обмежені умови евакуації, хімічні пари, висока ймовірність падіння за борт або з висоти. Робота в машинних відділеннях, на палубі або в танках потребує наявності відповідних засобів захисту, адаптованих до складних умов служби на судні.

Засоби індивідуального захисту класифікуються за різними критеріями:

По-перше, за призначенням. Тут маємо на увазі частину тіла, яку вони повинні захищати: голову, очі, слух, дихальні органи, руки, ноги, тулуб або весь організм загалом. Наприклад, каска призначена для захисту голови від ударів та падаючих предметів, а респіратор — для фільтрації повітря, що вдихається[37].

По-друге, за характером захисної дії. Одні ЗІЗ створюють бар'єр проти механічних пошкоджень (наприклад, рукавиці з товстої шкіри), інші — проти хімічного впливу, тепла, електричного струму, радіації або шуму. Є також спеціальні комплекти, що забезпечують захист одразу від кількох факторів.

Третій критерій — за конструктивними ознаками. Засоби можуть бути окремими предметами (наприклад, окуляри, рукавички), або комплектами (як-от термостійкий костюм), а також частинами більш складних систем (як у випадку зі страхувальними системами для роботи на висоті).

І нарешті, за характером виготовлення — одноразові (зазвичай дешеві, використовуються в умовах високого забруднення чи інфекційного ризику) та багаторазові (з розрахунком на тривале використання, потребують догляду, чистки і перевірки).

У морській сфері найбільш критичним є правильне використання спеціалізованих засобів захисту. Наприклад, засоби для захисту органів дихання використовуються у закритих приміщеннях машинного відділення, танках або під час фарбування. Респіратори фільтрують повітря, що вдихається, затримуючи пил, аерозолі, хімічні випари. Протигази більш потужні і забезпечують захист від агресивних газів — важливо при витоках аміаку, хлору або інших токсичних речовин[36].

Органи зору і обличчя найчастіше страждають від бризок хімікатів, іскор при зварюванні, механічних уламків. Тому застосовуються спеціальні окуляри або захисні щитки. У зварювальників — маски з автоматичним затемненням.

Органи слуху захищають навушники або беруші. У машинному відділенні, де рівень шуму перевищує допустимі норми, використання таких засобів обов'язкове. Активні навушники можуть також фільтрувати «білий шум» та підсилювати розбірливу мову, що особливо актуально для роботи в екіпажі[7].

Каски є базовим засобом для запобігання травмам голови. Вони виготовляються з ударостійких матеріалів і мають регульовану посадку. Додатково застосовуються підшоломники — утеплювальні або гігієнічні.

Для захисту рук використовують різні типи рукавиць — від прогумованих для хімічних робіт до вогнетривких для зварювання. У морській галузі важливо мати рукавиці з добрим зчепленням, оскільки покриття судна часто вологе або масне.

Захисне взуття на судні повинне мати антиковзку підошву, бути водонепроникним та захищати пальці від ударів. Існують моделі з металевими вставками, антистатичними властивостями та проколотійкою підошвою.

Одяг — це комбінезони, костюми або халати, виготовлені з матеріалів, стійких до впливу середовища: нафтопродуктів, кислот, високої

температури. Часто використовується сигнальний одяг яскравих кольорів із світловідбивними елементами — особливо на палубах у нічний час або при поганій видимості.

Засоби захисту від падіння з висоти — це страхувальні пояси, фали, блоки, які кріпляться до елементів конструкції судна. Вони життєво необхідні при виконанні робіт на щоглах, бортах, у вантажних трюмах.

Усі засоби індивідуального захисту повинні виготовлятися відповідно до встановлених стандартів. Матеріали, що використовуються, мають бути стійкими до умов експлуатації — вологи, солоного повітря, високих і низьких температур. У морському середовищі це особливо важливо: корозія та пліснява можуть швидко зіпсувати неякісне спорядження.

Перед початком роботи кожен працівник повинен отримати ЗІЗ у справному стані. Під час видачі засобів важливо забезпечити правильне припасування — особливо це стосується респіраторів, касок і страхувальних систем. Неправильно підібраний засіб не тільки не захистить, а й може заважати руху або створювати додаткову небезпеку[8].

Після використання ЗІЗ необхідно правильно очистити, висушити й зберігати в умовах, які не призводять до його пошкодження. Для багаторазових ЗІЗ встановлюється графік перевірок, оглядів, а в разі виявлення пошкоджень — негайна заміна.

В Україні основні вимоги до забезпечення працівників ЗІЗ закріплені у Кодексі законів про працю, Законі України «Про охорону праці», а також низці підзаконних актів, таких як ДСТУ, санітарні норми та інструкції. Порядок безкоштовної видачі, строки експлуатації та умови повернення ЗІЗ регламентуються відповідними наказами Мінсоцполітики.

У морській галузі додатково діють міжнародні документи: Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS), Міжнародна конвенція про працю в морському судноплаванні (MLC 2006),

стандарти Міжнародної морської організації (ІМО). Вони вимагають, щоб кожен член екіпажу був забезпечений засобами індивідуального захисту згідно з його посадою, функціями та рівнем ризику.

Тож засоби індивідуального захисту відіграють ключову роль у забезпеченні безпеки праці, особливо в умовах морської галузі, де ризики підвищені. Важливо не лише мати доступ до якісних ЗІЗ, але й розуміти їх призначення, правила використання, догляду та зберігання. Комплексний підхід до впровадження системи індивідуального захисту — це запорука збереження життя та здоров'я працівників у найнебезпечніших умовах праці.

4.1. Організаційні і технічні заходи з попередження нещасних випадків.

Нещасний випадок на виробництві — це раптове порушення нормального процесу праці, що спричинило травму або інше ушкодження здоров'я працівника. Його наслідки можуть бути дуже серйозними — від людських втрат до значних економічних та соціальних втрат як для підприємства, так і для держави в цілому. У морській галузі, де умови роботи відзначаються підвищеним ризиком, особливої ваги набуває створення безпечного виробничого середовища[39].

Запобігання нещасним випадкам вимагає системного підходу, що включає дві взаємопов'язані складові: організаційні та технічні заходи. Саме їх комплексне впровадження дозволяє мінімізувати ризики, зберегти життя і здоров'я працівників.

Особливість морського транспорту — це підвищена небезпека, пов'язана з роботою у відкритому морі, складними метеоумовами, високими фізичними навантаженнями, експлуатацією технічно складного обладнання. Тому заходи з охорони праці в цій сфері повинні бути не лише

чітко прописані, а й регулярно оновлюватися, адаптуючись до нових викликів.

Організаційні заходи — це перш за все управлінські дії, спрямовані на створення умов, в яких технічні засоби безпеки зможуть працювати ефективно, а працівники — відповідально ставитися до свого здоров'я:

1. Політика з охорони праці. Роботодавець повинен офіційно затвердити політику у сфері охорони праці, яка включає:

- чітко сформульовані цілі;
- зобов'язання керівництва щодо створення безпечних умов праці;
- призначення відповідальних осіб;
- виділення ресурсів (фінансових, людських, інформаційних) на охорону праці;
- регулярний перегляд та оновлення політики з урахуванням змін у технологіях чи законодавстві.

2. Навчання та інструктажі. Знання правил безпеки — основа профілактики[39]. Проводиться вступний інструктаж — для всіх нових працівників; первинний інструктаж — безпосередньо на робочому місці; повторний, позаплановий і цільовий інструктажі — залежно від ситуацій; навчання безпечним методам роботи; тестування та перевірка знань.

Це особливо актуально для екіпажів суден, де високий рівень ризику вимагає постійного оновлення знань.

3. Нормативна документація з охорони праці. На підприємстві мають бути:

- інструкції з охорони праці за всіма видами робіт;
- затверджені положення, процедури, стандарти;
- план дій при аваріях і надзвичайних ситуаціях (наприклад, витік палива, пожежа, затоплення).

4. Організація безпечного виконання робіт.

- призначення відповідальних за безпеку;
- оформлення нарядів-допусків для робіт підвищеної небезпеки (наприклад, зварювання у замкнутих просторах, робота на висоті);
- нагляд і контроль за дотриманням техніки безпеки;
- залучення інженера з охорони праці до планування робіт.

5. Розслідування та облік нещасних випадків. Проводиться:

- розслідування кожного випадку травматизму відповідно до чинного законодавства;
- аналіз причин;
- розробка і впровадження заходів для уникнення подібних ситуацій у майбутньому;
- ведення статистичного обліку.

6. Контроль за станом охорони праці

- регулярні перевірки робочих місць;
- аудит стану охорони праці;
- усунення недоліків;
- оперативне реагування на скарги працівників.

7. Засоби захисту. Працівники мають бути забезпечені засобами індивідуального та колективного захисту (захисні каски, жилети, рукавиці, респіратори тощо), а також знати, як ними правильно користуватися.

8. Організація режиму праці та відпочинку

- встановлення розумного балансу між робочим часом і відпочинком;
- організація змінного графіку на судах;
- облаштування місць відпочинку;
- забезпечення гігієнічних і побутових умов.

Що стосується технічних заходів, то в першу чергу йдеться про безпеку обладнання та технологічних процесів. Усе обладнання повинно бути спроектоване з урахуванням принципів безпеки, оснащене відповідними захисними пристроями – огороженнями, блокуваннями,

сигналізацією[40]. Важливим є проведення регулярного технічного обслуговування, ремонтів, а також випробувань і огледів обладнання, особливо того, що вважається потенційно небезпечним.

Будівлі та споруди, в яких ведеться виробнича діяльність, повинні перебувати в належному технічному стані. Регулярні перевірки, профілактика та усунення дефектів дозволяють знизити ризик обвалів, пожеж або інших небезпечних ситуацій.

Окрему увагу потрібно приділяти електроустановкам. Використання захисних засобів, правильне заземлення та занулення, а також періодичні випробування електрообладнання є обов'язковими для забезпечення електробезпеки.

У галузі морського транспорту також надзвичайно важлива пожежна безпека. Установлення сучасних систем пожежної сигналізації та пожежогасіння, наявність первинних засобів гасіння, розробка планів евакуації, проведення інструктажів і тренувань – усе це спрямоване на зменшення ризику виникнення пожеж та ефективну ліквідацію їх наслідків.

Не менш небезпечним видом робіт є вантажно-розвантажувальні операції[41]. Тому необхідно ретельно організовувати цей процес: використовувати справне вантажопідіймальне обладнання, дотримуватися правил стропування, перевіряти технічний стан механізмів і забезпечувати безпеку персоналу під час транспортування вантажів.

Якщо ж підприємство працює з небезпечними речовинами, технічні заходи мають включати правильне зберігання та транспортування таких речовин, ефективну вентиляцію, використання відповідних засобів індивідуального захисту та чіткі інструкції щодо поводження з ними.

Організаційні та технічні заходи не можуть існувати ізольовано. Саме організаційна основа (навчання, нормативні документи, відповідальність керівництва) забезпечує ефективне впровадження технічних рішень. Наприклад, навчання працівників безпечному користуванню новим

обладнанням, яке щойно встановлено, або розробка інструкцій щодо використання захисних пристроїв – це яскраві приклади тісного взаємозв'язку між цими складовими[41].

Тож хочеться сказати що тільки комплексний, системний підхід до попередження нещасних випадків – із поєднанням організаційних і технічних заходів – дозволить забезпечити дійсно безпечні умови праці. Це не лише обов'язок роботодавця, але й відповідальність кожного працівника. У майбутньому можна очікувати впровадження новітніх технологій, автоматизації небезпечних процесів, розширення цифрового моніторингу безпеки – усе це сприятиме ще більш ефективному попередженню нещасних випадків.

ВИСНОВКИ

У процесі виконання кваліфікаційної роботи було комплексно досліджено сучасний стан та перспективи розвитку круїзного судноплавства в Україні з урахуванням світових тенденцій, внутрішніх можливостей і викликів, а також стратегічних напрямків для відновлення галузі після завершення воєнних дій.

У першому розділі проаналізовано глобальний ринок круїзного туризму, який, попри значний удар пандемії COVID-19, демонструє ознаки динамічного відновлення. Було розглянуто ключові фактори впливу на галузь, зокрема економічні, інфраструктурні, екологічні та соціокультурні, а також кращі практики розвитку круїзного туризму у провідних регіонах світу – Карибському басейні, Середземномор'ї, Азії.

У другому розділі здійснено детальний аналіз сучасного стану українських портів, інфраструктури та логістики. Виявлено ключові проблеми: втрата кримських портів, застаріла інфраструктура, відсутність державної стратегії у сфері круїзного туризму, блокування портів через воєнні дії. Водночас підкреслено високий потенціал таких портів, як Одеса, Ізмаїл, Херсон, Київ та ін. Окрема увага була приділена аналізу пасажирообігу в пасажиро-кілометрах, що наочно демонструє кризу галузі після 2014 року та різке падіння показників унаслідок повномасштабного вторгнення у 2022 році.

У третьому розділі було розроблено власну модель відновлення круїзного маршруту в Чорному морі, що включає українські порти, а також альтернативний варіант у Середземному морі для порівняння економічної доцільності. Проведено розрахунки експлуатаційних показників, що підтверджують життєздатність і перспективність українського напрямку за умов безпеки, інвестицій та державної підтримки.

Порівняльний аналіз двох круїзних маршрутів — у Чорному морі та Середземному — показав, що за однакових початкових капітальних вкладень у розмірі 60 млн доларів, саме Чорноморський напрямок є фінансово ефективнішим. Попри дещо нижчі річні витрати, Чорноморський маршрут забезпечує значно вищий чистий прибуток (понад 12 млн дол. проти 6,9 млн дол.), вищий щорічний грошовий потік, а також суттєво перевищує Середземноморський за показником чистої теперішньої вартості (NPV). Окупність Чорноморського проєкту також настає швидше — як у звичайному, так і в дисконтованому обчисленні. Це свідчить про його вищу інвестиційну привабливість за умов відновлення стабільної безпеки в регіоні. Водночас Середземноморський маршрут, хоча і поступається за всіма ключовими показниками, теж залишається економічно доцільним, що може бути актуальним у випадку потреби швидкого запуску бізнесу поза межами України.

Четвертий розділ охопив питання охорони праці, зокрема дотримання міжнародних санітарних вимог на суднах, використання засобів індивідуального захисту та превентивні заходи для запобігання нещасним випадкам, що є важливою складовою якісного функціонування круїзної галузі.

У результаті виконання роботи були сформульовані ключові стратегічні напрямки розвитку круїзного судноплавства в Україні, серед яких:

1. забезпечення навігаційної безпеки та розмінування морських акваторій;
2. відновлення та модернізація портової інфраструктури відповідно до «зелених» стандартів;
3. активне залучення міжнародної допомоги та партнерств;
4. створення сучасної маркетингової стратегії для просування України як круїзної дестинації;

5. розвиток річкових маршрутів по Дніпру та Дунаю;
6. стимулювання створення національного пасажирського флоту.

Таким чином, Україна має всі передумови для успішної інтеграції у глобальну круїзну мережу після війни, за умови стратегічного підходу, інвестицій та міжсекторальної співпраці.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Cruise Lines International Association URL:
<https://cruising.org/home>
2. Як пандемія підкосила демократію у світі і чому це важливо.
URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-56086885>
3. Icon of the Seas: Redefining the Future of Cruise Travel. URL:
<https://www.puertoplatadr.com/cruiseports/news/icon-of-the-seas/>
4. Economic impact of cruises URL:https://www.portdebarcelona.cat/en/business-and-services/cruise-ships/economic-impact-cruises?utm_source=chatgpt.com
5. State of the Cruise Industry Report may 2024. URL:
https://cruising.org/sites/default/files/2025-03/2024%20State%20of%20the%20Cruise%20Industry%20Report_updated%20050824_Web.pdf
6. How does the climate impact of an LNG-powered cruise ship compare to flying? URL:
https://sustainability.stackexchange.com/questions/8464/how-does-the-climate-impact-of-an-lng-powered-cruise-ship-compare-to-flying?utm_source=chatgpt.com
7. Technology is Driving the Future of the Cruise Industry.
URL:<https://www.hospitalityupgrade.com/magazine-articles/technology-is-driving-the-future-of-the-cruise-industry>
8. Overview of Chill Island on Icon of the Seas. URL:
<https://www.palmparadisetravelco.com/post/overview-of-chill-island-on-icon-of-the-seas>
9. Губська О.А., Козловський С.В. Аналіз стану круїзного туризму в умовах пандемії COVID-19. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: Економіка, 2021р., 78–84 с.

10. State of the Cruise Industry Report 2025 URL: https://cruising.org/sites/default/files/2025-05/State%20of%20the%20Cruise%20Industry%20Report%202025.pdf?utm_source=chatgpt.com

11. Visiting the Belgorod-Dnestrovsk Fortress – A Landmark Of Ancient Architecture URL: https://odessareview.com/visiting-belgorod-dnestrovsk-fortress-landmark-ancient-architecture/?utm_source=chatgpt.com

12. Одеський порт відвідають 17 круїзних суден. URL: https://www.unian.ua/economics/transport/2378057-tsogo-roku-odeskiy-port-vidvidayut-17-kruyiznih-suden.html?utm_source=chatgpt.com

13. 2020 року в Одеський порт зайдуть одинадцять круїзних лайнерів/ . URL: https://tsn.ua/tourism/2020-roku-v-odeskiy-port-zaydut-odinadcyat-zahodiv-kruyiznih-layneriv-1478973.html?utm_source=chatgpt.com

14. Газета Кабінету Міністрів України "Урядовий Кур'єр". URL: https://ukurier.gov.ua/uk/articles/odesa-chekaye-na-kruyiznij-bum/?utm_source=chatgpt.com

15. Щодо підвищення конкурентоспроможності туристичного сектору приморських регіонів України". Аналітична записка. URL: https://niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/schodo-pidvischennya-konkurentospromozhnosti-turistichnogo?utm_source=chatgpt.com

16. Морегосподарський комплекс. URL: <https://morhoz.od.gov.ua/moregospodarskyj-kompleks/>

17. Про звіт Одеської обласної державної адміністрації про виконання Програми соціально-економічного та культурного розвитку Одеської області за 2010 рік. URL: <https://oblrada.od.gov.ua/wp-content/uploads/74-VI.pdf>

18. Держстат. URL: https://stat.gov.ua/uk/datasets/diyalnist-pidpryyemstv-morskoho-ta-vnutrishnoho-vodnoho-transportu?utm_source=chatgpt.com
19. GMMK CENTRE. URL: https://gmk.center.ua/opinion/za-roki-nezalezhnosti-ukrainskij-flot-skorotivsya-u-16-raziv/?utm_source=chatgpt.com
20. Пасажирський флот УДП та його перспективи. URL: https://www.udp.one/pasazhirskij-flot-udp-yaki-perspektivi/?utm_source=chatgpt.com
21. Круїзні компанії світу. URL: <chrome-extension://efaidnbnmnibpcajpcglclefindmkaj/http://info.dgu.edu.ua/bitstream/123456789/1506/1/%D0%9A%D1%80%D1%83%D0%BF%D1%96%D0%B9%20%D0%AF.%D0%90..pdf>
22. 2024 Investment Climate Statements: Ukraine. URL: https://www.state.gov/reports/2024-investment-climate-statements/ukraine/?utm_source=chatgpt.com
23. Medcruise: Port of Odesa: Record number of passenger vessels. URL: <https://www.medcruise.com/news/port-of-odessa-record-number-of-passenger-vessels>
24. Report Overview. URL: <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/cruise-market-report>
25. International Centre Black Sea Studies. URL: <https://icbss.org/>
26. Конвенція Монтре. URL: <https://fakty.com.ua/ua/svit/20240102-konvencziya-montre-shho-cze-i-yaki-obmezhennya-nakladaye/>
27. Swiss marine energies. URL: <https://www.swissmarineenergies.com/>
28. Petrol Ofisi. URL: <https://www.petrolofisi.com.tr/>
29. Ship selector. URL: <https://shipselector.com/offers/sale/passenger-vessel/cruise-vessel/15666-193m-1230-pax-cruise-ship>

30. Carnival corporation & PLC 2024 annual report. URL: <https://www.carnivalcorp.com/wp-content/uploads/2024/08/Carnival-Corporation-plc-2024-Annual-Report.pdf>
31. BIX bunker index. URL: <https://bunkerindex.com/>
32. Maritime Market Reports 2025. URL: <https://www.virtuemarine.nl/post/2025-maritime-outlook-trends-technologies-and-transformations>
33. Визначення ставок податку на прибуток. URL: <https://zp.tax.gov.ua/media-ark/news-ark/print-752017.html>
34. [Електронний ресурс] URL: <https://geneva.mfa.gov.ua/posolstvo/2612-who>
35. World Health Organization «Guide to ship sanitation, 3rd edition» 2011 y.,171p.
36. Пожежна безпека України. URL: https://euroservis.com.ua/ua/sredstva-individualnoy-zashchity-raznovidnosti-i-klassifikatsiya/?srsltid=AfmBOorwhCSV-zIMHhLhrH0BnHIsL0VSD0cQAXmYEla9a_yfJLJrSe-z
37. Конвенція MLC. URL: <https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/Law/mlc-2006ukrofficial-text-am-20142016.docx>
38. Засоби індивідуального захисту. URL: <https://studfile.net/preview/w/8934285/page:6/>
39. Основні технічні та організаційні заходи щодо профілактики виробничого травматизму та професійної захворюваності. URL: <https://studies.in.ua/bjd-zaporojec/1211-173-osnovn-tehnchn-ta-organizacyn-zahodi-schodo-proflaktiki-virobnichogo-travmatizmu-ta-profesynoyi-zahvoryuvanost.html>
40. Організаційні і технічні заходи з попередження нещасних випадків в навчальних закладах. URL: <https://studfile.net/preview/5251441/page:14/>

41. Профілактика нещасних випадків – складова безпеки праці.
URL: <https://info.nvrada.gov.ua/profilaktyka-neshhasnyh-vypadkiv-skladova-bezpeky-praczi/>

42. Рекомендація щодо запобігання нещасним випадкам на виробництві N 31. URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_305#Text

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота на тему «Стратегії розвитку круїзного судноплавства в Україні» на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавра.

У першому розділі проаналізовано сучасний стан світового ринку круїзного туризму, визначено основні глобальні тренди та фактори, що впливають на розвиток галузі, а також узагальнено досвід провідних круїзних регіонів світу.

У другому розділі досліджено інфраструктурний стан українських портів, виявлено проблеми розвитку круїзного туризму в умовах воєнного та післявоєнного періоду, а також оцінено конкурентоспроможність українських портів у Чорноморському регіоні.

Третій розділ присвячено практичним аспектам: розроблено авторський круїзний маршрут у Чорному морі для відновлення українського круїзного судноплавства, створено маршрут для Середземноморського напрямку, після чого проведено порівняльний аналіз їх експлуатаційних та фінансових показників.

У четвертому розділі розглянуто питання охорони праці в круїзному судноплавстві відповідно до рекомендацій ВООЗ, засобів індивідуального захисту та заходів із попередження нещасних випадків на борту.

Ключові слова: круїзний сегмент, круїзне судноплавство, стратегія, порти України, Чорне море, судноплавство, інфраструктура, логістика.

ABSTRACT

The qualification thesis titled "Strategies for the Development of Cruise Shipping in Ukraine", submitted for the Bachelor's degree, explores key aspects of cruise tourism development both globally and within Ukraine.

The first chapter analyzes the current state of the global cruise tourism market, identifies major international trends and influencing factors, and summarizes the experience of leading cruise regions worldwide.

The second chapter examines the infrastructure of Ukrainian ports, outlines the challenges faced by the cruise industry during wartime and the post-war period, and assesses the competitiveness of Ukrainian ports in the Black Sea region.

The third chapter is dedicated to practical implementation: it presents an original cruise itinerary in the Black Sea aimed at restoring Ukraine's cruise shipping sector, as well as a proposed route in the Mediterranean region. A comparative analysis of their operational and financial indicators is conducted to determine investment effectiveness.

The fourth chapter focuses on occupational health and safety in cruise shipping. It includes a review of WHO sanitary standards, personal protective equipment, and organizational measures to prevent accidents on board.

Keywords: cruise sector, cruise shipping, strategy, Ukrainian ports, Black Sea, maritime transport, infrastructure, logistics.