

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

Кучерова Марія Володимирівна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА

НА ТЕМУ:

**СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ
КОМПЛЕКСНОЮ БЕЗПЕКОЮ В СИСТЕМІ КРУЇЗНОГО
СУДНОПЛАВСТВА**

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

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

Науковий керівник
д.е.н. професор кафедри «Економічної
теорії та підприємництва на морському транспорті»
Голубкова І.А.

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Консультант _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормоконтроль _____

Одеса 2021

ЗАВДАННЯ

на розробку дипломної роботи магістра

за темою:

«СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ КОМПЛЕКСНОЮ БЕЗПЕКОЮ В СИСТЕМІ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА»

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Метою написання роботи є визначення та обґрунтування соціально-економічних аспектів управління комплексною безпекою круїзного судноплавства.	09.09.21	13.04.21
2	Об’єкт дослідження: сучасний стан та проблеми забезпечення безпеки сектору круїзного судноплавства в умовах глобалізації ринку.	13.09.21	16.09.21
3	Предмет дослідження: процес управління безпекою круїзного судноплавства.	17.09.21	20.09.21
4	Вступ	21.09.21	26.09.21
5	Розділ 1. Сутність та принципи управління безпекою круїзного судноплавства 1.1. Сутність безпеки круїзного судноплавства та її основні фактори 1.2. Система управління функціональної стійкістю морської круїзної індустрії	27.09.21	15.10.21

	1.3. Міжнародна система контролю судноплавства та закономірності стійкого розвитку ринку пасажирських послуг		
6	Розділ 2. Аналіз стану та визначення перспектив розвитку круїзного судноплавства 2.1. Аналіз динаміки круїзної індустрії в умовах пандемії COVID-19 2.2. Формування соціально-економічного забезпечення безпеки судноплавства 2.3. Стан та проблеми забезпечення безпеки судноплавства на морському й річковому транспорті в Україні	16.10.21	03.11.21
7	Розділ 3. Економічне обґрунтування забезпечення комплексної безпеки круїзного судноплавства 3.1. Фактори формування попиту на круїзні технології 3.2. Обґрунтування розрахунків експлуатаційних показників при виборі круїзного маршруту 3.3. Фінансові результати нормалізованого розвитку сегмента українського круїзного потенціалу	04.11.21	21.11.21
8	Висновки	22.11.21	25.11.21
9	Список використаних джерел	26.11.21	28.11.21
10	Відгук керівника	29.11.21	08.12.21
11	Рецензування	09.12.21	12.12.21
12	Дата захисту	21.12.21	21.12.21

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

КТМУ - Кодекс торговельного мореплавання України

ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club — Загальнонімецький автомобільний клуб

IMB - International Maritime Bureau - Міжнародне морське бюро

ВВП - Валовий внутрішній продукт

SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea - Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі

МПС - Міжнародна палата судноплавства

МФТ - Міжнародна федерація працівників транспорту

МОП - Міжнародної організації праці

IMO - International Maritime Organization - Міжнародна морська організація

EPA - Environmental Protection Agency - Агентство з охорони навколишнього середовища

MARPOL - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден

WHO (WHO) - World Health Organization - Всесвітня організація охорони здоров'я

LNG- Зріджений природний газ (ЗПГ)

NPV - Net Present Value - Чиста поточна/приведена вартість

UNIDO - United Nations Industrial Development Organization - Організація Об'єднаних Націй з промислового розвитку

ММК - Міжнародний морський комітет

ІМКО - Міжнародна морська консультативна організація

CLIA - Cruise Lines International Association – Міжнародна організація круїзних ліній

STCW - Міжнародна конвенція про стандарти навчання, сертифікації та догляду за мореплавцями

ММО (МСК) - Комітет з морської безпеки

ЕСА - Emission Control Areas - зони особливого контролю

ЗМІСТ

с.

ВСТУП		8
РОЗДІЛ 1.	СУТНІСТЬ ТА ПРИНЦИПИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА.....	11
1.1.	Сутність безпеки круїзного судноплавства та її основні фактори.....	11
1.2.	Система управління функціональної стійкістю морської круїзної індустрії.....	19
1.3.	Міжнародна система контролю судноплавства та закономірності стійкого розвитку ринку пасажирських послуг.....	27
РОЗДІЛ 2.	АНАЛІЗ СТАНУ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА.....	35
2.1.	Аналіз динаміки круїзної індустрії в умовах пандемії COVID-19.....	35
2.2.	Формування соціально-економічного забезпечення безпеки судноплавства.....	44
2.3.	Стан та проблеми забезпечення безпеки судноплавства на морському й річковому транспорті в Україні.....	52
РОЗДІЛ 3.	ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОМПЛЕКСНОЇ БЕЗПЕКИ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА.....	71
3.1.	Фактори формування попиту на круїзні технології.....	71
3.2.	Обґрунтування розрахунків експлуатаційних показників при виборі круїзного маршруту	79
3.3.	Фінансові результати нормалізованого розвитку сегмента українського круїзного потенціалу.....	87
ВИСНОВКИ.....		91
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....		95

ВСТУП

Актуальність теми. Круїзне судноплавство – це один з найпопулярніших і швидкозростаючих компонентів міжнародного туристичного ринку, який безумовно має значний інвестиційний потенціал, враховуючи природні властивості, що постійно зростають, попит та пов'язаних з ними економічні результати у цьому виді судноплавства. Розвиток круїзного туризму створив потужні можливості, нові тенденції та велике значення для вивчення залучення споживачів. Круїзний туризм як нова галузь, що виникла внаслідок поєднання транспорту та туризму, пропонує значні можливості для розвитку.

Наприкінці 2019 року індустрія морських круїзів була однією з галузей індустрії туризму, що найбільш швидко розвиваються. Щонайменше 55 круїзних компаній експлуатували 278 океанських круїзних лайнерів. На океанські, річкові та спеціалізовані круїзні компанії припадає понад 95% світового круїзного потенціалу. У 2019 році вартість світової круїзної галузі становила понад 150 мільярдів доларів прямих та непрямих доходів.

В даний час вся туристична галузь у світі перебуває в глибокій кризі через пандемію COVID-19. Світове круїзне судноплавство переживає найбільшу та безпрецедентну кризу з часів Другої світової війни. Це, у свою чергу, призводить до рекордно низьких цін на вторинному ринку пасажирських суден і серйозно впливає на економіку в цілому.

Метою написання роботи є визначення та обґрунтування соціально-економічних аспектів управління комплексною безпекою круїзного судноплавства.

На основі мети можна сформулювати завдання дипломної роботи, які полягають у наступному:

- 1) розкрити сутність поняття та фактори впливу на безпеку круїзного судноплавства;
- 2) охарактеризувати систему управління функціональною стійкістю морської

круїзної індустрії;

- 3) визначити закономірності стійкого розвитку ринку пасажирських послуг;
- 4) проаналізувати динаміку круїзної індустрії в умовах пандемії COVID-19;
- 5) розглянути формування соціально-економічного забезпечення безпеки судноплавства;
- 6) охарактеризувати стан та визначити проблеми забезпечення безпеки судноплавства на морському й річковому транспорті в Україні;
- 7) розглянути фактори формування попиту на круїзні технології;
- 8) обґрунтувати розрахунки експлуатаційних показників при виборі круїзного маршруту;
- 9) надати оцінку фінансовим результатам нормалізованого розвитку сегмента українського круїзного потенціалу.

Об'єктом дослідження виступає сучасний стан та проблеми забезпечення безпеки сектору круїзного судноплавства в умовах глобалізації ринку.

Предмет є процес управління безпекою круїзного судноплавства.

Диплом складається з трьох розділів.

В першому розділі розглянуто сутність поняття «безпека круїзного судноплавства» та основні фактори, що на неї впливають, систему управління функціональною стійкістю круїзної індустрії, міжнародну систему контролю судноплавства та визначено закономірності стійкого розвитку ринку пасажирських послуг.

У другому розділі аналізується економічний, соціальний, екологічний аспекти сучасного стану безпеки круїзного судноплавства. Стан круїзного судноплавства України, вплив на нього пандемії COVID-19, проблеми та перспективи розвитку галузі.

Третій розділ присвячений розрахунку експлуатаційних показників при виборі круїзного маршруту та оцінці фінансових результатів нормалізованого розвитку сегмента українського круїзного потенціалу.

Методи дослідження. Під час виконання дипломної роботи були використанні такі методи як: порівнювальні методи обґрунтування, методи

збору інформаційних матеріалів за допомогою використання літературних джерел, інформаційних матеріалів об'єкта дослідження та Інтернет – ресурсів, динамічні та структурні аналізи.

РОЗДІЛ 1.

СУТНІСТЬ ТА ПРИНЦИПИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА

1.1. Сутність безпеки круїзного судноплавства та її основні фактори.

Проблема безпеки мореплавання є найважливішою на морському транспорті, оскільки від успішного рівня безпеки залежить захист життя та здоров'я членів екіпажу та пасажирів суден, збереження самих транспортних засобів та вантажів, що перевозяться на них.

Ця проблема давно перейшла з національної на міжнародну. Велика кількість аварій у водах Світового океану спричиняє великі людські та матеріальні втрати, особливо аварії на великих пасажирських суднах («Титанік» – 1459 осіб, пором «Естонія» – понад 800 осіб) та нафтоналивних танкерах («Бергу Істра». "Торрі Каньйон ", "Амоко Кадіс" та ін.).

Наприклад, аварія на Коста Конкордія. 13 січня 2012 року судно налетіло на кам'яний риф недалеко від селища Джильйо-Порто на острові Джильйо (регіон Тоскана в Італії), отримало пробоїну і почало тонути [35]. Було організовано рятувальну операцію, і більшість пасажирів та екіпажу було доставлено на берег [31].

За словами голови італійських портів, судно відхилилося від курсу та підійшло до берега в небезпечній близькості. У ході розслідування капітан лайнера зізнався, що вирішив наблизити судно до берега та привітати свого друга, колишнього капітана «Коста Конкордія». Дивно, як саме судно, що проходило цей маршрут 52 рази на рік, відхилилось на 3-4 милі від свого курсу та підійшло так близько до берега, а отримавши пробоїну, так швидко потонути. Інші припущення стосувалися людського фактору та технічного збою або їхньої поєднання. Збитки судновласникам оцінюються в 1,5 мільярда євро.

На борту було близько 4234 осіб (з них пасажирів знайдено тіла 17 загиблих, ще 15 пасажирів зникли безвісти). Поранення отримали близько 80 людей.

Невід'ємною частиною обслуговування пасажирів, що вирушають у морські круїзи, є забезпечення їх безпеки та збереження майна пасажирів. Ця тема стала особливо актуальною після затоплення *Costa Concordia* біля берегів Італії у 2012 році. Тоді постало питання про відповідальність перевізника перед пасажирами та компенсацію моральних та матеріальних збитків. Загалом, правила морського перевезення пасажирів регулюються Афінською конвенцією про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року.

В Україні, окрім згаданої вище конвенції, згідно з правилами перевезення пасажирів та їхнього багажу існує ще Кодекс торговельного мореплавання України. Розділ 4 Кодексу прямо визначає відповідальність за перевезення під час морського круїзу. Загалом текст Кодексу у положеннях про зобов'язання перевізника ґрунтується на положеннях Афінської конвенції, в якій викладаються права та обов'язки сторін у разі складання круїзного контракту. Хоча міжнародне право захищає пасажирів, деякі компанії не завжди виконують свої зобов'язання, тому питання підвищення безпеки пасажирів під час круїзу стає особливо актуальним. Провідні компанії на ринку туристичних послуг намагаються вживати додаткових заходів щодо забезпечення безпеки туристів, що є одним із основних елементів підвищення культури обслуговування у круїзному туризмі. *Carnival Cruise*, наприклад, намагається максимально докладно поінформувати клієнтів про ситуацію в країнах та містах, які вони збираються відвідати, та попередити їх про можливі небезпеки.

Через шість місяців після катастрофи *Costa Concordia* біля італійського узбережжя експерти ADAC проінспектували десять великих круїзних лайнерів нового покоління, що ходили по Середземному морі. Серед протестованих лайнерів були *Costa Serena*, *Costa Fascinosa* від італійської компанії *Costa Crociere*, котра володіє *Costa Concordia*. Також експерти відвідали судна

компаній AIDA Cruises, MSC Crociere, Norwegian Cruise Line та Royal Caribbean [26].

Проблеми безпеки існують у секторах нижче за ватерлінію. Залишається серйозна проблема, яка полягає в тому, що на деяких глибоководних суднах водонепроникні перебирання залишаються відкритими для полегшення роботи на нижніх палубах. Існують відповідні винятки, які, на думку ADAC, є відомою лазівкою у правилах безпеки під час транспортування.

Водонепроникні перегородки поділяють судно на сектори і запобігають у разі пробоїни, щоб вода безконтрольно розповсюджувалася по всьому лайнеру. У разі аварії ці перегородки можна закрити будь-якої миті, але, на думку ADAC, звичка тримати їх відкритими в більшості випадків є ризиком. Це стосується круїзних лайнерів трьох судноплавних компаній - MSC Crociere, Royal Caribbean та Norwegian Cruise Line.

Приводом для критики стала підготовка пасажирів до аварії, яку на кораблях було проведено надто «поверхнево». Крім того, лише частина пасажирів брала участь у подібних заходах. У деяких випадках інспектори також виявили, що аварійні виходи були заблоковані, що могло призвести до ускладнень у разі небезпеки.

У зв'язку з розвитком технологій, будівництвом великих суден та інтенсифікацією судноплавства в багатьох частинах Світового океану питання про необхідність міжнародного регулювання безпеки на морі стає все більш актуальним.

Забезпечення безпеки судноплавства включає низку заходів щодо досягнення необхідного рівня надійності та живучості судна з урахуванням зовнішніх факторів, що забезпечують безпечну експлуатацію корабля у Світовому океані.

Зрозуміло, що рівень розвитку круїзного туризму залежить від забезпечення безпеки круїзних туристів, захисту їхнього життя, здоров'я та майна. Що стосується безпеки круїзного туризму, слід наголосити, що це широка, складна та багаторівнева концепція. Неможливо спростити заходи

безпеки та примітивно уявити їх як охорону круїзно-туристичних об'єктів. Зрозуміло, що безпека повинна ґрунтуватися на системному підході, оскільки категорія «круїзна безпека» надзвичайно складна і багат шарова. Безпека туризму - це універсальна категорія з економічним, соціальним, екологічним та іншим змістом, що поєднує інтереси виробників та споживачів туристичних послуг, а також цілі, на досягнення яких спрямована туристична діяльність. Нарешті, рекомендується розділити безпеку туризму на економічну, соціальну та екологічну та, у структурі безпеки туризму, виділити політичну безпеку, соціальну безпеку, здоров'я та безпеку туристів, безпеку особистих даних, правову безпеку туристів, безпеку споживачів, безпека комунікації, екологічна безпека, безпека послуг та багато іншого [45].

На даний момент заходи щодо підвищення безпеки у туризмі в нашій країні повинні рухатися за двома напрямками: забезпечення комплексних питань безпеки та забезпечення безпеки самих туристів.

За змістом безпеку можна класифікувати так:

Класифікацію безпеки за змістом представлено на рисунку 1.1.



Рис. 1.1. Класифікація безпеки за змістом

Джерело: розроблено автором за джерелом [45]

Щоб врахувати фактори, що впливають на безпеку круїзів, необхідно виявити всі можливі зовнішні та внутрішні загрози. Зовнішні чинники зумовлені впливом зовнішніх факторів на судно (навігаційні ризики, інші судна, гідрометеорологічні чинники, несанкціоноване втручання тощо). Внутрішні чинники зумовлені впливом, зокрема ті, які спочатку були внесені ззовні (вага баласту, бункера і запаси, їх розподіл у судна тощо).

Інциденти та аварії – це всі події, які мають негативні наслідки для судна, екіпажу, пасажирів та навколишнього середовища. Але аварія відрізняється від інциденту великою кількістю негативних наслідків [13].

Критерії контролю безпеки визначені міжнародними морськими конвенціями, національними вимогами, міжгалузевими та галузевими правилами. Деякі правила та положення можуть включати критерій контролю у конкретному числовому виразі. Такі контрольні критерії найбільш зрозумілі. Однак це не гарантує більш простої реалізації. Інші правила можуть встановлювати вимоги у досить загальних виразах або представляти широкий діапазон значень чи способів задоволення кожного критерію. Завдання критеріїв контролю різняться за своєю складністю, оскільки деякі з них вже чітко сформульовані та визначені правилами. Такі критерії зазвичай дуже індивідуальні та визначаються окремо для кожного судна.

На безпеку морі впливає безліч чинників, включаючи вантажовідправників, порти і портові влади, прибережні країни, міжнародне співтовариство тощо (рис.1.2.).

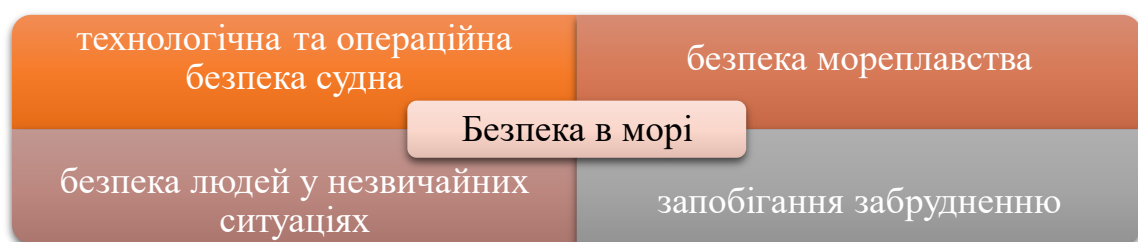


Рис. 1.2. Безпека в морі

Джерело: розроблено автором за джерелом [13]

У вужчому значенні безпека морських перевезень - заходи, спрямовані на здійснення морських перевезень без шкідливого впливу на життя людини, судно, вантаж та навколишнє середовище. Для досягнення адекватного рівня безпеки на міжнародному рівні має існувати система безпеки, яка здатна вживати необхідних заходів та контролювати здійснення цієї діяльності за допомогою різних інструментів та через різні інститути. У морській системі безпеки в морі можна виділити наступні компоненти, що зображені на рис. 1.3.



Рис. 1.3. Компоненти морської системи безпеки в морі

Джерело: розроблено автором за джерелом [40]

На безпеку круїзного судноплавства впливають системні і несистемні чинники. гідрометеорологічні умови плавання окремих районах Світового океану, технічні недоліки конструктивних особливостей кораблів, неналежне виконання службових обов'язків входять до системних факторів.

Несистемні чинники включають: терористичні акти, бойові дії, пожежі борту, морські катастрофи, крадіжки, насильство, спалахи хвороб, падіння за борт, екологічні катастрофи тощо.

Піратство можна вважати як наслідок несистемних чинників. Деякі експерти відносять проблему морського піратства до одного з дев'яти режимів міжнародної безпеки - ліквідації міжнародного тероризму. Загальне зростання цін на морські перевезення через загрозу нападів негативно позначається на

економічних показниках не лише окремих осіб, а й світової спільноти загалом. Морське піратство коштує світовій економіці 7-12 мільярдів доларів щорічно.

За даними IMB (International Maritime Bureau / Міжнародне морське бюро), незважаючи на пандемію коронавірусу, кількість нападів на судна по всьому світу у 2020 році збільшилася на 20% порівняно з 2019 роком. Усього на морі було зафіксовано 195 випадків піратства та збройного розбою, роком раніше – «всього» 162. Експерти пов'язують зростання піратської активності з наслідками поширення COVID-19 у світі.

В умовах обмежувальних заходів, прийнятих державами, багато злочинних груп були змушені обмежити частину своєї діяльності на суші та звернутися до піратства. Крім того, в контексті пандемії в деяких зонах співпраця в галузі безпеки між владою сусідніх країн була обмежена в ряді випадків через передачу ресурсів (людських, фінансових, матеріальних) на боротьбу з пандемією [40].

На тлі санітарної кризи постраждалих полегшало знайти - особливо в першу хвилю коронавірусу. Тоді багато суден довелося помістити на карантин на кілька днів перед заходом до портів. Іноді у небезпечних районах, наприклад, у Червоному морі біля узбережжя Ємену.

Пірати все частіше «традиційним» нападам на нафтові танкери віддають перевагу кіднепінгу - в 2020 році в Західній Африці зафіксовано рекордне збільшення кількості викрадень (135). Майже всі (130) сталися у Гвінейській затоці біля узбережжя таких країн, як Екваторіальна Гвінея, Нігерія, Гана, Того та Камерун.

Для того, щоб напад на нафтові танкери був прибутковим, ціни на нафту мають бути досить високими. І пірати мають бути впевненими, що зможуть утримати судно на якийсь час. Наприклад, танкер тепер часто супроводжують військові конвої у небезпечних районах. Пірати у Гвінейській затоці часто нападають групами не більше 6-10 осіб на двох чи трьох човнах.

У 80% випадків із 22 інцидентів у Перській затоці минулого року нападники мали вогнепальну зброю.

Вперше в регіоні зафіксовано напад на судно за 200 морських миль від берега. Міжнародне морське бюро рекомендує, щоб судна, що перетинають Гвінейську затоку, трималися на відстані не менше 250 морських миль від узбережжя. Міжнародне морське бюро вказує на зростання навичок морських піратів у світі та закликає держави посилити патрулювання у Перській затоці.

За 9 місяців 2021 року було зафіксовано 97 піратських нападів на судна. Це найнижча кількість атак із 1994 року.

З початку року пірати атакували 22 танкери, 34 балкери, 24 контейнеровози та 17 суден інших типів. Під час нападів 40 суден перебували на ходу, 50 стояли на якорі та ще 7 були біля причалів.

З 97 суден піратам вдалося захопити лише одне, а ще два кораблі обстріляли. 2021 року піратам вдалося піднятися на борт 85 суден.

Що стосується екіпажів суден, як повідомляє ІМВ, в результаті атаки в 2021 році загинув лише один моряк, ще троє були поранені і вісім моряків потрапили в полон. ІМВ зазначає, що, незважаючи на скорочення кількості нападів, кількість моряків, яких викрадали пірати, залишається високою. У 2021 році з корабля було викрадено 51 моряка.

Гвінейська затока залишається найнебезпечнішою для моряків. 2021 року було 28 атак. Але це майже вдвічі більше, ніж торік. За 9 місяців у водах Нігерії сталося 4 піратські інциденти в порівнянні з 17 випадками за аналогічний період минулого року.

Кількість нападів на якірні стоянки в Кальяо, Перу також збільшилася - 15 таких випадків було зареєстровано за 9 місяців цього року, що є найвищим показником з 1991 року. У 60% випадків нападники були озброєні зброєю ближнього бою.

У водах Індонезії було зареєстровано 6 нападів проти 23 за перші 9 місяців 2020 року, що є найнижчим показником із 1993 року.

1.2. Система управління функціональної стійкістю морської круїзної індустрії

У круїзному судноплавстві пріоритет віддається не тільки якісним характеристикам морської подорожі, не меншій уваги заслуговує управління безпекою круїзної системи. Останнє стає найважливішою умовою експлуатації, на основі якої фактично будуються якісні характеристики круїзного продукту. Ця умова вважається одним із провідних до досягнення цільової економічної мети.

Зазначена особливість вирішення завдань визначає відмінність управління від створення відповідних техніко-економічних параметрів круїзних лайнерів, пасажирських терміналів, регіону плавання та обліку індивідуальних побажань пасажирів.

Відзначене і визначає універсальність критеріального обумовлення системи управління розвитком круїзного потенціалу для реалізації відповідних морських маршрутів у конкретних зовнішніх обставинах.

Стандарти сталого економічного розвитку повинні розрізняти ризики для бізнес-структури та ризики, пов'язані з діяльністю цього виду бізнесу для підсистем зовнішнього середовища. Системна безпека повинна формуватися з урахуванням прояву зовнішніх загроз та можливого невідповідного виконання набору правил та обмежень [16].

Їх виникнення зумовлено об'єктивністю технічних складових ризику, характером прояву особливостей природного середовища та помилками управлінських та виконавчих організацій. Особливе місце займає дисципліна моряків та рівень управління на всіх рівнях.

Слід звернути увагу на тимчасовий характер формування сукупності ризиків судноплавства - довгострокових і короткострокових. Короткострокові пов'язані з характером індивідуальних проявів різних гідрометеорологічних умов регіону операторської діяльності. Довгострокові зумовлені соціальними,

політичними та збройними протистояннями у приморських регіонах та кризою світової економіки.

Отже, ризики можна розглядати з погляду їхнього впливу на індивідуальні результати. Це безпосередньо впливає на компанію, наприклад різке подорожчання палива або інших ресурсів. І ризики для споживачів чи пов'язаних підсистем з діяльністю круїзної компанії. Природно, що з при їх негативному прояві формуються негативні відгуки і негативні наслідки для оператора чи судновласника.

Наприклад, було оцінено глобальний ризик скорочення ВВП на 5–20 відсотків через глобальне потепління, що може призвести до значного падіння попиту на морські перевезення. Падіння доходів може призвести до зниження попиту на морські подорожі. Із цим пов'язана можливість вплинути на уповільнення інвестиційної активності у сегменті пасажирського суднобудування.

Розвиток круїзного туризму має синергетичний вплив на розвиток місцевої економіки (рис. 1.4.).

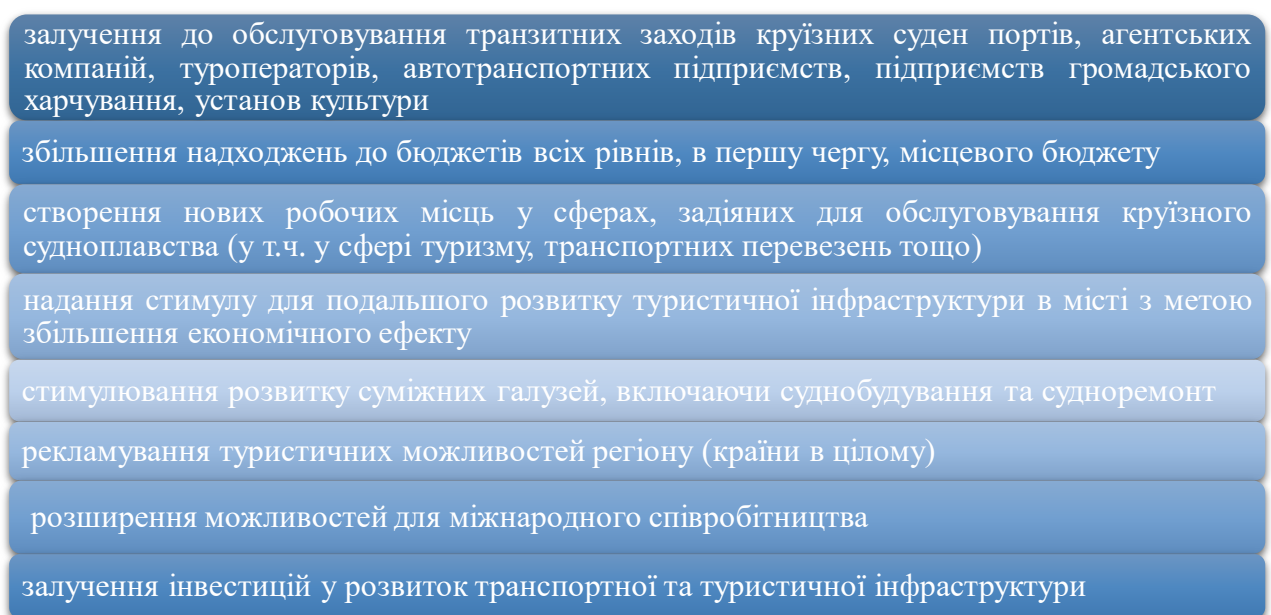


Рис. 1.4. Синергетичний вплив розвитку круїзного туризму на розвиток місцевої економіки

Джерело: розроблено автором за джерелом [29]

Серед закономірностей формування ризиків морського круїзного судноплавства - загроза піратського нападу з погляду розширення доступу до сучасних технологій, навігації, сучасної зброї та інформаційних технологій. У 1982 році було прийнято Міжнародну конвенцію ООН з морського права, в якій дається визначення піратства. Зазначається, що це незаконний акт насильства, затримання судна у відкритому морі, а також акт добровільної участі у використанні будь-якого судна для піратства, скоєний з метою пограбування та захоплення екіпажу. У цьому визначенні чітко простежуються економічні наслідки піратства для судновласників і користувачів морських транспортних технологій [29].

Нові правила SOLAS змусили судновласників припинити експлуатацію більшості старих пасажирських лайнерів. Для забезпечення параметрів безпеки суден за основними проектними рішеннями для продовження їх експлуатації необхідне проведення складних робіт з реконструкції та модернізації.

Правила забезпечення безпеки у всіх видах судноплавства постійно вдосконалюються як з погляду технічної надійності, так і з погляду екологічних, санітарних і соціальних вимог. Високе енергоспоживання сучасних лайнерів через велику витрату палива знижує ефективність системно екологічно чистих суден. Вони мають відносно низьку рентабельність, що пов'язано з умовою виконання низки управлінських дій за критеріями економічної безпеки оператора. Головне – знизити ризик зменшення активності цього сегменту.

Сотні тисяч кваліфікованих фахівців були змушені залишити галузь через підвищення вимог безпеки. Зі 120 спеціалізованих підприємств вижило менше половини. У той же час накопичений знос обладнання та технологічна відсталість визначають рівень продуктивності праці в межах 20% від провідних зарубіжних підприємств. Це збільшує вартість суднобудування на таких заводах до 35 % в порівнянні зі світовими центрами.

Слід зазначити, що система ризиків у морському бізнесі обумовлена наростаючими проблемами в деяких регіонах, які не можуть подолати обмеженість коштів для сталого розвитку.

До природних умов підвищеного ризику належить особливість плавання в деяких локальних океанах, наприклад, в Бермудському трикутнику в Атлантичному океані.

Його аналог у Тихому океані – Драконів трикутник. Тут "на порожньому місці" утворюються сильні бурі. У цьому регіоні не мешкають ні риби, ні птахи, а судна обмежують плавання у цьому місці.

Протока Доброї Надії, розташована біля узбережжя Південної Африки, розділена труднощами, які іноді виникають. Вона характеризується значним ризиком у період активного плавання. Багато суден тут зазнали морських аварій. Причина полягає в океанічних «епізодичних» хвилях, що досягають 30 метрів.

Але, незважаючи на небезпеку мореплавства, за часів нашої цивілізації морські простори поступово освоювалися. Так, нещодавно неподалік Мальйорки було знайдено залишки римського судна, який затонув 1800 років тому. Ця та інші морські катастрофи підкреслюють, з одного боку, неухильність освоєння морського простору, а з іншого – стають одним із факторів та змістом формування певних нішових круїзних технологій.

В основі конструкційної безпеки мореплавства використовують високоякісну сталь, кількість гребних гвинтів, автоматичне закриття дверей на водонепроникних перебірках. Але головна надія зосереджена на постійному вдосконаленні пасажирських суден та компетентності спеціалістів. Згідно з цими факторами щорічна загибель різних судин за 50 років знизилася в 3-4 рази. Саме у цьому напрямі працюють конструктори, суднобудівники та менеджери.

Для деяких спеціалізованих бізнес-підсистем морського судноплавства основним завданням залишається ефективна присутність у відповідному сегменті ринку. А рівень поточної рентабельності характеризує параметри внутрішньої економічної безпеки компанії з погляду відповідності вимогам ринку. За цією умовою формується система управління стійким позиціонуванням структур круїзного бізнесу [34].

Водночас структурна диференціація світової індустрії морських круїзів визначає завдання впровадження маркетингових моделей для забезпечення

сталого та ефективного функціонування місцевих круїзних зон. У цьому плані виділяється системний потенціал басейну Чорного моря. Єдиною умовою, яка створює ризики різного рівня, є політична нестабільність в Україні та терористичні загрози ззовні. Але умовою сталого розвитку є характер взаємодії інших національних компонентів даного морського регіону.

Для динамічного розвитку виробничого потенціалу конкретного локального круїзного регіону зберігається важливість та пріоритет соціально-економічних умов розвитку судноплавства. Це також пов'язано із характером діяльності оператора інших галузевих підсистем відповідних національних прибережних кластерів.

Стратегія сталого та ефективного розвитку складових круїзного регіону ґрунтується на вирішенні таких завдань, які дають можливість адекватно розширити позиції спеціалізованої компанії у певних сегментах світового круїзного ринку, а саме:

- орієнтація на постійне зростання ефективності інноваційних удосконалень основних технічних характеристик лайнерів та методів прийняття та реалізації управлінських рішень;
- вивчення характеру зростання вимог круїзних пасажирів до якості та надійності подорожі;
- адекватна реакція на сукупність змін у системі кількісних та структурних характеристик круїзного ринку. Це визначає напрямки розвитку окремих круїзних сегментів (рис.1.5.).

Це демонструє певну схему розробки та реалізації окремими судноплавними компаніями розширення маркетингових та інвестиційних підходів на засадах реалізації бізнес-планів на майбутнє з набором економічних, соціальних пріоритетів та рівнів безпеки.

При цьому необхідно наголосити на реальності проблеми отримання вигоди за рахунок використання національних економічних важелів.

Зміст малюнку демонструє можливості конкурентного позиціонування окремих круїзних компаній за сприятливих зовнішніх умов. Необхідно лише сформувати ефективну локальну бізнес-структуру на основі бізнес-важелів.

Водночас, інформаційні та економічні зв'язки демонструють, що однією з основних схем ефективного позиціонування круїзних компаній та окремих судів є вибір форми спеціалізації у відповідному сегменті галузі. Так, теплохід «Дунай» УДП у деяких рейсах спеціалізувався на обслуговуванні велосипедистів. Після водної ділянки круїзу між портами велосипедисти в одному з портів зійшли на берег і вирушили на велосипедну прогулянку до наступного порту. Лайнер також перейшов у цей порт і дочекався закінчення велотуру, щоб продовжити водний шлях [34] .

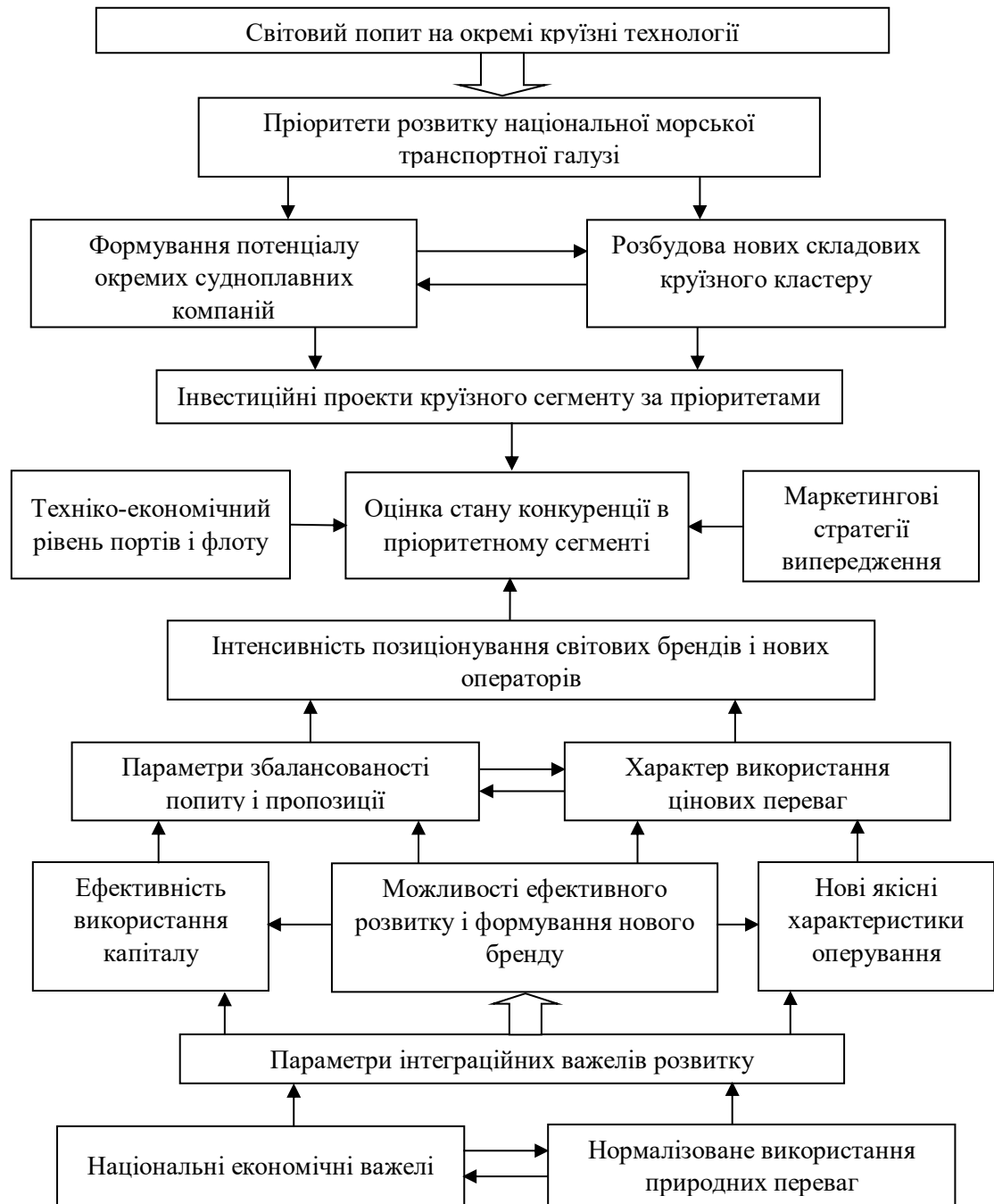


Рис. 1.5. Формування конкурентних сил в стратегії стійкого позиціонування в круїзному мореплаванні

Джерело: розроблено автором за джерелом [34]

Зазначене свідчить про необхідність постійного пошуку та запровадження відповідних маркетингових підходів задля забезпечення сталого позиціонування у системі зростання різноманітних пропозицій.

Під час розробки економічної стратегії розвитку параметрів локальної круїзної зони необхідно враховувати складний комплекс цілей розвитку такого підприємництва (рис. 1.6).

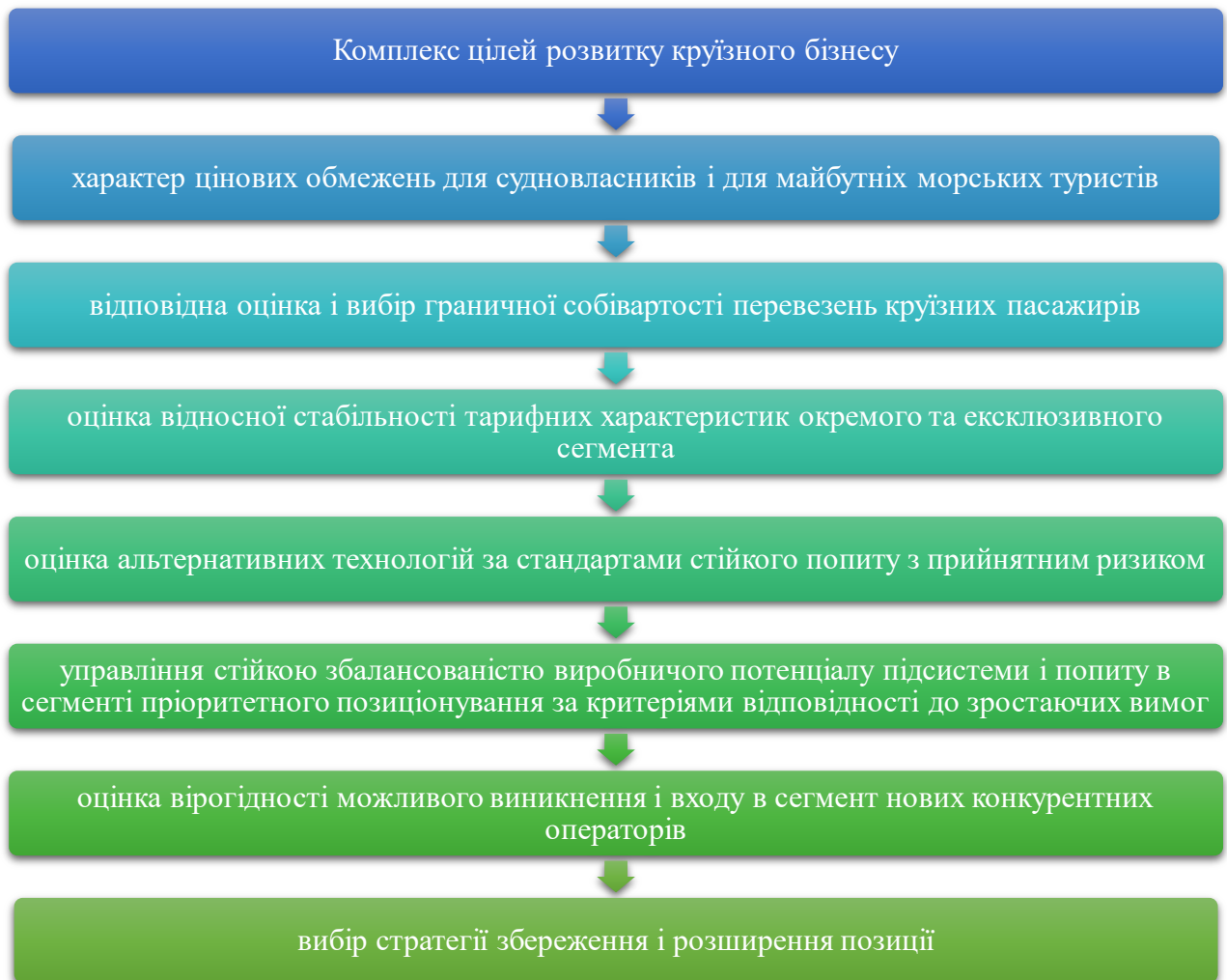


Рис. 1.6. Комплекс цілей розвитку круїзного бізнесу

Джерело: розроблено автором за джерелом [34]

Слід звернути увагу на різницю між окремими морськими районами з точки зору естетичної привабливості та варіативності умов плавання стосовно структури судна щодо формування круїзного продукту та інших переваг плавання в альтернативних морських басейнах.

Деякі природні явища визначають час та напрямок круїзних маршрутів. Так, іноді в сезон рожевих дощів прибережні води океанів стають червоними.

Вони утворюють квіти розміром до 10 см на очах у мандрівників. Цей процес відбувається, коли повітря стає сухим, а його температура залишається нижчою порівняно з поверхнею води.

Цей приклад демонструє складність планування не лише експедиційних рейсів, що і потребує покращеного інформаційного забезпечення розрахунку та планування окремих круїзних маршрутів.

1.3. Міжнародна система контролю судноплавства та закономірності стійкого розвитку ринку пасажирських послуг

Глобальне значення основних компонентів галузі морського транспорту для світової економіки потребує розвитку та функціонування окремих одиниць у системному економічно-правовому режимі. Рівний доступ окремих держав до економічного використання природного потенціалу Світового океану створює гостру необхідність використання чітких правил і стандартів окремих бізнес-структур у глобальному морському комплексі.

Світова спільнота бере до уваги важливість морського простору для нинішнього та майбутнього життя людини.

Тому нам потрібні загальні правила та інститути, які формують стандарти та забезпечують контроль операторської діяльності відповідно до вимог морських конвенцій, які визначають пріоритети дбайливого відношення до сукупності природного потенціалу.

Міжнародне адміністрування в круїзному судноплавстві ґрунтується на традиційних функціях міжнародних морських організацій з урахуванням особливостей круїзного флоту. Традиційно об'єктами стандартизації та управління є система морської безпеки та соціально-економічної справедливості у контексті використання праці моряків. У цьому аспекті розробляється та контролюється відповідність пасажирських суден та терміналів системі стандартів та правил ефективності та безпеки експлуатації.

Міжнародне адміністрування в системі круїзного судноплавства ґрунтується на загальному принципі стандартизації екологічних цілей. Тому виділяється стратегія ефективного використання та збереження прибережних рекреаційних ресурсів. Принципове значення має мінімізація антропогенної дії круїзного кластера на стан прибережних регіонів [19].

Кінцева мета - нормалізація якості довкілля за умов відповідної основної операторської діяльності. Головне – не допустити негативного впливу розгалуженої системи прибережного судноплавства на прибережний рекреаційний комплекс та умови життя населення регіону.

Такі обмеження, поряд із соціально-економічними цілями, повинні повністю відповідати очікуванням круїзних пасажирів та визначати розвиток флоту.

За характеристиками життєвого циклу круїзної компанії з урахуванням закономірностей розвитку інноваційних напрямів розвитку флоту та зміни оцінки якості круїзного продукту пасажирями вирішується завдання оновлення технологій чи розробки нових лайнерів. Зростаюча популярність круїзного виду дозвілля потребує зміни кількісних характеристик: різних нових маршрутів, а також пасажиропотоку лайнерів.

Особливе місце займає диференціація, заснована на перегрупуванні окремих частин виробничого потенціалу при зміні зовнішніх умов. У цьому аспекті необхідно передбачити адаптацію окремої судноплавної компанії до зростання числа операторів, що конкурують.

Найбільш надійним за наявності інвестиційних ресурсів до створення нової версії техніко-економічного рівня є формування ексклюзивності круїзного продукту. Саме це визначає процес створення проектів та відповідну появу суден нового покоління. Одним із критеріальних підходів до вибору та реалізації рішень є розширення функцій круїзної підсистеми.

Незважаючи на свої габаритні характеристики, сучасні пасажирські судна повинні відповідати стандартам технічної надійності, щоб протистояти агресивним явищам природи та забезпечувати екологічну чистоту води та

повітря. Особливі вимоги формуються відповідно до норм нормального життя та відпочинку членів екіпажу та пасажирів на борту судна.

У нинішній період економічного розвитку стихійні лиха частково підкреслюють свою провідну силу. Це шторми, землетруси, цунамі та багато інших явищ. Тому головним є мінімізація ризику загибелі людей. Справді, майбутні проекти автономного судноплавства вирішать саме таку проблему для екіпажу.

У системі підходів до світового підходу між глобальними інститутами та спеціалізованими конвенціями необхідно проводити різницю між системними та окремими спеціалізованими організаціями, які відстежують ситуацію в галузі безпеки.

Головним залишається зменшити кількість як негативних технічних подій, так і повної загибелі суден без людських втрат, незважаючи на існування незрозумілих аварій суден.

Життєвий цикл суден розраховується виходячи із завдань оптимізації економічних результатів та усунення різноманітних трагедій, пов'язаних з проявом характеру морського середовища. Незважаючи на наявність багатьох невідомих аспектів операторської діяльності Світового океану, необхідно враховувати певні особливості характеру прояву різних форм загроз для певних типів судів.

Стабільність та безпека круїзного судноплавства по відношенню до власників капіталу та користувачів круїзного продукту обумовлена як технічним удосконаленням лайнерів, так і системою правил та стандартів міжнародних морських інститутів. Саме цей комплекс нормативних моделей формує компетенцію відповідного менеджменту компаній [7].

Важливо посилити вимоги до цієї підсистеми глобального ринку морської торгівлі з погляду системних результатів.

Усі види пасажирських перевезень між транспортними вузлами у різних країнах утворюють міжнародний ринок пасажирських транспортних послуг. Насамперед, це баланс між попитом та пропозицією, заснований на

конкурентному підході до ціни, якісних характеристик та рівня безпеки. Стабільність його роботи забезпечується відповідними транспортними засобами. Світовий транспортний ринок відрізняється по регіонах, видах транспорту та цілей подорожі.

Останнім часом зростає роль туристичних агентств, які обслуговують пасажирські та транспортні потоки всіх видів транспорту за критеріями надійності процесу територіального переміщення людей.

Слід розрізняти абсолютний та відносний рівень розвитку пасажирського транспорту у конкретному регіоні. Абсолютний рівень відповідності будь-якого виду пасажирського транспорту показує розвиток реального попиту даного виду послуг і характеризується темпами зростання транспортних потужностей. Відносний рівень стану транспортної підсистеми полягає у співвідношенні економічних результатів з параметрами реального потенціалу флоту чи портів.

Крім авіасполучення, автомобільні та залізничні перевезення також беруть участь у національних та міжнародних пасажирських перевезеннях. На островних територіях та у структурі поромних перевезень відповідно були розвинені суто морські транспортні послуги. Зокрема, слід враховувати, що морський та річковий пасажирський транспорт багато в чому задовольняє потреби особливих видів відпочинку. В цьому аспекті інші види транспорту пропонують своєчасну доставку майбутніх круїзних пасажирів до базових портів.

Вже згадане багате розмаїття морського туризму стає дедалі важливішим підходом, що дозволяє зосередити увагу на різних моделях управління параметрами стійкості з урахуванням основних характеристик (рис. 1.7.)



Рис. 1.7. Основні характеристики різних моделей управління параметрами стійкості

Джерело: розроблено автором за джерелом [5]

Таким чином, круїзна галузь - це сукупність судновласників та компаній-операторів, пасажирських портових комплексів та наземних служб обслуговування пасажиропотоків та різних спеціалізацій суден. Це зроблено для того, щоб задовольнити різноманітні потреби круїзних пасажирів на основі ефективного розвитку та реалізації всіх круїзних ресурсів, а також соціально-економічного та культурного потенціалу конкретного морського регіону.

Дотримання норм правового поля, створюваного інституційними структурами держави та Всесвітньої судноплавної організації, розглядається як зовнішня межа параметрів промислового розвитку [5].

Відсутність матеріальної форми туристичного продукту (морського круїзу) визначає пріоритет окремої (з боку користувача) оцінки відповідності послуг під час подорожі (на борту лайнера). Індивідуально розглядається рівень сприйняття круїзного продукту та його ціна, незалежно від системи стандартів та рівня бренду круїзної компанії, її суден та рівня цін. Слід зазначити, що

вартісна оцінка та підприємницький грошовий потік приймаються на ринковому рівні.

Фактично відсутній елемент володіння круїзним продуктом зумовлює головне - його повноту та своєчасність використання у процесі його створення. Повнота використання чітко пов'язана з періодом та місцем походження круїзного продукту, тому повторення сприйняття виключено. Відновлення круїзного продукту потребує переходу на наступний часовий період.

Коли йдеться про прогнозування та управління якістю, необхідно чітко розрізняти два сегменти пасажирського ринку. Одна складова – це всі види відряджень за критеріями комфорту, скорочення часу та відстані. Другий - використання різних видів транспорту як одного із джерел відпочинку.

Саме розширення різноманітності використання транспортних технологій визначає формування широкої диференціації інноваційних підходів розвитку різних видів пасажирського транспорту. Ця властивість стає важливим критерієм прийняття рішення щодо напрямів та параметрів участі у круїзному сегменті судноплавства.

Необхідно розрізняти структуру глобального круїзного ринку: регіональну (відбиває взаємодію окремих держав), національну та місцеву (локальну з погляду розташування та відмінності у змісті круїзного продукту).

Морська подорож знімає нервову та фізичну перевтому, сприяє відновленню сил та енергії. Але морські подорожі асоціюються із наявністю «морської хвороби». Це вимагає від оператора приділяти особливу увагу потребам пасажирів. Процес пізнання нових явищ у такій подорожі має велике значення.

Крім зростаючої частки суперлайнєрів, різні види мореплавання одночасно включають елементи пригод і різні ризики, як частину характеристик такого плавання. Тому для досягнення розумного рівня комфорту та безпеки формується окрема ставка витрат, що, своєю чергою, викликає проблеми з економічною ефективністю.

Активний розвиток кожного сегменту ринку пасажирських перевезень обумовлений інвестиційною активністю провідних брендів. У той самий час існують конкурентні технології, що визначають вибір стратегії перерозподілу сфер впливу.

Відповідно до ринкових норм, не можна порушувати найважливіший принцип - недоторканність капітальної власності. Саме розвиток пасажирського транспорту на основі інноваційних технологій, відкритості та безпеки стає головним. Але, як свідчить історія ліквідації пасажирського флоту - , потрібна система державного контролю за інтересами. У цьому контексті важливим є принцип «відкритого неба», який надає авіакомпаніям однакові права працювати на ринках відповідно до критеріїв якості та ефективності системи. Також поширюється безкоштовне використання Світового океану для різних типів судів.

Таким чином, бізнес-структури в основних сегментах ринку морських перевезень стабільно позиціонуються незалежно від належності основних фондів. У цих умовах було реалізовано проект нового лайнера «Britannia», який був зданий в експлуатацію для компанії «P&O Cruises». Маршрут охоплює основні круїзні порти Європи на півночі та півдні. Фактично з цього періоду починається прискорене збільшення пропускнуої спроможності круїзного флоту за підвищеними критеріями якості та надійності обслуговування стандартних напрямків круїзного судноплавства.

Саме стабільність попиту на різномасштабний обсяг пасажирів круїзних лайнерів, залежних від природних чинників і платоспроможності пасажирів, визначає перспективи розвитку національних сегментів світового ринку пасажирських послуг [24].

Рівень розвитку окремих країн має вирішальний вплив на мобільність громадян, що потребує відповідно збалансованого розвитку певних видів пасажирського транспорту. У системі менеджменту має бути чітко зазначено, що стан спеціалізованих підсистем пасажирського транспорту визначається

критеріями задоволення попиту та економічною діяльністю власника транспортного засобу.

Управління системною безпекою стає основним для сталого розвитку галузі морських круїзів. По-перше, це гарантія безпеки основних фондів судновласників. По-друге, щоб врятувати життя та здоров'я пасажирів та екіпажу судна. По-третє, для запобігання негативному впливу флоту на навколишнє середовище.

Це і є критерій вибору варіанта реалізації відповідного бізнес-плану круїзної компанії. З цим пов'язано використання в управлінні певних “higher sarability” стандартів, що беруться до уваги при досягненні певних послуг при розробці ефективних видів діяльності. В системі інноваційного розвитку важливо підтримувати індивідуальну компетентність для пріоритетного розвитку окремих напрямків круїзного бізнесу.

Про розширення сфер сталого позиціонування на круїзному ринку свідчить діяльність компанії Royal Caribbean. В останні роки вона придбала прибережну частину Гаїті та острів на Багамах. Це дозволило використовувати такі зони для окремого відпочинку гостей компанії. У той же час, ця територіальна незалежність дозволяє реалізувати в майбутньому інші проекти з освоєння Світового океану, такі як плавучі готелі та різні форми прибережного відпочинку [41].

РОЗДІЛ 2.

АНАЛІЗ СТАНУ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ БЕЗПЕКИ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА

2.1. Аналіз динаміки круїзної індустрії в умовах COVID-19.

На структуру організації та ситуацію на туристичному ринку постійно впливають дії, процес яких непередбачуваний чи важко керований. На нинішньому туристичному ринку відбуваються структурні зміни, які серйозно реформують бізнес-процеси. З цієї причини при визначенні економічного впливу на туристичну систему, необхідно враховувати її позиціонування у спільних зв'язках із громадськістю, екологічну інвентаризацію та визначення внеску до економічного комплексу країни, елементи впливу на поживлення туризму, збільшення прибутку від обслуговування туристів, переваги та вимоги попиту та пропозиції на туристичні послуги.

Інтерпретація терміна «sharing tourism economy» - обсяг концепції туристичного попиту, включає не лише матеріальні цінності та послуги, що призначені для туризму, а й економічну діяльність, що повністю або відносно залежить від руху туристів, і процвітання яких не було б без туризму (або було б істотно неблизько) [6].

Створення міжконтинентальних та екзотичних ринків дало перевагу більшим корпораціям у країнах, які були базою для туристичних поставок забезпечення туристів. Авіакомпанії, готельні мережі та компанії з оренди автомобілів можуть контролювати велику кількість туристів за допомогою єдиних пакетних пропозицій. Ці компанії працюють в умовах олігополістичної конкуренції і тому повинні постійно впроваджувати сучасні технології, щоб їх продукти завжди були високою якістю, доступними за ціною та могли конкурувати з іншими.

Пандемія коронавірусу торкнулася всіх аспектів життя в 2020 році і триває у 2021 році, оскільки багато країн продовжують стикатися з серйозними обмеженнями.

Судноплавство становить 90% світової торгівлі та є головною артерією міжнародних систем поставок. З середини квітня 2020 року світова торгівля товарами впала на 13% і, за деякими оцінками, скоротиться щонайменше на 32%. Після того, як у першій половині 2020 року було скасовано 384 рейси, обсяг суден упав на 25%, а за весь 2020 рік – на 10%. Таким чином, пандемія COVID-19 значно впливає на зайнятість у судноплавній галузі, в якій працюють 2 мільйони моряків.

Круїзна індустрія, в якій працюють 250 тис моряків, особливо сильно постраждала: влада кількох країн рекомендували відмовитися від плавань на круїзних лайнерах, внаслідок чого великі круїзні лінії перестали працювати.

Криза COVID-19 впливає на особисту безпеку та здоров'я моряків, умови їх роботи та їхню здатність здійснювати посадку та висадку, що, звичайно ж, впливає на їхню здатність відігравати свою ключову роль у наданні забезпеченні морських перевезень та обслуговування пасажирів.

Круїзні лайнери, на яких можуть працювати сотні моряків, стають на карантин біля берегів держав порту, якщо тести на коронавірус показують позитивні результати у пасажирів, і судам заборонено захід у порти в кількох країнах. Особливі проблеми виникають у моряків круїзних лайнерів. Після висадки туристів круїзні лайнери ставляться на якір або пришвартовуються на віддаленому причалі, а моряки залишаються на борту без медичної допомоги чи можливості повернутися додому. Багато моряків продовжують плавати. Незважаючи на можливість лікування легких недугів на борту судна, морякам із серйозними інфекційними захворюваннями може бути відмовлено у доступі до медичної допомоги на суші.

Міжнародна палата судноплавства (МПС) та Міжнародна федерація працівників транспорту (МФТ) спільно звернулися до Міжнародної організації праці (МОП) з проханням про надання круїзним суднам [4]:

1) інформування всіх урядів про важливість рівного та гідного поводження з працівниками круїзних судів та поваги до їхніх прав відповідно до принципів КТМС 2006 року та інших відповідних інструментів МОП;

2) наголошення на важливості держав, щоб вони дозволяли/полегшували доступ моряків до консульської допомоги;

3) вимоги від держави забезпечити безпечну репатріацію тисячі моряків, які працюють на круїзних лініях;

4) заохочення держав-членів забезпечити ефективність та безпеку моряків, що залишаються на борту судна, у тому числі шляхом надання всього необхідного обладнання, продуктів харчування та допомоги, а також безкоштовного доступу до медичної допомоги на суші.

COVID-19 сильно вдарив у світову економіку. Враховуючи обмеження того, що падає попит, зростає безробіття та боргу, не дивно, що у 2020 році сталося різке падіння ВВП, тоді як світовий ВВП впав на 4,2%, а також різке падіння промислового виробництва. Багато аспектів пандемії вплинули на морський сектор: значні відхилення попиту від звичайної практики, глобальна ізоляція та жорсткі обмеження на повсякденні операції.

Об'єми морської торгівлі скоротилися на 9,5% (рис. 2.1.), а загальний обсяг світової торгівлі значно сповільнився у першій половині 2020 року - на 16% порівняно з першою половиною 2019 року зі значними відмінностями між країнами.



Рис. 2.1. Тенденції зміни світового ВВП, промислового виробництва та морської торгівлі в річному обчисленні

Джерело: розроблено автором за джерелом [8]

В усьому світі в індустрії морських круїзів зафіксовано щорічне зростання пасажиропотоку на 6,6% з 2010 до 2019 року. Однак COVID-19 зупинив круїзну індустрію для пасажирів, яка зараз оцінюється в 11 місяців. Це також прискорило виведення з експлуатації багатьох суден, оскільки флот став більш сучасним та екологічно чистим. Загалом у період з 2019 по 2021 рік покинуло світові океанські круїзи 31 судно, що скоротило пасажиропотік на 49 105 осіб. Ці цифри частково компенсовані прибуттям 8 нових суден місткістю 34 312 пасажирів, доданих у 2021 році. Таким чином, пасажиромісткість круїзних лайнерів по всьому світу становить 581 200 пасажирів з 323 суден, які до кінця 2021 року перевезуть 13,9 мільйона пасажирів (на 96,2% більше, ніж у 2020 році, і на 49,4% менше, ніж у 2019 році) (таблиця 2.1.1.) [8].

Таблиця 2.1

Зміна чисельності перевезень пасажирів у різних регіонах (2017-2021)

Рік	Північна Америка	Європа	Інші країни	Перевезення пасажирів по всьому світу
2017	12,645,600	6,996,000	5,536,400	25,178,000
2018	12,927,800	7,285,100	6,291,700	26,504,600

Продовження табл. 2.1

2019	12,929,200	7,564,900	7,014,800	27,508,900
2020	3,225,500	1,935,300	1,931,800	7,092,600
2021	6,118,596	3,754,580	4,032,711	13,905,900

Джерело: розроблено автором за джерелом [8]

Згідно з даними таблиці 2.1., саме у 2020 році відбулось значне падіння обсягу перевезених пасажирів круїзними судами (рис. 2.2).

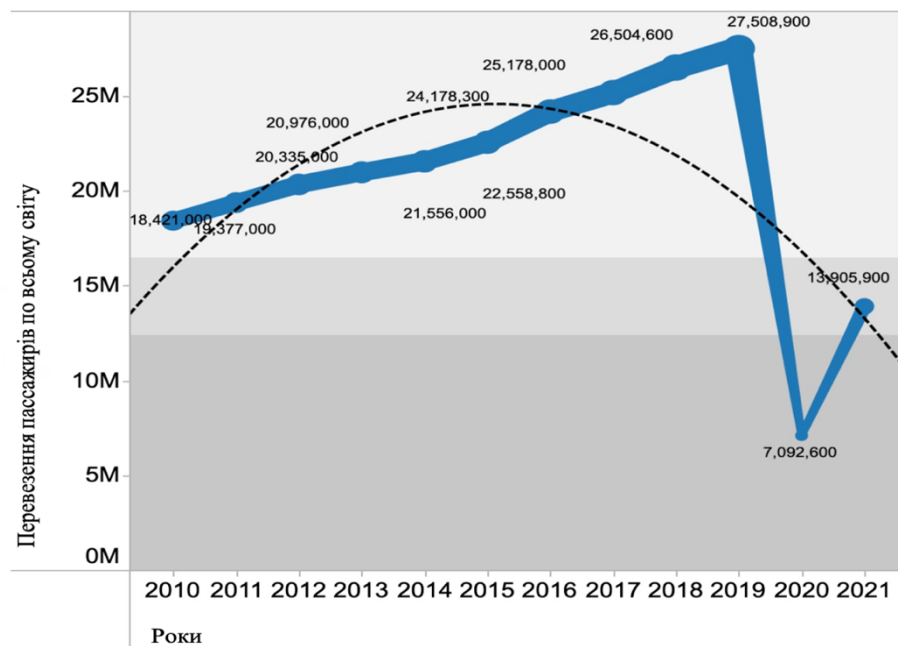


Рис. 2.2. Перевезення пасажирів по всьому світу за 2010-2021 р.

Джерело: розроблено автором за джерелом [11]

Обсяг перевезених пасажирів по всьому світі склала 7 092 600 чоловік, що набагато менше, ніж за попередні роки.

Туризм припинився у середині березня 2020 року. У перші місяці 2020 року кількість іноземних туристів зменшилась на 56%, а у травні – на 98%. Це спричинило збитки у розмірі майже 320 мільярдів доларів США за обсягом експорту, що більш ніж утричі перевищили втрати за весь період глобальної економічної кризи у 2009 році [9].

Як показано на наступному графіку (Рис. 2.3.), на прикладі трьох глобальних круїзних компаній, доходи круїзних ліній практично зникли після пандемії в березні, при цьому доходи трьох найбільших операторів впали більш ніж на 70% у 2020 році [9].

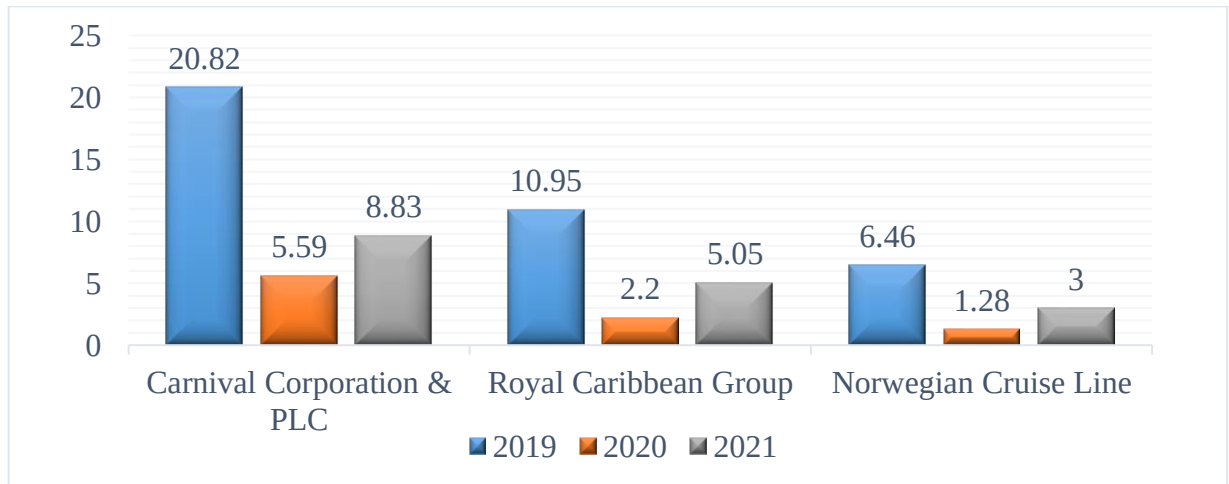


Рис. 2.3. Дохід найбільших у світі операторів круїзних ліній у 2019-2021 роках, млрд доларів США

Джерело: розроблено автором за джерелом [12]

Чисельність заходів круїзних суден в порти за рік значно зменшилась (рис.2.4.).

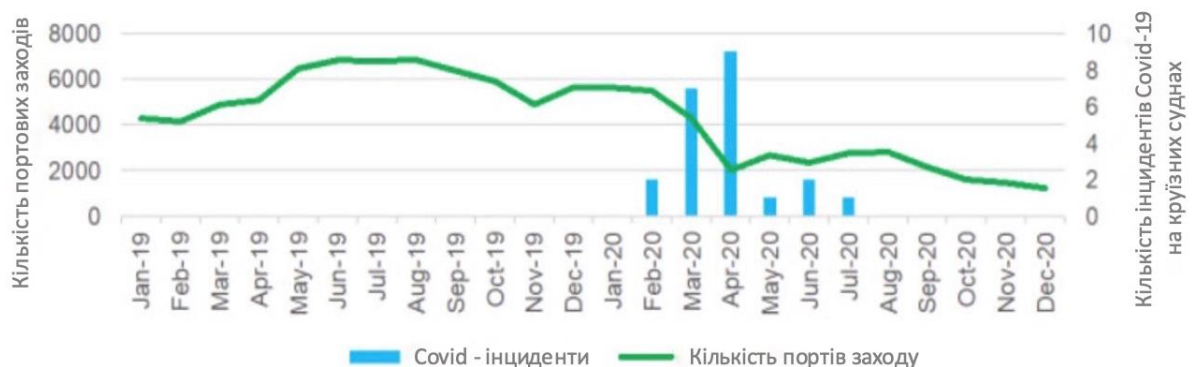


Рис. 2.4. Кількість портів заходу круїзних суден та інциденти Covid-19 випадків

Джерело: розроблено автором за джерелом [12]

Певна стратегія лідерів ринку зі збільшення круїзного флоту є наступальною, оскільки всі компанії працюють над модернізацією основних засобів (табл. 2.1).

Таблиця 2.2

Модернізація основних засобів компаній круїзного флоту

Компанія	Кількість одиниць
Carnival Corporation»:	26
- Судна під базовою маркою	6
- «Princess Cruises»	6
- «CostaGroup»	4
- «AIDA Cruises»	4
«Royal Caribbean Cruises Ltd. Co»:	24
- Судна для базової марки	7
- «Celebrity Cruises»	4
- «Silversea Cruises»	4
- У партнерстві з «TUI»	9
«Norwegian Cruise Line Holdings Ltd»	11
«MSC Cruises»	14
«Genting Group Hong Kong»:	7
- «Crystal Yacht Expedition Cruises»	4
«Viking Ocean Cruises»	18

Джерело: розроблено автором за джерелом [12]

На рисунку 2.5. показаний графік замовлень на круїзні лайнери на період 2017-2027 років.

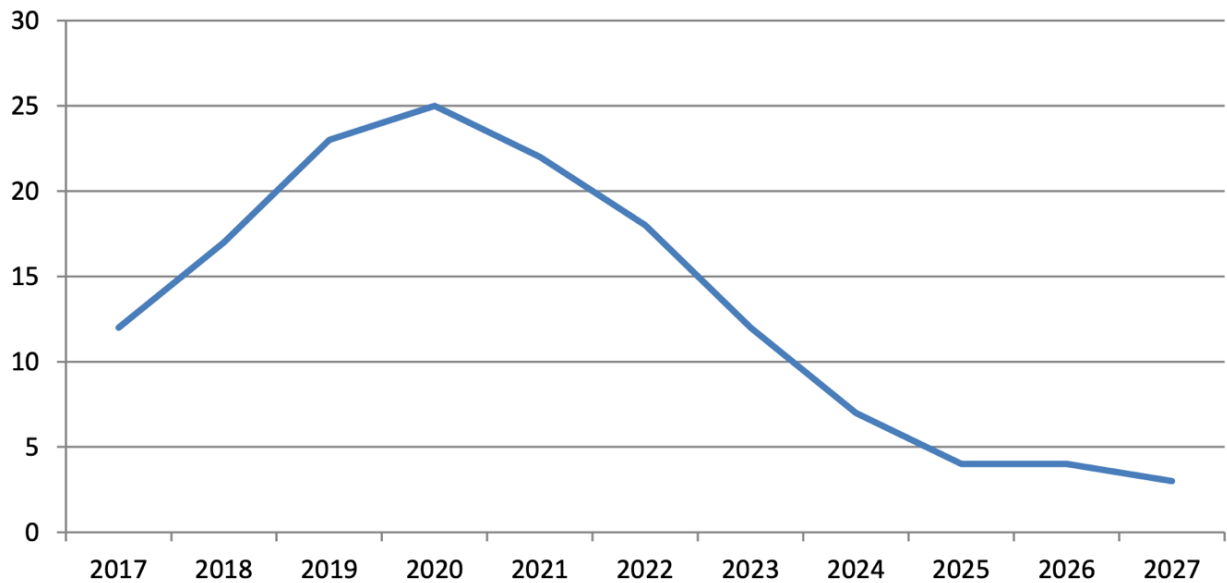


Рис. 2.5. Динаміка заявлених замовлень на оновлення круїзного флоту

Джерело: розроблено автором за джерелом [42]

Врахування замовлень на суднобудування дозволяє більш точно прогнозувати ринковий успіх. Класифікація суден показує можливість засвоєння певних регіонів світу, але виявити певні стратегічні цілі компаній складніше.

Основна мета, безперечно, - обмеження ринкових позиції, відновлення флоту для всіх ринкових одиниць, виділення комплексного пакету послуг відповідно до обраного туристом рівня сервісу, що відповідає якісній структурі замовлень на нові судна, у тому числі лайнери різної потужності на дизельних двигунах (від 2-х до 10-ти) та вітрильні яхти класу люкс. Відповідно, розвиток ринку круїзного туризму сьогодні зосереджено насамперед на створенні флоту для певних сегментів ринку з урахуванням прихованого попиту та з метою поширення нових круїзних продуктів [42]. У регіональному контексті складніше визначити завдання круїзних компаній, але визначення маршрутів окремим дочірнім компаніям створює потенціал для регіонального аналізу.

Український круїзний сегмент має перспективи до розвитку. Одеський морський торговельний порт до 1992 року залишався найбільшим пасажирським портом на Чорному морі з моменту свого заснування. Він зберігає основні риси

базового порту для круїзів по Чорному морю і круїзів країнами СНД в Середземному морі.

Адміністрація Одеського порту багато років працювала над розвитком круїзного напрямку та досягла помітних результатів: у 2013 році в порту зафіксовано рекордну кількість (за всі роки існування) круїзних суден – 106. У 2014 році до Одеси судноплавні компанії запланували 169 заходів, проте через подій у Криму та Донбасі їх було лише 28. У 2018 році круїзні лайнери взагалі не заходили до Одеського порту (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Круїзні суднозаходи до Одеського порту 2010-2023 рр.

		Море	Річка-море	Лінії	Всього
2010	с/з	72	60	28	132
	пас	45500	20330		65830
2011	с/з	71	49	33	120
	пас	51229	15500		66729
2012	с/з	77	43	33	120
	пас	61261	11243		72504
2013	с/з	106	42	34	148
	пас	81369	10580		91949
2014	с/з	28	4	9	32
	пас	8122	384		8506
2015	с/з	13	0	7	13
	пас	6563	0		6563
2016	с/з	5	0	3	5
	пас	1242	0		1242
2017	с/з	1	11	1	12
	пас	104	1532		1636
2018	с/з	0	17	0	17
	пас	0	2565		2565
2019	с/з	1	16	1	17
	пас	800	2917		3717
2020 (планувались) – але були скасовані у зв'язку з COVID-19	с/з	11	26	6	37
	пас	7494	4570		12064
2021 (планувались) – але були скасовані у зв'язку з COVID-19	с/з	22	17	13	39
	пас	12200	1450		13650
2022 (заплановано)	с/з	31	19	21	50
	пас	22096	4750		26846
2023 (заплановано)	с/з	23	0	14	23
	пас	17835	0		17835

Джерело: розроблено автором за джерелом [25]

Міжнародні круїзні компанії завжди виявляли великий інтерес до Одеси та демонструють його досі. Корінь проблеми відсутності круїзного судноплавства останніми роками полягає не в портовій чи міській інфраструктурі, а набагато глибше, повертаючись до геополітичного чинника.

2.2. Формування соціально-економічного забезпечення безпеки судноплавства

Круїзна індустрія - це сукупність великої кількості учасників, таких як судновласники та операторські компанії, пасажирські термінали круїзних портів, організація берегового і сервісного обслуговування суден та пасажирів і т. д. Саме тому в системі круїзного бізнесу, як і в інших економічних системах, існує ряд ринкових ризиків для всіх учасників соціально-економічних відносин.

Безпека туризму сама по собі має системоутворюючий характер у туризмі, оскільки його можна розглядати як основну споживчу характеристику, яку об'єктивно і фактично повинні мати туристичні послуги, тоді як інші споживчі характеристики можуть бути повністю реалізовані лише в тому випадку, якщо гарантується безпека туристів. [23]. Системоутворюючу роль відіграє концепція ризику, яка вважається деструктивним явищем, яке може призвести до посилення негативних тенденцій у туризмі в цілому та в круїзній сфері зокрема, на всіх ієрархічних рівнях та для всіх учасників підприємницької діяльності.

Стандарти сталого економічного розвитку повинні розрізняти ризики для корпоративної структури та ризики, пов'язані з діяльністю цього типу компаній для підсистем зовнішнього середовища. Їх виникнення обумовлено об'єктивністю технічних складових ризику, характером зовнішнього вигляду навколишнього природного середовища та помилками в адміністративно-виконавчому середовищі.

За часовим характером необхідно розрізняти короткострокові ризики, які пов'язані з типом прояву певних гідрометеорологічних умов у зоні діяльності

оператора та довгострокові ризики. Вони пов'язані з політичною ситуацією та збройними конфліктами у приморських регіонах, а також з економічною кризою.

Залежно від спрямованості впливу ризики можна поділити на ті, які безпосередньо пов'язані з безпекою круїзної компанії (зростання цін на паливо, інші ресурси), та ризики для споживачів або пов'язаних підсистем круїзної компанії. Зрозуміло, що їх негативний прояв матиме зворотній зв'язок та негативні наслідки для судновласників чи операторів. Наприклад, економічні втрати від глобального потепління неухильно зростають та провокують економічну кризу.

Згідно з нещодавнім звітом уряду Великобританії, зміна клімату може коштувати світу близько 5% ВВП щорічно (якщо справдяться найбільш песимістичні прогнози, ця цифра зросте до 20%) [2]. Зниження продажів може призвести до зниження попиту на морські круїзи, що призведе до уповільнення інвестиційної активності в сегменті пасажирських суден.

На безпеку круїзного судноплавства впливають системні та несистемні чинники. Системні включають гідро-метеорологічні умови плавання у певних районах Світового океану, технічні недоліки в конструктивних особливостях суден, неналежне виконання службових завдань і т. д. До несистемних факторів відносяться: терористичні акти, бойові дії, пожежі на борту, морські катастрофи, крадіжки, насильство, спалахи хвороб, падіння за борт, екологічні катастрофи тощо.

Економічна безпека - це стан стабільності, при якому соціально-економічна система може функціонувати і підтримувати рівновагу та загальний вектор розвитку в зовнішньому і внутрішньому середовищі, що динамічно змінюється, включаючи активну і все зростаючу дію дестабілізуючих факторів.

Економічна безпека розглядається як фінансова, матеріальна, інформаційна та кадрова безпека підприємницьких структур, що включають: судноплавні компанії, круїзні лінії, порти та сервісні підрозділи, які надають берегові послуги для суден, пасажирські термінали, туристичні бюро та багато іншого.

Прибутковість круїзного сектору багато в чому залежить від ефективного управління ризиками, пов'язаних з пропускнуою спроможністю пасажирських терміналів. Тут важливо досягнути відповідності величини провізної здатності флоту і пропускнуї здатності обслуговуючих підрозділів, а також орієнтованого на майбутнє пасажирського транспорту. Проблема полягає в тому, що портова інфраструктура (наприклад, довжина та висота причалів) не встигає за зростаючими розмірами та потужностями нових сучасних круїзних суден, що означає підвищений фінансовий ризик.

Круїзний сервіс вимагає високого рівня роботи для забезпечення якості послуг. Тому екіпажі круїзних лайнерів відрізняються кількістю та різноманітністю фахівців. Кількість чисто морських професій ґрунтується на нормах безпеки судноплавства. У цьому зростає роль менеджменту за критеріями стійкості позиціонування підприємства у сегменті операційної діяльності.

Складність круїзних операцій визначається низкою послуг та технологій щодо їх реалізації, а також організацією роботи в круїзному судноплавстві. Отже, нормування та планування потреб у людських ресурсах мають основне значення для оптимізації показників. Особливе місце у вартості круїзних перевезень займає оплата енергоресурсів та праці. Тому особливу увагу слід приділяти першому фактору, особливо з огляду на обмеження довкілля.

В останні роки оператори круїзних ліній підтримують високий рівень прибутковості, незважаючи на зростання цін на паливо та цінову конкуренцію. Це пов'язано з низькими витратами на утримання екіпажу та можливістю отримувати дохід на борту. Екіпаж складається в основному з громадян Індії, Болгарії, Румунії, Індонезії та Філіппін. За статистикою Міжнародної федерації робітників транспорту, понад 70% тих, хто працює на круїзних лайнерах, працюють у готелях та у сфері громадського харчування: офіціанти, бортпровідники, персонал пральні, робітники кухні і т. д. Їх робочий час складає 10-12 годин на день. У той же час зарплата бортпровідника може становити 650

- 1150 доларів на місяць, враховуючи чайові, у той час як працівник пральні зазвичай не отримує чайових і може заробляти лише 700 доларів на місяць.

Розширення інноваційних підходів є найважливіший аспект економічної безпеки. Сучасні методи управління екіпажами та умови праці все частіше викликають питання щодо ефективності круїзного судноплавства. Невпинно зростаючі розміри круїзних суден, впровадження нових технологій у конструкції зі складними бортовими системами вимагають підвищеного рівня професіоналізму та продуктивності екіпажу. Підбір такого кваліфікованого екіпажу для круїзних компаній стає складнішим та дорожчим.

Правила морської безпеки постійно посилюються як з погляду технічної надійності, так і з погляду екологічних, гігієнічних і соціальних вимог. Висока витрата енергії через велику витрату палива знизилася ефективність цих суден. Вони характеризувалися невисокою прибутковістю через економічну безпеку оператора [43].

Наступний напрямок – це безпека туристів та екіпажу круїзного лайнера, а саме: збереження життя, здоров'я, майна, особистої недоторканності, якісне медичне обслуговування, безпечні умови праці членів екіпажу. Поява «плавучих міст/курортів» ставить під сумнів ефективність традиційних протоколів евакуації та правил безпеки, які необхідно адаптувати для розміщення більшої кількості пасажирів на борту. Навіть незначні інциденти, пов'язані зі здоров'ям та безпекою під час морської подорожі, які поширюються через засоби масової інформації чи пасажирів у соціальних мережах, можуть, якщо їх не лікувати, перерости у повномасштабну кризу репутації круїзної компанії.

На початку 2019 року ЗМІ, зокрема телеканал CNN, повідомили про подію на борту найбільшого у світі круїзного лайнера Oasis of the Seas. Близько 300 туристів та екіпажу були заражені небезпечним вірусом Норуолк протягом 2 днів, і лайнер перетворився на плавучий шпиталь. Капітан вирішив перервати тижневий тур Карибським морем і повернутися у вихідний порт Канаверал у Флориді. Це, звичайно, підірвало репутацію компанії Royal Caribbean, яка володіє лайнером.

А наприкінці квітня 2020 року круїзний лайнер Costa Magica із хворим екіпажем зайшов до порту Анкона на італійському Адріатичному узбережжі, повідомляв ТАСС з посиланням на агентство ANSA. На борту знаходилося 617 членів екіпажу, у 130 з яких діагностовано коронавірус. Лайнеру було відведено окрему ізольовану причальну зону. Усі, хто перебуває на борту, проходили тестування на коронавірус двічі з різницею в 24 години, і ніхто не міг покинути круїзне судно, поки не буде відомий результат. Інфіковані знаходились в ізоляції у каютах.

Для ефективного реагування на інциденти та управління масовими скупченнями потрібний покращений зв'язок на борту. Антикризове управління після інциденту залежить від прозорості зв'язку, доступності інформації та надійності не лише на борту, а й між морем та сушею [37].

Особливу увагу слід приділяти розумінню поведінки людей у таких інцидентах та розвитку навичок, що дозволяють справлятися з критичними ситуаціями. У зв'язку зі значними втратами внаслідок великих морських катастроф та збільшенням кількості круїзних суден великої місткості, питання евакуації пасажирів та екіпажів у морі стають дедалі актуальнішими.

Міжнародна морська організація (ІМО) переглянула низку керівних принципів щодо проведення всебічного аналізу евакуації та сертифікації великих пасажирських судів на етапі проектування.

Кількість круїзних заходів у Чорноморському регіоні з року в рік зменшується і у 2017 році становила лише кілька суден. Спочатку це було пов'язано з політичними подіями в Україні, анексією Криму, а потім із труднощами в політичній сфері у Туреччині.

Спроби державного перевороту та серія терористичних атак у цій країні призвели до того, що великі круїзні компанії відмовилися заходити до Стамбула і тим самим обминати протоку та весь басейн Чорного моря. Це прямий доказ того, що безпека круїзних ліній є найважливішим фактором при плануванні заходу в порт, хоч би яким привабливим він був для туристів.

Екологічна безпека відіграє особливу роль у стійкому розвитку круїзної промисловості. Туризм може бути дуже корисним для економіки, але згідно з дослідженнями вчених з Австралії, Індонезії та Китаю, опублікованими в журналі *Nature Climate Change*, він викликає 8% антропогенних парникових газів. Більшість викидів дають далекомагістральні судна. Вчені також зважили на викиди в атмосферу від перевезення продуктів та інших товарів, необхідних для роботи туристичної інфраструктури.

Крім того, за даними Агентства з охорони навколишнього середовища (Environmental Protection Agency), круїзне судно з 3000 пасажирів виробляє близько 800 000 літрів брудних стічних вод протягом тижня. Тому мінімізація антропогенного впливу круїзного кластера на стан прибережних регіонів має важливе значення [32].

Кінцева мета – нормалізувати якість довкілля в основній операторській діяльності. Головне – не допустити негативного впливу круїзного судноплавства на прибережний рекреаційний комплекс та на умови життя населення району. Безпека жителів круїзного порту, котрі відчують незручності, пов'язані з виходом на берег великої кількості туристів та екіпажу з круїзного лайнера (збитки навколишньому середовищу, транспортні проблеми, руйнування історичних міст, проблема вільних місць у ресторанах, барах, поведінка туристів круїзних лайнерів) також є серйозною проблемою сталого розвитку круїзної індустрії.

Відомо, що круїзний бізнес, зокрема, приносить дохід круїзним компаніям та економіці в цілому. Проблема у тому, як ці переваги розподіляються по ланцюжку, чи використовуються вони портами, які беруть функції обслуговування великого потоку пасажирів на себе (транспорт, екскурсії тощо).

У недавніх дослідженнях європейських вчених, які займаються цією проблемою, все більше переважають скептицизм та сумніви. Перенаселеність історичних місць, пам'яток культури та туристичної інфраструктури в цілому, задоволення потреб нічних туристів, обмежені витрати пасажирів круїзних суден на суші та забруднення навколишнього середовища (викиди та відходи)

впливають на життя місцевих жителів та викликають їхнє невдоволення. Щоб привернути увагу до цієї проблеми, венеціанці виступили проти круїзних суден, які, на їхню думку, забруднюють довкілля та є небезпечними для фундаменту унікальних будівель Венеції. Антикруїзні настрої спостерігалися також у Барселоні, Санторіні та Дубровнику. Крім того, круїзна індустрія піддається критиці та публічно контролюється неурядовими організаціями, вченими та засобами масової інформації.

Порти дуже неохоче вкладають кошти в інфраструктуру, що дозволить прибуття більших круїзних суден. Як вдалий приклад вирішення проблем впливу круїзної індустрії з точки зору екології на порти, які відвідують пасажирські судна, можна навести спільні зусилля портів Балтійського моря щодо створення проекту Green Cruise Port, який спрямований на вирішення проблем у трьох основних сферах:

- 1) розвиток портової інфраструктури в розрізі критеріїв сталого розвитку;
- 2) створення екологічно чистого наземного транспорту, що зв'язують круїзні порти
- 3) екологічні та економічні наслідки екскурсійного обслуговування пасажирів круїзних суден для портових міст.

Положення Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден (MARPOL 73/78) постійно переглядаються з метою підвищення рівня екологічної безпеки водних ресурсів.

Великі круїзні компанії беруть участь у проекті «Сталий круїз» (Sustainable Cruise), який фінансується Європейською комісією для впровадження технологій зі скорочення та переробки твердих відходів на круїзних лайнерах та очищення вихлопних газів (EGCS); мінімізація використання тари та упаковки у всіх процесах, переробці паперу тощо [28].

Крім цих технологій, круїзні лайнери оснащені енерго- та водозберігаючими приладами, сонячними батареями, пристроями шумоподавлення, кондиціонування повітря, очищенням стічних вод, покриттям корпусу нетоксичними фарбами тощо.

Прибережні енергетичні технології виділяють серед інновацій у системі захисту довкілля в DESTINATION. Наприклад, лайнери компанії Carnival вже використовують їх під час свого перебування в порту Лонг-Біч для підключення до електрики в доках, що дозволяє їм відключати внутрішні джерела енергії та уникати забруднення повітря та шуму в порту.

Круїзні компанії пропонують спеціальну підготовку з утилізації судових відходів не лише для екіпажу, а й для відповідних берегових робітників. На круїзних лайнерах також присутні екологи.

Круїзні компанії ставлять власні стратегічні цілі, засновані на принципах соціальної та екологічної відповідальності, і проявляють ініціативи щодо зниження негативного впливу круїзів на довкілля, щоб забезпечити баланс між стійкістю та стабільністю економічної діяльності, зберігаючи при цьому свій високий потенціал у майбутньому.

Безумовно, проблема забезпечення комфортного та безпечного відпочинку пасажирів круїзного лайнера безпосередньо пов'язана із безпекою лайнера. Вона включає безпеку на морі, кваліфікацію екіпажу, запобігання зіткнень, протипожежний захист, піратство і багато іншого. Як показує морська катастрофа лайнера Costa Concordia, конструктори пожертвували морехідними якостями лайнера, щоб збільшити пасажиромісткість. Невелика осадка призвела до зниження стійкості судна, через що він одразу ж перекинувся під час зіткнення зі скелями. У той же час інтер'єр судна був небезпечним лабіринтом, в якому неможливо було організувати безпечний план евакуації. Тому нові підходи до управління безпекою з'явилися не лише на основі висококваліфікованих моряків та менеджерів, а й для покращення конструктивних особливостей корабля [38].

Експлуатацію більшості старих пасажирських суден була припинена судновласниками через нові правила СОЛАС. Для продовження експлуатації суден з урахуванням забезпечення параметрів безпеки необхідно провести комплексні роботи з реконструкції та модернізації, які потребують додаткових вкладень.

Однією із закономірностей ризику в круїзному судноплаванні є загроза нападу піратів у зв'язку з розширенням доступу до сучасних технічних засобів навігації та озброєння. На перший погляд, пасажирські судна здаються безпорадними перед загрозою піратів, але це не так. Вони оснащені водяними шлангами високого тиску та великими акустичними пристроями, так званими звуковими гарматами.

Для пасажирів круїзного лайнера безпека – це можливість насолодитися якісним відпочинком як на теплоході, так і на суші, отримати позитивні емоції та убезпечити себе від проблем та неприємностей. Тому компетентність у сфері управління безпекою круїзного судноплавства має першорядне значення для його сталого розвитку.

2.3. Стан та проблеми забезпечення безпеки судноплавства на морському й річковому транспорті в Україні

Круїзне судноплавство виконує низку основних функцій ефективного використання приморського розташування виробничо-рекреаційного потенціалу морегосподарського комплексу країни. Дослідники вважають, що Чорноморський регіон України має певні природно-кліматичні умови сезонного розвитку круїзного судноплавства. У європейській економіці спостерігається висока концентрація торгових портів, розвинена інфраструктура, близькість до європейських та близькосхідного ринків, які створюють передумови для морегосподарської інтеграції. Морська доктрина України виконує вирішальну роль у розвитку міжнародних транспортних систем, модернізації українського торговельного флоту та впровадженні нового економічного формату морегосподарського комплексу держави.

Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 року основними цілями державної морської політики є просування та розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному та соціальному

рівні з метою задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності у світовому ринку та повністю використати геополітичний потенціал країни [1].

Також виділяють і інші завдання державної морської політики згідно з Морською доктриною України до 2035 року (рис. 2.6).

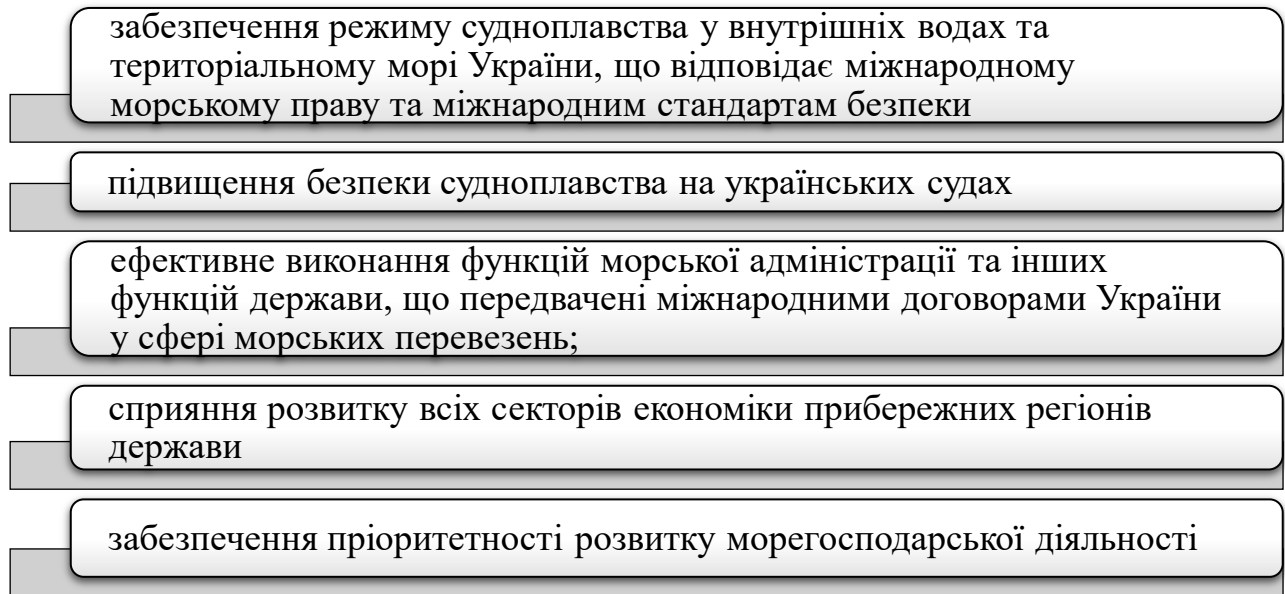


Рис. 2.6. Завдання державної морської політики

Джерело: розроблено автором за джерелом [1]

Здійснюватися ці завдання мають за допомогою економічно доцільної та екологічно безпечної морської діяльності, що пов'язана з розвідкою, видобутком, використанням, збереженням та відтворенням природних ресурсів, забезпеченням їх невичерпного використання; торговельне мореплавання, портовою діяльністю, суднобудуванням та судноремонтом; забезпеченням розвитку морського туризму та ін.

Основна мета державної морської політики України в регіональному аспекті – створення умов для динамічного збалансованого соціально-економічного розвитку прибережних регіонів, які повною мірою використовують їхнє місце розташування. Реалізація пріоритетів розвитку, визначених у Морській доктрині, дозволила дослідити поточний стан круїзного

сектору торговельного судноплавства та перспективи його розвитку у приморських регіонах України.

На відміну від світового ринку, головною особливістю сучасного вітчизняного ринку круїзного туризму є практично повна відсутність попиту українських туристів на внутрішні круїзи Чорним морем. Слід додати до цього відсутність програми розвитку транзитно-транспортної складової морського круїзного бізнесу. Після невдалих спроб відродити вітчизняний круїзний флот українські туристи повністю звернули увагу на європейські круїзи, які активно пропонують світові круїзні компанії. При цьому потік іноземних туристів на круїзних лайнерах, які прибувають у внутрішні порти України, з кожним роком зростає. Про відродження ринку круїзного туризму свідчить і зростання кількості спеціалізованих туристичних компаній, які пропонують тури для українців [22].

Підвищення середньої пасажиромісткості провідних круїзних ліній є серйозною проблемою для українських портів та приймаючих туристичних агентств, оскільки потребує структурних змін у розвитку портової та туристичної інфраструктури, у тому числі збільшення парку автобусів та професійних гідів-перекладачів.

Слід зазначити, що інфраструктура українських портів не здатна для прийому мегалайнерів. Виняток становить Одеський морський порт, який безпосередньо біля причалу може приймати судна довжиною не менше 240 м та осадком 8,5 м. Пропускна спроможність пасажирського терміналу Одеського порту – до 4 млн осіб на рік. Одночасно він може приймати до п'яти лайнерів. Таким чином, крім доходу, одержуваного власниками туристичної інфраструктури Одеси від обслуговування туристів, які прибувають на берег, у перспективі, якщо попит на круїзи Чорним морем зросте, самі порти можуть очікувати солідних інвестицій з боку круїзних компаній. За словами Пітера Уайльда, голови консалтингової компанії «P. Wild International», європейський турист, який виходить на берег у порту заходу, витрачає в середньому близько 100 євро на день.

Згідно з інформацією Всесвітньої туристичної організації, 8% становить щорічне стабільне зростання туристів, що користуються різними формами морських круїзів. Сьогодні близько 15 мільйонів людей подорожують морем щорічно. При цьому слід зазначити, що тема вивчення стану та тенденцій розвитку морського круїзного туризму в Україні стає особливо актуальною. Чорне море має величезний потенціал для розвитку морського круїзного туризму. У той же час круїзна індустрія потребує нових маршрутів і портів заходу. Вітчизняні круїзні порти демонструють стабільність у зростанні суднозаходів та пасажиропотоку. За останні роки кількість круїзних заходів до портів збільшилася майже на 13%. При цьому слід зазначити, що пріоритети, від яких залежить майбутнє та реальність розвитку морського круїзного туризму, за винятком Морської доктрини України, не визначено в жодному юридичному документі України. І при цьому вченим і практикам ще доведеться попрацювати та прописати такі завдання, щоб законодавчо регулювати діяльність суб'єктів господарювання у цій сфері.

В даний час інфраструктура вітчизняних портів не підходить для прийому мегалінерів. Ця тема може стосуватися лише Одеського морського порту, який може приймати судна завдовжки не менше 240 м та осадкою 8,5 м, але для розвитку морського круїзного туризму недостатньо просто інфраструктури українських портів. Для цього доцільно розширювати міську інфраструктуру, особливо аеропорти, прокладати якісні дороги та створювати паркувальні місця саме для екскурсійних автомобілів [46].

Дослідження підтверджують думку, що Чорне море за своїм географічним положенням не є транзитним. Щоб виділитися в окремий напрям для морського круїзного туризму, близько п'яти вітчизняних портів повинні мати інфраструктуру, здатну обслуговувати судна довжиною понад 300 м. Нині лише два порти на Чорному морі мають таку інфраструктуру – Одеса на Україні та Констанца у Румунії.

У липні 2021 року в аеропорту Одеса запрацювали на повну силу нова злітно-посадкова смуга та новий перон зі стоянками для літаків. Фактично, з

цього моменту найбільше місто на півдні України отримало повністю оновлені повітряні ворота.

Нову смугу почали будувати наприкінці 2017 року за рахунок державних коштів та здали під ключ 16 липня 2021 року, коли приземлився перший літак SkyUp із Києва.

Нова смуга може приймати без обмежень усі популярні моделі середньомагістральних літаків сімейств Boeing 737 та Airbus A320. Вони становлять основу парку українських та іноземних авіакомпаній, які літають до Одеси чи потенційно можуть розпочати сюди польоти. Характеристики смуги дозволяють приймати і далекомагістральні авіалайнери, наприклад Boeing 767, Airbus A330 або Boeing 777.

Особливістю нової лінії є наявність системи інструментальної посадки категорії IIIA ICAO за курсом 14 з боку моря. В Україні таке обладнання зараз є лише у Борисполі. Його хочуть запустити в роботу до осені, це дозволить аеропорту Одеса працювати практично за будь-якої погоди. За допомогою нової ЗПС планують нарощувати пасажиропотік. Це перша ЗПС, яку збудували в Україні за 10 років [36].

Тепер посадки можливі при видимості не менше 200 метрів. Старе обладнання дозволяло сідати, якщо видимість не менша за 800 метрів. В результаті це призводило до того, що рейси до Одеси скасовувалися, затримувалися або йшли на запасний аеродром у період туманів. Нове обладнання дозволить звести вплив погоди на графік польотів до мінімуму, що дуже сподобається пасажирам.

Останні 10 років вимоги до судового палива завжди посилюються. Міжнародна морська організація (ІМО) запроваджувала нові обмеження в середньому кожні два роки. За цей час допустимий вміст сірки у паливі знизився на 90%.

З 2020 року ІМО вміст сірки у паливі становив лише 0,5%, а у зонах особливого контролю ECA (Emission Control Areas) навіть 0,1%. Сьогодні ці зони

включають води Північного та Балтійського морів, Ла-Маншу, Карибського моря та 200-мильних зон США та Канади.

Крім сірки, строгому регулюванню підлягає також вміст оксидів азоту у викидах. Зони із найсуворішим контролем викидів NO_x з 2016 року – це північноамериканська частина ЄСА та Карибський басейн. Балтика та Північне море були приєднані у 2021 році. Норми засновані на частоті обертання двигуна і поступово будуть посилюватись з 2021 року.

Але це лише перша частина планів ІМО. Міжнародна морська організація поставила собі за мету скоротити викиди парникових газів з морських суден на 40% до 2030 року і на 70% до 2050 року.

Такі серйозні обмеження дали потужний імпульс пошуку альтернативних рішень, експериментам з нетрадиційними видами палива та системами очищення.

Морський транспорт є основою торгівлі у регіоні Балтійського моря. Там будь-якої миті часу перебуває на озброєнні понад 2 000 суден, і це число зростає, як і розміри самих суден. Балтійське море дуже забруднене. Проте більшість забруднення викликана діяльністю людини на суші. Але морська діяльність також сприяє загальному забрудненню – викиди в атмосферу від двигунів та стічні води пасажирських суден [39].

У жовтні 2009 року Європейська Рада ухвалила стратегію Європейського Союзу для регіону Балтійського моря. Це перша макрорегіональна стратегія у Європі.

Мета цієї стратегії – зберегти Балтійське море, консолідувати регіон та сприяти його процвітанню шляхом поглиблення співробітництва та сприяння більш збалансованому розвитку.

Стратегія сприяє реалізації великих політичних проектів ЄС, таких як ЄС-2020, та сприяє регіональній інтеграції. Стратегія поділена на кілька пріоритетних областей, включаючи пріоритетну область чистих перевезень. Головна мета цієї пріоритетної галузі – зробити регіон Балтійського моря «модельним регіоном для чистого судноплавства». Координатором

пріоритетного спрямування є Морська адміністрація Данії. Його завдання - підтримувати політичний діалог і від імені інших держав Балтійського моря розробляти взаємовигідні флагманські проекти на місці, одночасно забезпечуючи поширення проектної діяльності по всьому регіону.

Справа в тому, що Балтійське море плоске, напівзакрите, а його береги густо заселені. Судноплавство посилює його екологічну вразливість через викиди в атмосферу, незаконні та випадкові розливи нафти, небезпечних речовин та інших відходів, а також потрапляння в море чужорідних живих організмів разом з водяним баластом із суден.

Щоб обмежити забруднення від судноплавства, з 2015 року було запроваджено нові правила, які зобов'язують судна, що плавають у Балтійському морі, скорочувати викиди оксидів сірки з 1% до 0,1%. Також очікується, що найближчими роками буде введено регламент щодо викидів оксидів азоту.

Такі вимоги змушують судновласників використовувати більш дорогі види палива під час плавання у Балтійському морі. Це, у свою чергу, ставить під загрозу конкурентоспроможність морського транспорту в порівнянні з автомобільним транспортом, що в кінцевому підсумку призводить до так званого структурного зсуву назад, оскільки вантажні перевезення переходять із суден на екологічно шкідливіші автомобільні перевезення.

Одне з рішень – перейти на менш забруднюючі види палива, такі як зріджений природний газ (ЗПГ). Викиди від суден, що працюють на ЗПГ, практично не містять частинок сірки та азоту, містять менше вуглекислого газу і, таким чином, скорочують загальні викиди приблизно на 15%.

Крім викидів, судноплавство також забруднює довкілля різними видами відходів та стічними водами, що скидаються у море. Сьогодні вже набув чинності новий регламент, який забороняє практично будь-яке скидання відходів у море. Екологічні норми допомагають стимулювати перехід морського сектора до чистішого та «зеленого» тобто екологічного судноплавства, але вони також створюють певні труднощі для галузі, яка дуже постраждала від фінансової кризи останніх років.

Важливо пам'ятати, що морські перевезення справді є дуже ефективним видом транспорту з погляду викидів на тонну вантажу; Таким чином, зростання судноплавства може підтримати розвиток торгівлі та стати частиною рішення регіону щодо подолання заторів на дорогах.

На мою думку, необхідно запровадити аналогічну Стратегію і для нашого Чорноморського басейну. Адже це допоможе значно зменшити вплив шкідливих викидів в атмосферу, розливів нафти та інших небезпечних випадків та буде сприяти більш збалансованому розвитку Чорноморського регіону, зокрема найбільш розвинутого порту Одеса.

Дослідження, проведені для виявлення проблем у розвитку круїзного туризму, показали, що успішне проектування та функціонування круїзного ринку та морського туризму загалом потребує комплексного розвитку всіх елементів круїзного судноплавства та відповідної туристичної інфраструктури. Основою реалізації концепції комплексного розвитку круїзного туризму в Чорноморських регіонах України є інформаційний маркетинг, який орієнтований на виявлення потреб споживачів та необхідної якості пропонованого круїзного продукту, та маркетинг бази даних, який орієнтований на створення та аналіз інформації про потенційних та реальних круїзних клієнтів, їх характеристик, потреб та ін. Ефективність маркетингової стратегії круїзних регіонів багато в чому визначається чіткістю виділення цільових ринкових сегментів туристичних потоків та круїзних операторів, що особливо актуально для нових напрямлень до морських портів України.

Наша країна могла б ініціювати створення міжнародного кластеру для просування бренду круїзів Чорним морем [15]. Враховуючи роль чорноморських портів у розвитку круїзного туризму, слід визначити, що з 400 круїзних суден, що заходили до турецького порту Стамбул, лише п'ята частина мандрувала на північ через протоку Босфор до Чорного моря.

Основна причина у тому, що порти Чорного моря, за винятком Одеси, не мають інфраструктури для приймання пасажирських суден завдовжки понад 200 метрів. Нещодавно Одеський порт провів активний діалог з міжнародними

судноплавними компаніями в рамках Асоціації MedCruise та просував проект об'єднання восьми основних круїзних портів Чорного моря під єдиним брендом Cruise Black Sea. Завдяки системному маркетингу, туристична галузь на Чорному морі може розвиватися дуже перспективно. На думку експертів асоціації MedCruise, що об'єднує 59 круїзних портів у Середземному, Егейському та Чорному морях, за сприятливих умов круїзний бізнес на Чорному морі загалом може щороку зростати найближчими роками. Цьому особливо сприяють світові тенденції - круїзний ринок Північної Америки зростає повільніше, ніж світовий ринок, особливо через задоволений попит американців, а оператори шукають нові враження для морських туристів на протилежному боці планети.

Стратегічні перспективи Чорноморського регіону також пов'язані з можливою участю мешканців країн СНД та ЄС у морських подорожах, для яких переліт до бази круїзу, особливо до Одеси, буде нетривалим, таким як Польща, Чехія, Угорщина та інші. Це потенційні пасажери великих лайнерів, здатних взяти на борт дві тисячі та більше пасажирів. Судна, які в даний час вважають за краще бронювати компанії як найвигідніші для трьох і більше тисяч пасажирів, поки вони не регулярно заходитимуть в українські порти на Чорному морі. Водночас, історичні пам'ятки Чорноморського узбережжя дедалі більше привертають увагу спроможних туристів. Однак, існують певні чинники, що стримують розвиток в'їзного круїзного туризму в регіоні (рис. 2.7.)



Рис. 2.7. Фактори, що стримують розвиток в'їзного круїзного туризму в регіоні

Джерело: розроблено автором за джерелом [14]

Клієнти є вирішальним чинником функціонування морського туризму. Концепція розвитку морського туризму має однаково враховувати фінансові та нефінансові інтереси клієнтів. Щоб поліпшити відносини з клієнтами, суб'єктам господарювання необхідно зробити круїзи безпечнішими, скоригувати цінову політику, розробити нові маршрути тощо.

Одна з переваг сучасних круїзних технологій – можливість користуватися Інтернетом. Сучасним туристам потрібен доступ до Інтернету, електронний обмін повідомленнями, фотографіями з друзями, родичами та багато іншого. Тому надання доступу до Інтернету часто стає одним із визначальних факторів при виборі круїзного лайнера. Однак при виборі круїзної компанії для клієнта найчастіше зустрічаються такі більш значимі фактори: безпека, якість, у тому числі, якість обслуговування, ціна, простота використання, асортимент послуг. Компанії, які пропонують ці можливості, мають конкурентну перевагу на ринку.

Для клієнтів, які є прямими споживачами послуг морського туризму, головними вимогами є їхня безпека, якість та фінансова доступність послуг морського туризму. Щоб контролювати ефективність роботи компаній у сфері морського туризму з клієнтами, необхідно використовувати такі показники:

коефіцієнт безпеки послуг морського туризму, коефіцієнт їхньої фінансової доступності та доступності для онлайн-бронювання.

Результати функціонування морського туризму можна оцінити лише на рівні національної економіки, регіону та окремих підприємств.

Клієнти також відповідають за використання послуг морського туризму. Контроль відповідального ставлення пасажирів до природних та туристичних ресурсів з боку державних регулюючих органів має ґрунтуватися на розробці та контролі за дотриманням етичних кодексів поведінки туристів, встановленні системи штрафів за безвідповідальну поведінку при споживанні послуг морського туризму.

Основними показниками розвитку морського туризму, які мають контролювати органи державної влади, є частка доходів бюджету від морського туризму, частка морського туризму у ВВП, кількість аварій чи смертей громадян України [14].

В Україні концепція сталого розвитку морського туризму має розроблятися державними регуляторними органами. Ця концепція спрямована на мінімізацію негативного впливу на розвиток круїзного бізнесу та враховує механізми його стимулювання у туристичній сфері.

У разі кризи круїзний ринок має відновити вихідні параметри та рівновагу у відносно короткі терміни. Здатність тієї чи іншої галузі або її елементів до сталого розвитку визначається доступними матеріальними та нематеріальними ресурсами, ступенем залежності від умов довкілля, економічним та технологічним потенціалом.

Круїзне судноплавство має всі передумови для стабільного зростання протягом тривалого часу. Проте відсутність нормалізованих передумов обмежує цю можливість. Про відносну стабільність галузі свідчить той факт, що круїзний туризм продовжував розвиватися, незважаючи на низку криз.

Наприклад, у 2016 році на пасажирський термінал Одеси було здійснено п'ять заходів суден, що є рекордно низьким і навіть нижчим за кризовий рівень. (рис. 2.8.).

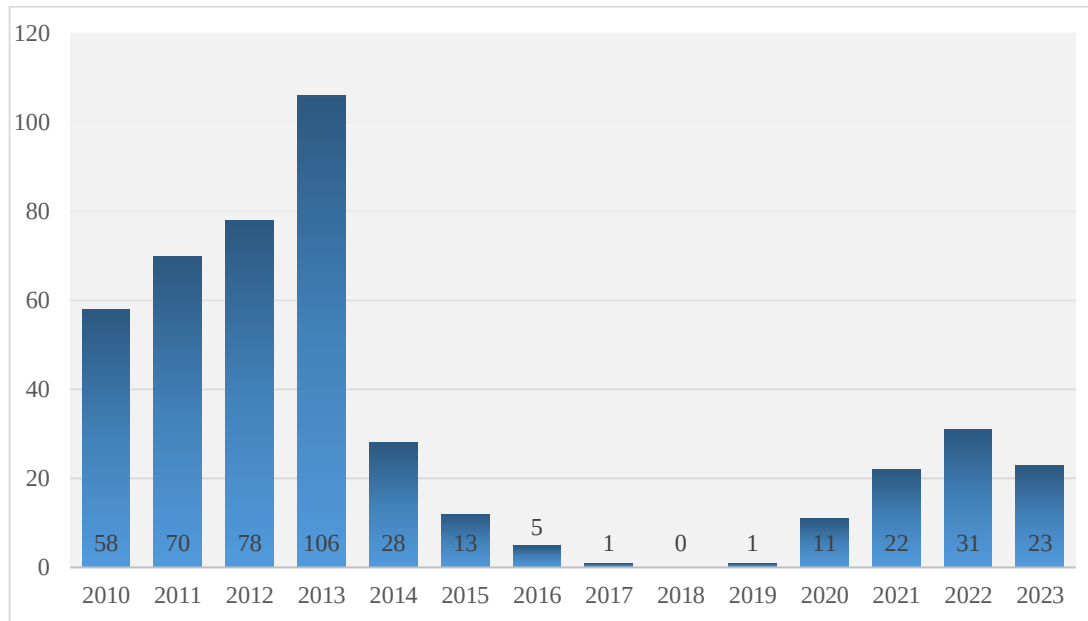


Рис. 2.8. Динаміка суднозаходів круїзних суден в Одеський порт за період 2010–2023 рр.

Джерело: ukrstat.gov.ua

За офіційними даними Державної служби статистики України, до Одеського порту щороку заходять у середньому 65-70 лайнерів. Максимальне значення круїзних суднозаходів в Одеський порт було зафіксовано у 2013 році – 125 одиниць (106 морських та 19 річкових). На 2014 рік було заплановано 156 заходів пасажирських суден. Проте через політичну та економічну кризу в Україні останніми роками кількість заходів до Одеського порту різко скоротилася. Деякі круїзні компанії пропонують заходи до Стамбула, відвідати Трабзон і не вирушати в інші чорноморські порти, деякі з яких переорієнтували суднозаходи з Одеси до Варни та Батумі.

У 2018 році до Одеського порту не зайшло жодного круїзного лайнеру під іноземним прапором. У 2018 році круїзне судноплавство в Одесі було представлено рейсами двох річкових пасажирських теплоходів під українським прапором «Принцеса Дніпра» та «Вікінг Синеус», які 17 разів пришвартувалися біля причалів морського порту. За даними адміністрації порту, обслуговувалося близько 2500 іноземних туристів [.

На 2020 та 2021 було заплановано 11 та 22 суднозаходи відповідно, проте були скасовані у зв'язку з COVID-19.

28 вересня 2021 року до Одеського порту зайшло пасажирське судно Sea Dream II (довжина – 105 м, прапор – Багамські острови). Лайнер курсує між портами Середземного та Чорного морів, починаючи з Афін, Греції. Попередній порт заходу перед Одесою – Констанца, Румунія. Наступного дня судно за розкладом вирушило в дорогу до Варни, Болгарія. На борту Sea Dream II подорожувало близько 60 туристів, переважно громадяни США та Канади.

Напередодні заходу першого з початку пандемії круїзного лайнеру адміністрація Одеського морського порту спільно з ДУ «Лабораторний центр МОЗ України на водному транспорті» розпочала та впровадила оперативний «План заходів з епідемічної безпеки при обслуговуванні круїзних суден». У цьому документі враховано рекомендації ВООЗ, ІМО та опубліковані європейські стандарти охорони здоров'я, які були введені для забезпечення безпеки пасажирів та членів екіпажів пасажирських суден від коронавірусу Covid-19.

За словами голови Одеського морського порту М.Лапая, обслуговування антиковідних протоколів пасажирів лайнеру Sea Dream II у наступному році дозволить здобути відповідний досвід для безпечного прийому круїзного флоту. Наразі адміністрація порту отримала 31 заявку на відвідування Одеси круїзними лайнерами у сезоні 2022 року. А на 2023 рік вже поступило 23 заявки для заходу в Одеський порт [18].

Заходи суден під іноземним прапором до Одеського порту були припинені у 2016 році через погіршення ситуації з безпекою у Чорноморському регіоні. П'ятирічна перерва переривалася лише двічі: 14 червня 2017 року порт відвідало невелике експедиційне судно ISLAND SKY зі 104 туристами на борту, а 30 жовтня 2019 року вид на портове місто Одеса буквально прикрасив теплохід AMERA (750 туристів).

Незважаючи на негативні політичні, економічні та епідемічні чинники, які останніми роками практично зупинили круїзне судноплавство у басейні Чорного

моря, Одеський морський порт не перериває контактів із провідними світовими операторами круїзного флоту. Крім того, адміністрація порту бере активну участь у роботі найбільшої в світі асоціації круїзних компаній MedCruise і кілька років тому ініціювала створення міжнародного консультативного органу для координації відновлення круїзного судноплавства в північно-західній частині Чорного моря в постковідний період – Black Sea Working Group.

Дослідження, проведені для виявлення проблем у розвитку круїзного туризму, показали, що успішне проектування та функціонування круїзного ринку та морського туризму загалом потребує комплексного розвитку всіх елементів круїзного судноплавства та відповідної туристичної інфраструктури. Сектор вітчизняного туризму відіграє надзвичайно важливу роль у соціально-економічному житті країни. Його статус та зацікавленість держави у подальшому розвитку галузі зростає, а вплив туризму посилюється практично на всі сфери життя та діяльності людей. Спеціалізовані види туризму, особливо круїзний туризм, ще не розглянуті законодавцем. Тому сьогодні розробка державних програм розвитку круїзного туризму має велике значення [21].

Ще одна важлива причина малої кількості заходів до Одеського порту – портовий збір. Для кожної з шести груп суден у наказі про портові збори передбачено різні ставки. Оскільки нас цікавить лише галузь круїзних перевезень, тобто пасажирські судна, розглянемо лише тарифи групи Б в Одеському порту (табл. 2.3.1).

Одеський морський порт надає 20% знижку на всі види портових зборів для круїзних пасажирських суден закордонної групи Б (крім тих, що здійснюють вантажопасажирські рейси) [25].

Таблиця 2.4

Ставки портових зборів в Одеському морському порту

Види зборів	Тариф
Корабельний збір	Збір нараховується за одиницю умовного об'єму судна за кожний вхід в акваторію морського порту, операційну акваторію причалу, а також вихід з акваторії порту, операційної акваторії причалу за ставками 0,174 дол. США у закордонному плаванні і 0,0085 у каботажному плаванні
Канальний збір	0,017 дол. США – у закордонному плаванні; 0,002 дол. США – у каботажному плаванні
Причальні збори	0,0114 дол. США – у закордонному плаванні; 0,00114 дол. США – у каботажному плаванні
Санітарні	збори 0,022 – стоянки до 10 діб; 0,036 – стоянки від 10 до 30 діб у закордонному плаванні; 0,0022 – стоянки до 10 діб; 0,0036 – стоянки від 10 до 30 діб у каботажному плаванні
Адміністративні збори	Стягується під час кожного заходження судна у порт 0,022 дол. США за 1 куб. м умовного об'єму судна – із суден у закордонному плаванні; 0,0022 дол. США за 1 куб. м умовного об'єму судна – із суден у каботажному плаванні
Якірний збір	Із суден груп А та Б за стоянку більш як 12 годин на внутрішньому рейді морського порту якірний збір розраховується за добовими ставками за 1 куб. м об'єму судна за фактичний час стоянки: 0,0043 дол. США – із суден у закордонному плаванні; 0,00043 дол. США – із суден у каботажному плаванні

Продовження табл.2.4

Маяковий збір	Для суден груп А і Б маяковий збір нараховується під час кожного заходу судна у морський порт або за кожне проходження його транзитом 0,046 долара США за 1 куб. м об'єму судна – із суден у закордонному плаванні; 0,0046 долара США за 1 куб. м об'єму судна – із суден у каботажному плаванні
---------------	---

Джерело: розроблено автором за джерелом [25]

У широкому сенсі, безпеку морського судноплавства можна визначити як комплекс заходів, спрямованих на захист людського життя, а також як комплекс заходів, направлених на захист матеріальних та нематеріальних активів, які прямо чи опосередковано транспортуються морем.

Для досягнення належного рівня безпеки має існувати система безпеки на міжнародному рівні, яка може гарантувати необхідні заходи та контролювати їх виконання. Система безпеки на морі складається з наступних елементів:

- установи, що забезпечують правове регулювання морського транспорту (наприклад, Міжнародна морська організація);
- установи, відповідальні за впровадження та моніторинг заходів та стандартів безпеки;
- міжнародні морські конвенції та інші правові документи щодо безпеки на морі;
- учасники морських перевезень.

Щодо України, то рівень аварійності морського транспорту не знижується, а навпаки збільшується за рахунок зростання кількості морських і річкових суден та інших водних об'єктів, нехтування законодавчо встановлених правил безпеки судноплавства, послаблення контролю, пов'язаних з безпекою судноплавства і експлуатації суден, у зв'язку з передачею останніх в приватну власність та ін.

Якщо проаналізувати частоту аварій в залежності від типу аварії, стає зрозуміло, що більшість суден було втрачено через повені та посадку на мул за останнє десятиліття.

Багато досліджень показали, що найбільший ризик становлять зіткнення, затоплення та перелому корпусу судна [30]. Пожежі та вибухи також становлять значний ризик на борту суден, загрожуючи комплексній безпеці та призводячи до жертв та матеріальних збитків. Пожежа залишається серйозною загрозою, особливо для на борту ролкерів та великих круїзних лайнерів. Вивчення сучасної практики судноплавства показує, що у зоні функціонування морського та річкового судноплавства України на виникнення загроз безпеці судноплавства найчастіше впливають фактори, що зазначені на рис. 2.9.



Рис. 2.9. Фактори, що впливають на виникнення загроз безпеці судноплавства морського та річкового судноплавства України

Джерело: розроблено автором за джерелом [30]

Старіння флоту дедалі більше впливає безпеку. Сьогодні багато українських судовласників експлуатують значну кількість суден з терміном експлуатації понад 30 років. Технічний стан цього флоту, всупереч формальній відповідності нормативно-правовим вимогам, часто залишається незадовільним

через знос обладнання, відсутність сучасних систем забезпечення безпеки мореплавання. Вирішити цю проблему можна, ввівши систему оподаткування, яка враховує термін експлуатації судна. Судна стають дедалі більшими за останні 100 років.

Важливою темою є контроль та моніторинг дотримання правил безпеки флоту і для України. Останнім часом спостерігається незадовільна тенденція щодо безпеки морської галузі нашої країни, тому необхідно покращувати систему регулювання цього процесу та стежити за світовим прогресом у технологіях цієї галузі.

Загалом зараз можна виділити такі проблеми з українським морським транспортом [44]:

1) низькі темпи відновлення флоту та інфраструктури, що призвело до старіння основних засобів виробництва;

2) не вирішено проблеми покращення та прискорення руху морськими портами, питання оснащення митних постів сучасним контрольно-діагностичним обладнанням, не врегульовані проблеми контролю відповідно до чинних міжнародних стандартів;

3) технічні характеристики портів (глибина підхідних каналів та акваторій, технічний стан причалів, вантажно-розвантажувальних механізмів, систем автоматизації та систем автоматизації) залишаються на рівні 90-х років минулого століття.

Перспективними шляхами вдосконалення морського флоту України для вирішення питань безпеки та прискорення економічного розвитку мають бути:

1) створення конкурентного рівня та механізму оподаткування судноплавної діяльності;

2) розробка та реалізація, окрім традиційного методу державного регулювання, низки інших заходів щодо розвитку національного судноплавства, що не суперечать загальновизнаним міжнародним стандартам;

3) покращення контролю за проведенням внутрішніх перевірок систем управління безпекою судноплавних компаній та суден, впровадження

методології самооцінки систем управління безпекою, а також розробка та дотримання інструкцій організації та інших документів, що створюють безпечну експлуатацію об'єктів морського або річкового транспорту [24];

4) визначення та дотримання режиму експлуатації суден з урахуванням ймовірності виникнення несприятливих та небезпечних гідрометеорологічних явищ, зміни режиму роботи або її припинення після отримання штормового попередження;

5) удосконалення механізму дії штрафних санкцій за порушення правил безпеки судноплавства на морі;

6) оснащення суден сучасними засобами навігації, що забезпечують безпечний рух суден в умовах обмеженої видимості.

РОЗДІЛ 3.

ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ОПТИМАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА

3.1. Фактори формування попиту на круїзні технології

Круїзний сегмент світового судноплавства розвивається набагато швидше, ніж інші види флоту. За останнє десятиліття Чорноморський регіон став винятком.

Суть проблеми розвитку круїзного судноплавства полягає в тому, що на туристичному ринку існує неправильне уявлення про дорожнечу, нудьгу та небезпеку морських круїзів в Україні для іноземців, що перешкоджає активному розвитку цього ринку. Однак, незважаючи на ці проблеми, можна стверджувати, що круїзне судноплавство в Україні є перспективним, але для цього необхідно розвивати туристичну інфраструктуру та об'єднувати зусилля як на державному, так і на місцевому рівнях.

Останнім часом іноземних туристів все частіше приваблюють міста із пострадянською інфраструктурою, як найпопулярніші екзотичні місця відпочинку. І, незважаючи на ситуацію із впливом вірусу COVID-19 на круїзний ринок, внаслідок чого всі круїзи були припинені, ми можемо з упевненістю прогнозувати підйом у найближчі роки. Якщо підійти до цього питання позитивно, можна сказати, що вірус скоро відступить, вакцина вже розроблена, і життя в усьому світі нормалізується. Люди, як і раніше, хочуть подорожувати і відпочивати, особливо після тривалого карантину та самоізоляції [10].

Для подальшого розвитку судноплавства у круїзному сегменті Чорного моря необхідно враховувати фактори формування попиту. Як вже було сказано, з погляду пропозиції в круїзне судноплавство основним обґрунтуванням є наявність пропускнуої спроможності, тобто пасажиромісткості флоту, а з боку попиту в обґрунтуванні перспектив розвитку круїзної галузі на Чорноморському

басейні слід враховувати фактори, які можна розглянути на рис. 3.1.



Рис. 3.1. Фактори, які враховуються в обґрунтуванні перспектив розвитку круїзної галузі на Чорноморському басейні з боку попиту

Джерело: розроблено автором за джерелом [10]

Однак у запропонованій соціально-економічній моделі до розрахунку очікуваного попиту враховуються лише перші 3 чинника.

Трансформація економіки під час переходу від індустріального до постіндустріального етапу розвитку суспільства йде пліч-о-пліч з розширенням сфери послуг. Сфера послуг стає основним джерелом зростання ВВП та головним напрямом зайнятості населення.

Динамізм сфери послуг визначається низкою довгострокових чинників, зокрема: впливом науково-технічного прогресу, появою нових видів послуг; масштабною структурною та технологічною перебудовою матеріального виробництва. Для нашої країни характерне насамперед зростання зайнятості в сегменті традиційних послуг (особливо у торгівлі) [27].

Висновком з цього можна вважати те, що частка послуг у країнах-лідерах за обсягом ВВП та в країнах-лідерах на круїзному ринку займає більшу частину, така сама ситуація і в Україні. Тобто Україні просто потрібно вийти на круїзний ринок та спробувати захопити значну частку ринку Чорного моря.

Хоча в Україні залишився лише один круїзний порт – Одеса, він приваблює іноземних туристів своєю красою, історією, колоритною культурою, найсмачнішою їжею, пляжами та незвичайним нічним життям. Доведено, що кожен турист у порту заходу лайнера залишає в середньому щонайменше 50 доларів США на день, тому необхідно зробити Одесу базовим портом. Зазвичай пасажирі прибувають у місто, де знаходиться базовий порт, за день і більше, щоб перед посадкою на лайнер познайомитися з містом та відвідати основні визначні пам'ятки міста. Враховуючи ці фактори, туристи спочатку вкладатимуть значні суми у розширення та розвиток круїзного сектору в Україні, а з іншого боку – до самого міста (готелі, ресторани, магазини, транспорт, театри, музеї, дельфінарії).

Щоб упевнитись, що кількість пасажирів продовжувала зростати, розрахуємо прогноз пасажиропотоку туристів до 2025 року.

Обґрунтованість пасажиропотоку за макроекономічними параметрами відповідно до принципів формування попиту ринкової економіки визначається такою залежністю:

$$N_p = F(BBP, L_n, L_g, K_v, C_p) \quad (3.1)$$

де F – світовий круїзний пасажиропотік,

L_n – чисельність населення,

L_g – індекс привабливості морського відпочинку,

K_v – зростання якості обслуговування круїзних пасажирів,

C_p – соціальна привабливість регіону.

Станом на 2019 року світовий пасажиропотік круїзних суден досяг 20 мільйонів осіб із річним ВВП 72 трильйони доларів. Отже, якщо ми проаналізуємо падіння ВВП у 2020 році, зможемо розрахувати ймовірний

пасажиропотік:

$$N_{2025} = 20 \text{ млн чол.} * (1 + 0,04)^t * 1,03 * 1,1 * 1,2 * 0,75 \quad (3.2)$$

де 0,04 – темпи зростання ВВП за світовою статистикою протягом року,

t – розрахунковий період (5 років),

1,03 – темпи приросту населення країн, що формують пасажиропотоки,

1,1 – коефіцієнт привабливості чорноморського басейну по фактору особливості етнографії та історії,

1,2 – коефіцієнт якості відпочинку на судах (комплекс всіх видів послуг),

0,75 – проектна частка чорноморського круїзного регіону.

$$N_{2025} = 20 \text{ млн чол.} * (1 + 0,04)^t * 1,03 * 1,1 * 1,2 * 0,75 = 24\,812\,419 \text{ чол.}$$

Таким чином, видно, що прогнозна кількість пасажирів збільшилася, попит присутній, і необхідна пропозиція.

При розвитку круїзного судноплавства Чорноморський басейн можна поділити на два напрями:

- відновлення круїзного судноплавства, орієнтованого на внутрішній ринок країн Причорномор'я чи ринок пострадянського простору;
- залучення іноземних туристів до портів Чорного моря та подальше просування бренду Black Sea на світовому круїзному ринку.

У круїзній галузі інвестиції – важливе джерело фінансування. Оскільки більша частина інвестицій у круїзний сектор спрямована на створення чи оновлення пасажирського флоту, одним із пріоритетів круїзного судноплавства в Україні має стати впровадження ефективних методів залучення цільових інвестиційних коштів.

Слід зважати на те, що інвестор не отримає достатньої фінансової компенсації на першому етапі проекту, оскільки потрібен час на розробку стратегії позиціонування нового судна в локальному сегменті світового круїзного ринку. Попит пасажирів на круїзні послуги поступово збільшуватиметься, але не слід підвищувати ціну через прагнення максимізувати прибуток. Ефективною стратегією ціноутворення цього етапу є стратегія

проникнення на ринок, коли встановлюються помірно низькі ціни за мінімальної вантажопідйомності судна з урахуванням точки безбитковості.

Інвестиції у будівництво круїзних лайнерів залежать від поєднання зовнішніх та внутрішніх факторів середовища, які створюють певні ризики.

На кожному етапі круїзного інвестиційного проекту існують загальні та специфічні ризики, які можуть вплинути на результати, які очікує інвестор. Тому система аналізу можливих ризиків має розроблятися одночасно з розробкою інвестиційного проекту [3].

Крім того, інвестиційний проект будівництва пасажирського лайнеру має бути клієнтоорієнтованим та враховувати існуючі та можливі потреби споживачів. Тільки така орієнтація сприяє стійкому розвитку круїзного бізнесу в Україні, навіть якщо під час реалізації інвестиційного проекту виникають додаткові витрати.

Самофінансування та кредитування визнано традиційними інструментами фінансування інвестиційних проектів у круїзному бізнесі. Здатність суб'єктами круїзного бізнесу до самофінансування часто обмежується чистим прибутком та амортизацією. Зниження суми амортизації призводить до зменшення внутрішніх джерел інвестування учасниками ринку круїзного послуг.

Щодо кредитування, практика круїзного бізнесу показує, що банківські організації не зацікавлені в кредитуванні будівництва нових круїзних лайнерів. В основному це пов'язано з високою вартістю та тривалим терміном окупності таких інвестиційних проектів, який у середньому становить 11-15 років. Насправді, отримати банківський кредит для вітчизняної круїзної індустрії доволі складно. Тому держава має створити сприятливі умови для залучення кредитних ресурсів. На цьому фоні розвиток принципів Банку Розвитку на державному рівні, діяльність якого спрямована на пріоритетне фінансування стратегічних виробництв, у тому числі суднобудування, щодо відносно низьких процентних ставок, слід оцінювати позитивно.

Я вирішила проаналізувати та спрогнозувати інвестиції у запуск двох суден по одному маршруту з відвідуванням найпопулярніших портів

Чорноморського басейну, проаналізувавши вторинний ринок круїзних лайнерів за основними критеріями, такими як:

- ціна лайнеру;
- рік будівництва;
- кількість пасажирів;
- кількість екіпажу.

1) Le Bougainville

Морський пасажирський круїзний лайнер класу «Люкс» Le Bougainville був побудований в 2019 році на суднобудівній верфі VARD в Тулче в Румунії на замовлення круїзної компанії Ponant Cruise Line, під управлінням якої судно працює в даний момент. Дане судно уособлює розкіш і елегантність, якими відрізняється компанія Ponant. Кожному лайнеру компанії присвоєно ім'я відомого французького дослідника, а Le Bougainville названий на честь Луї Антуана де Бугенвіля, французького адмірала і дослідника.

Лайнер має сім палуб. Вони обладнані 92 пасажирськими каютами, в тому числі чотирма люксами, так що на борту при двомісному розміщенні можуть розміститися 184 пасажирів. На борту є два ресторани і два лаунжі, а також театр. У корпусі, під ватерлінією в середини лайнера, є підводний салон, відомий як «Blue Eye», який призначений для того, щоб пасажирів могли подивитися на підводний світ. У кормовій зоні є басейн.

Кораблі оснащені дизель-електричними технологіями. Вироблення електроенергії для головних двигунів і бортової роботи доступні від чотирьох дизельних генераторів, кожен з вихідною потужністю 1366 кВт. Приведення в рух здійснюється двома електродвигунами, які приводять в рух два гвинти з регульованим кроком [5].

Судна, класифіковані Bureau Veritas, позначені знаком «Cleanship», який присуджується класифікаційним товариством за відповідність певним нормам MARPOL, що стосуються протиобростаючих фарб на корпусі, керування баластними водами та очищення вихлопних газів.

Судно знаходиться у відмінному стані і не вимагає великих вкладень в

найближчі часи. Вартість лайнера становить 70 000 000 \$. Нижче в таблиці 3.1 надані основні характеристики судна.

Таблиця 3.1

Основні характеристики судна «Le Bougainville»

Технічні характеристики судна	Значення та одиниця виміру
Рік побудови	2019
Довжина найбільша	131 м
Ширина найбільша	18 м
Висота	7 палуб
Осадка	4,8 м
Дедвейт	1305 т
Реєстрова місткість	10000 т
Пасажиромісткість	184 чол.
Швидкість	Максимальна 17 узл / середня 14 узл
Численність екіпажу	140 чол.
Флаг	Франція

Джерело: розроблено автором за джерелом [5]

2) Seabourn Sojourn

Seabourn Sojourn — це розкішний круїзний лайнер компанії Seabourn Cruise Line, що входить до складу Carnival Corporation. Він дуже схожий на Seabourn Odyssey. Корабель було замовлено для будівництва на верфі T. Mariotti в Генуї, Італія в листопаді 2008 року. Наразі судно ходить під флагом Багамських островів.

Довжина корабля становить 198 м, а ширина - 25,6 м. Осадка 6,4 м. Судно розділене на 11 палуб і має місткість 450 пасажирів, що розміщаються у 225 каютах. Усі каюти є зовнішніми каютами, і близько 90% кают мають власний балкон.

У грудні 2017 року круїзний лайнер пройшов шестиденний ремонт у Фріпорті, Багамські острови.

4 листопада 2019 року судно вирушило у перший в історії плавання компанії на Кубу. У січні 2020 року судно вирушило з Майамі у світовий круїз. Під час 146-денного плавання Seabourn Sojourn мав відвідати 62 порти в 36 країнах.

Корабель оснащений дизель-електричною технологією. Приведення в рух здійснюється двома електродвигунами, які діють на два нерухомих гвинта. Для виробництва електроенергії доступні п'ять дизель-генераторів загальною потужністю 23 801 кВт.

На борту лайнера є 3 реторани, Patio Grill, 4 відкриті місця для обідів, 6 барів і вітальні. Програма розваг на борту Seabourn Sojourn включає як спокійний, так і дуже активний вид відпочинку. Гості лайнера зможуть насолодитися спокоєм, приймаючи джакузі або насолоджуючись з басейну видом берегової смуги. Енергійні гості зможуть плавати, займатися віндсерфінгом, каякінгом або кататися на водних лижах під час зупинок на особистих пристанях компанії. Також під час подорожі влаштовуються веселі пляжні вечірки з танцями, шоу та розвагами.

Після заходу сонця відпочиваючі завжди знайдуть собі заняття до душі. Це може бути відвідування казино, гра в карти, вечірки та шоу у стилі Broadway Revue або нічне гуляння під зоряним небом на верхній палубі.

Судно було реконструйовано відносно недавно і пройшло технічне обстеження. Лайнер знаходиться в дуже хорошому стані, чистий і дбайливо підтримувався попереднім власником, і очевидно, що вони зробили значні інвестиції в корабель. З технічного боку судна встановлено, що воно в доброму стані і відповідає сучасним вимогам. У найближчому майбутньому ніяких великих інвестицій не потрібно. Вартість судна складає близько 100 000 000 \$. Нижче в таблиці 3.2 представлені його основні характеристики.

Таблиця 3.2

Основні характеристики судна «Seabourn Sojourn»

Технічні характеристики судна	Значення та одиниця виміру
Рік побудови	2010 р.

Довжина найбільша	198 м
Ширина найбільша	25 м
Висота	11 палуб
Осадка	6,7 м
Швидкість	Максимальна 19 узл, середня 14 узл
Дедвейт	5 000 т
Реєстрова місткість	32 346 т
Пасажиромісткість	450 чол.
Численність екіпажу	330 чол.
Рік реконструкції	2017 р.
Флаг	Маршалові острови

Джерело: розроблено автором за джерелом [5]

Для порівняння я вибрала розкішний лайнер класу люкс з невеликою пасажиромісткістю, відносно новий і більш дешевий, ніж друге, більш старе круїзне судно, але з великою кількістю пасажирів. Обидва судна в середньому рухаються з однаковою швидкістю, тому можна порівняти їх, пустивши по тому самому маршруту. Надалі будуть проведені розрахунки рейсу і буде обрано оптимальний і найвигідніший варіант.

3.2. Обґрунтування розрахунку експлуатаційних показників у виборі круїзного маршруту

Проаналізувавши найпопулярніші порти і міста Чорного моря, і з огляду на технічні характеристики придбаних круїзних суден я розробила оптимальний маршрут: Одеса - Констанца – Варна – Стамбул – Сіноп - Батумі - Одеса. Це буде 7-ми денний круїз по Чорному морю з заходами в два Турецьких порту на круїзних лайнерах Le Bougainville і Seabourn Sojourn.

1 день (18.07): відправлення з Одеси о 21:00

2 день (19.07): прибуття в Констанцу о 09:00, відправлення о 15:00, прибуття в Варну о 20:00

3 день (20.07): відправлення з Варни о 02:00, прибуття в Стамбул о 13:00

4 день (21.07): відправлення з Стамбулу о 01:00, прибуття до Сінопу о 23:00

5 день (22.07): відправлення з Сінопу о 14:00, прибуття в Батумі о 22:00

6 день (23.07): відправлення з Батумі о 20:00

7 день (24.07): у морі

8 день (25.07): прибуття в Одесу о 12:00.

У таблиці 3.3 представлені дані про відстані між портами і обмеженнями в протоках.

Таблиця 3.3

Відстань між портами та обмеження в протоках

Маршрут: Одеса - Констанца – Варна – Стамбул – Сіноп - Батумі - Одеса	
Одеса – Констанца = 173 милі	
Констанца – Варна = 76 миль	
Варна – Стамбул = 149 миль	
Стамбул – Сіноп = 304 милі	
Сіноп – Батумі = 284 милі	
Батумі - Одеса = 565 миль	
Загальна відстань	
$\Sigma 1551$	
Logp.	Voпр.
Босфор = 30 миль	Босфор = 10 узлів

Джерело: розроблено автором

Дані про розрахунок ходового і стоянкового часу рейсу представлені у таблиці 3.4

Таблиця 3.4

Розрахунок ходового та стоянкового часу рейсу

	милі	Узл	Т ход (годин)	Дата прибут-тя	Час при- буття	Т стоян (год)	Дата відправ- лення	Час відправ- лення
Одеса							18.07	21:00
Одеса – Констанца	342		12	19.07	09:00	6	19.07	15:00
Констанца – Варна	149	14	5	19.07	20:00	6	20.07	02:00
Варна – Стамбул	76	14	11	20.07	13:00	12	21.07	01:00
Стамбул – Сіноп	386	14	22	21.07	23:00	15	22.07	14:00
Сіноп – Батумі	241	14	20	22.07	22:00	22	23.07	20:00
Батумі - Одеса	565	14	40	25.07	12:00			

Джерело: розроблено автором

$$T_x = 4,6 \text{ (діб)}$$

$$T_{\text{ст}} = 2,5 \text{ (діб)}$$

1) Час рейсу T_p , (добы)

$$T_p = T_x + T_{\text{ст}}, \quad (3.3)$$

$$T_p = 4,6 + 2,5 = 7,1 \text{ діб}$$

2) Число рейсів, N

$$N = T_{\text{експ}}/T_{\text{рейс}}, \quad (3.4)$$

$$N = 214/7,1 = 30 \text{ рейсів}$$

3) Доходи за рейс, \$: лайнер не може постійно бути повністю заповненим, тому беремо 75% допустимої кількості пасажирів:

$$D_p = (N * f) * 0,75, \quad (3.5)$$

де N - кількість пасажирів

f - вартість путівки

$$D_{p_1} = 184 * 3\,500 * 0,75 = 483\,000 \$$$

$$D_{p_2} = 450 * 2\,200 * 0,75 = 742\,500 \$$$

4) Доходи за експлуатаційний період:

$$D = N * D_p \quad (3.6)$$

$$D_1 = 483\,000 * 30 = 14\,490\,000 \$$$

$$D_2 = 742\,500 * 30 = 22\,275\,000 \$$$

5) Витрати на амортизацію та ремонт (\$/добу):

$$R_{ap} = K_c (B_a + B_p) / T_{експ}, \quad (3.7)$$

де, K_c - вартість судна

B_a, B_p - норматив відрахування на амортизацію, ремонт

$T_{експ}$ - експлуатаційні період роботи судна

$$R_{ap_1} = 70\,000\,000 * 3\% / 214 = 9\,813 \$/\text{добу}$$

$$R_{ap_2} = 100\,000\,000 * 3\% / 214 = 14\,019 \$/\text{добу}$$

6) Портові збори та навігаційні витрати (3.8)

Розраховуються на основі дійсних умов круїзних портів та каналів

$$R_{порт.нав.1} = 3\,757 \$$$

$$R_{порт.нав.2} = 5\,780 \$$$

7) Стоянкові витрати на поставку \$ / добу

$$R_{снаб} = K_c * b_{п} / T_{експ}, \quad (3.9)$$

де $b_{п}$ – середньостатистичний норматив затрат по оборотним фондам круїзного лайнера

$$R_{снаб_1} = 70\,000\,000 * 0,009 / 214 = 2\,944 \$/\text{добу}$$

$$R_{снаб_2} = 100\,000\,000 * 0,009 / 214 = 4\,206 \$/\text{добу}$$

8) Середньодобові витрати на екіпаж, \$/добу:

$$R_{екс} = R_{зп} + R_{доп} + R_{нач}, \quad (3.10)$$

де $R_{зп}$ – витрати на заробітню плату екіпажа;

$R_{доп}$ – витрати на доплати;

$R_{нач}$ – витрати на начислення з/п.

$$R_{зп} = \left(ЗП * \frac{N_{ек}}{30} \right) * T_e, \quad (3.11)$$

де ЗП - середня місячна з/п екіпажу;

$N_{ек}$ – кількість екіпажу, люд;

T_e – час рейсу.

$$ЗП = (ЗП_{ком} * N_{ком} + ЗП_{обс} * N_{обс}) / N_{ек}, \quad (3.12)$$

де $ЗП_{ком}$, $ЗП_{обс}$ – середня заробітна плата членів судової команди та обслуговуючого персоналу

$N_{ком}$, $N_{обс}$ – кількість членів судової команди та обслуговуючого персоналу

В таблиці 3.5 було проаналізовано заробітну плату членів суднового екіпажу для судна «Le Bougainville».

Таблиця 3.5

Розрахунок штатного фонду заробітної платні членів суднового екіпажу

Посада	Кількість робітників	Заробітна плата
Капітан	2	7 500
Старший помічник	2	4 200
2й помічник	1	3 300
3й помічник	1	2 050
Матрос першого класу	2	1 100
Матрос другого класу	5	900
Боцман	1	1 400
Старший механік	2	4 200
2й механік	1	3 300
3й механік	1	2 050
Моторист першого класу	2	1 100
Моторист другого класу	5	900

*для судна «Le Bougainville»

Джерело: розроблено автором

$$ЗП_1^{КОМ} = (7\,500 * 2 + 4\,200 * 2 + 3\,300 + 2\,050 + 1\,100 * 2 + 900 * 5 + 1\,400 + 4\,200 + 3\,300 + 2\,050 + 1\,100 * 2 + 900 * 5) / 26 = 2\,084 \$ / \text{мес.}$$

З/п обслуговуючого персоналу беремо 250 \$ / міс.

$$ЗП_1 = (2\,084 + 250 * 140) / 166 = 223 \$ / \text{міс.}$$

$$R_{зп_1} = (223 * 166 / 30) * 7,1 = 8\,761 \$$$

В таблиці 3.6 було проаналізовано заробітну плату членів суднового екіпажу для судна «Seabourn Sojourn».

Таблиця 3.6

Посада	Кількість робітників	Заробітна плата
Капітан	2	7 500
Старший помічник	2	4 200
2й помічник	1	3 300
3й помічник	1	2 050
Матрос першого класу	6	1 100
Матрос другого класу	8	900
Боцман	1	1 400
Старший механік	2	4 200
2й механік	1	3 300
3й механік	1	2 050
Моторист першого класу	6	1 100
Моторист другого класу	8	900

*для судна «Seabourn Sojourn»

Джерело: розроблено автором

$$ЗП_2^{КОМ} = (7\,500 * 2 + 4\,200 * 2 + 3\,300 + 2\,050 + 1\,100 * 6 + 900 * 8 + 1\,400 + 4\,200 * 2 + 3\,300 + 2\,050 + 1\,100 * 6 + 900 * 8) / 39 = 1\,833 \$ / \text{мес.}$$

З/п обслуговуючого персоналу беремо 250\$ / міс.

$$ЗП_2 = (2\,272 + 250 * 330) / 369 = 230 \$ / \text{міс.}$$

$$R_{зп_2} = (230 * 369 / 30) * 7,1 = 20\,086 \$ / \text{рейс}$$

$$R_{\text{доп}} = R_{зп} * K_{\text{доп}}, \quad (3.13)$$

де $K_{\text{доп}}$ – коефіцієнт доплат, $= 0,4$.

$$R_{\text{доп}_1} = 8\,761 * 0,4 = 3\,504 \$$$

$$R_{\text{доп}_2} = 20\,086 * 0,4 = 8\,034 \$$$

$$R_{\text{нач}} = (R_{зп} + R_{\text{доп}}) * K_{\text{нач}}, \quad (3.14)$$

де $K_{\text{нач}}$ – коефіцієнт начислення на з/п, $= 0,375$.

$$R_{\text{нач}_1} = (8\,761 + 3\,504) * 0,375 = 4\,600 \$$$

$$R_{\text{нач}_2} = (20\,086 + 8\,034) * 0,375 = 10\,545 \$$$

$$R_{\text{екс}_1} = 8\,761 + 3\,504 + 4\,600 = 16\,865 \$$$

$$R_{\text{екс}_2} = 20\,086 + 8\,034 + 10\,545 = 38\,665 \$$$

9) Витрати на паливо

Наприкінці листопада – на початку грудня ціни на мазут із вмістом сірки не вище 0,5% були приблизно на 25% вище за ціну стандартного IFO380. Ця оцінка заснована на реальних господарських операціях на бункерування в портах Туреччини, які вже почали продавати низькосіркову паливо після того, як Китай ввів обмеження щодо вмісту сірки в бункерній паливі до рівня не більше 0,5%. Так, ціна низькосірчастого мазуту становить 575\$ за тонну в порівнянні з 470\$ за тонну IFO380.

$$R_{\text{ход}}^{\text{п}} = g_{\text{х}} * \text{Ц}_{\text{т}}, \quad (3.15)$$

де, $g_{\text{х}}$ - добовий норматив витрати палива на ходу; т/добу

$\text{Ц}_{\text{т}}$ – ціна однієї тонни топлива (тяжкого та легкого), включно витрати на бункеровку; \$/тонну. Обидва судна працюють на низькосірністому мазуті, ціна якого на 30.11.2021 становить 575 \$/тону

$$R_{\text{ход}_1}^{\text{п}} = (15 * 575) = 8\,625 \$/\text{добу}$$

$$R_{\text{ход}_2}^{\text{п}} = (25 * 575) = 14\,375 \$/\text{добу}$$

10) Витрати на паливо на стоянці

$$R_{\text{ст}}^{\text{п}} = g_{\text{ст}} * \text{Ц}_{\text{л}}, \quad (3.16)$$

$$R_{\text{ст}_1}^{\text{п}} = (2 * 575) = 1\,150 \$/\text{добу}$$

$$R_{\text{ст}2}^{\text{п}} = (3 * 575) = 1\,725 \text{ \$/добу}$$

11) Витрати на масло і змащувальні матеріали

$$R_{\text{масл}} = R_{\text{ход}} * 8\%, \quad (3.17)$$

$$R_{\text{масл}_1} = 8\,625 * 8\% = 690 \text{ \$/добу}$$

$$R_{\text{масл}_2} = 14\,375 * 8\% = 1\,150 \text{ \$/добу}$$

12) Прямі постійні витрати судна \$ / добу:

$$R_{\text{пр.пост.}} = K_{\text{страх}} * (R_{\text{ар}} + R_{\text{снаб}} + R_{\text{експ}} + R_{\text{порт.нав}}), \quad (3.18)$$

де, $K_{\text{страх}}$ - коефіцієнт, що враховує витрати на страхування судна

$R_{\text{ар}}, R_{\text{снаб}}, R_{\text{експ}}, R_{\text{порт.нав}}$ - добові витрати на амортизацію, ремонт, екіпаж, поставки

$$R_{\text{пр.пост.}_1} = 1,07 * (9\,813 + 2\,944 + 3\,757 + 16\,865) = 35\,716 \text{ \$/добу}$$

$$R_{\text{пр.пост.}_2} = 1,07 * (14\,019 + 4\,206 + 5\,780 + 38\,665) = 67\,057 \text{ \$/добу}$$

13) Собівартість експлуатації судна на ходу

$$R_{\text{х}} = R_{\text{ход}}^{\text{п}} + R_{\text{пр.пост.}} + R_{\text{масл}}, \quad (3.19)$$

$$R_{\text{х}_1} = 8\,625 + 690 + 35\,716 = 45\,031 \text{ \$/добу}$$

$$R_{\text{х}_2} = 14\,375 + 1\,150 + 67\,057 = 82\,582 \text{ \$/добу}$$

14) Собівартість експлуатації судна на стоянці:

$$R_{\text{ст}} = R_{\text{пр.пер.}} + R_{\text{пр.пост.}}, \quad (3.20)$$

$$R_{\text{ст}_1} = 1\,150 + 35\,716 = 36\,866 \text{ \$/добу}$$

$$R_{\text{ст}_2} = 1\,725 + 67\,057 = 68\,782 \text{ \$/добу}$$

15) Витрати судна за експлуатаційний період, за вирахуванням амортизації, йде далі на фінансування наступних інвестиційних проектів, \$

$$R = (R_{\text{х}} * t_{\text{х}} + R_{\text{ст}} * t_{\text{ст}}) * n - H_{\text{а}} * K_{\text{с}}, \quad (3.21)$$

$$R_1 = (42\,694 * 4,6 + 36\,866 * 2,5) * 30 - 0,03 * 70\,000\,000 = 6\,879\,228 \$$$

$$R_2 = (78\,195 * 4,6 + 68\,782 * 2,5) * 30 - 0,03 * 100\,000\,000 = 13\,554\,960 \$$$

3.3. Фінансові результати нормалізованого розвитку сегмента українського круїзного потенціалу

На підставі проведених розрахунків вище, в яких я розраховувала загальні доходи і витрати за рейс а так само за експлуатаційний період, можна розрахувати прибуток і терміни окупності рейсів, на підставі чого можна вибрати оптимальний і бодем вигідний варіант.

1) Прибуток судна за експлуатаційний період, \$:

$$P_{\text{вал}} = D - R, \quad (3.22)$$

$$P_{\text{вал}_1} = 14\,490\,000 - 6\,879\,228 = 7\,610\,772 \$$$

$$P_{\text{вал}_2} = 22\,275\,000 - 13\,554\,960 = 8\,720\,040 \$$$

2) Прибуток за винятком податків, \$

$$\Delta F_{\text{вал}} = (1 - K_{\text{вал}}) * P_{\text{вал}}, \quad (3.23)$$

$$\Delta F_{\text{вал}_1} = 0,82 * 7\,610\,772 = 6\,240\,833 \$$$

$$\Delta F_{\text{вал}_2} = 0,82 * 8\,720\,040 = 7\,150\,433 \$$$

18) Час окупності капітальних вкладень прибутку за винятком амортизаційних відрахувань, років (3.24)

$$N_1 = 70\,000\,000 / 6\,240\,833 = 11,2 \text{ років}$$

$$N_2 = 100\,000\,000 / 7\,150\,433 = 14 \text{ років}$$

Всі отримані дані занесені в таблицю 3.7.

Таблиця 3.7

Економічні показники по запропонованим варіантам організації круїзів по Чорному морю

Показники	Le Bougainville	Seabourn Sojourn
1	2	3
Ходовий час, діб	4,6	4,6
Стоянковий час, діб	2,5	2,5
Час рейсу, діб	7,1	7,1
кількість рейсів	30	30
Доходи за рейс, \$	483 000	742 000

Продовження табл. 3.7

1	2	3
Доходи за експлуатаційний період, \$	14 490 000	22 275 000
Добові витрати на амортизацію та ремонт, \$/добу	9 813	14 019
Витрати на паливо: На ходу, \$/добу	8 625	14 375
На стоянці, \$/добу	1 150	1 725
Витрати на масло і змащувальні матеріали, \$/добу	690	1 150
Стоянкові витрати на поставку, \$/добу	2 944	4 206
Середньодобові витрати на екіпаж, \$/добу	16 865	38 665
Прямі постійні витрати судна на добу, \$/добу	35 716	67 057
Портові збори та навігаційні витрати, \$/добу	3 757	5 780
Собівартість експлуатації судна на ходу, \$/добу	45 031	82 582
Собівартість експлуатації судна на стоянці, \$	36 866	68 782
Витрати судна за експлуатаційний період, \$	6 879 228	13 554 960
Прибуток судна за експлуатаційний період, \$	7 610 772	8 720 040
Прибуток за винятком податків, \$	6 240 833	7 150 433
Час окупності вкладень, років	11,2	14

Джерело: розроблено автором

У світовій практиці з урахуванням дії фактору часу, який відображає зміни грошової вартості протягом життєвого циклу проекту, рішення приймаються на основі чистої поточної вартості (NPV) та внутрішньої норми окупності. Для цього буде проведено дисконтування. Подальші розрахунки я вирішила провести лише для першого судна «Le Bougainville», оскільки термін його окупності набагато коротший, ніж у другого «Seabourn Sojourn» і становив 11,2 років.

1 рік: $- 70\,000\,000 + 6\,240\,833 = - 63\,759\,167 \$$
 2 рік: $- 63\,759\,167 + 6\,240\,833 * 0,97 = - 57\,705\,559 \$$
 3 рік: $- 57\,705\,559 + 6\,240\,833 * 0,94 = - 51\,839\,176 \$$
 4 рік: $- 51\,839\,176 + 6\,240\,833 * 0,91 = - 46\,160\,018 \$$
 5 рік: $- 46\,160\,018 + 6\,240\,833 * 0,89 = - 40\,605\,677 \$$
 6 рік: $- 40\,605\,677 + 6\,240\,833 * 0,86 = - 35\,238\,561 \$$
 7 рік: $- 35\,238\,561 + 6\,240\,833 * 0,82 = - 30\,121\,078 \$$
 8 рік: $- 30\,121\,078 + 6\,240\,833 * 0,79 = - 25\,190\,820 \$$
 9 рік: $- 25\,190\,820 + 6\,240\,833 * 0,77 = - 20\,385\,379 \$$
 10 рік: $- 20\,385\,379 + 6\,240\,833 * 0,73 = - 15\,829\,571 \$$
 11 рік: $- 15\,829\,571 + 6\,240\,833 * 0,71 = - 11\,398\,580 \$$
 12 рік: $- 11\,398\,580 + 6\,240\,833 * 0,68 = - 7\,154\,814 \$$
 13 рік: $- 7\,154\,814 + 6\,240\,833 * 0,65 = - 3\,098\,273 \$$
 14 рік: $- 3\,098\,273 + 6\,240\,833 * 0,61 = 708\,635 \$$

Отже, бачимо, що з урахуванням дії фактору часу, який показує зміну вартості грошей, судно окупиться за 14 років свого життєвого циклу.

Був розрахований рейс за маршрутом: Одеса - Констанца – Варна – Стамбул – Сіноп - Батумі - Одеса. Час рейсу становить 7 діб 3 годин. Дохід під час роботи першого судна становить 14 490 000 доларів, а другого - 22 275 000 доларів. Витрати судна 1 склали 6 879 228 \$, судна 2 – 13 554 960 \$. Прибуток судна 1 за експлуатаційний період – 7 610 772 \$, судна 2 - 8 720 040 \$, а прибуток за винятком податків судна 1 - 6 240 833 \$, судна 2 - 7 150 433 \$. Хоча з результатів розрахунків видно, що прибуток другого судна більший, ніж першого, але те, що вартість другого судна більша за перше, тому час окупності судна 1 складає – 11,2 років, а судна 2 – 14 років.

Використовуючи стандартний метод, розроблений UNIDO для демонстрації ефективності інвестиційних процесів, заснований на розрахунках втрат грошей з часом, з урахуванням пріоритетів світової круїзної індустрії у формуванні вартості, що сприймається найбільш ефективним варіантом є «Le Bougainville».

Розрахунки підтверджують класичну модель формування фінансової та інвестиційної стійкості з початком позитивного потоку для розглянутого типу судів у XVIII столітті, що в цілому відображає характеристику формування вантажопідйомності флоту круїзних технологій.

ВИСНОВКИ

Розвиток круїзного туризму має синергетичний ефект в розвитку місцевої економіки: збільшення доходів бюджету на всіх рівнях; створення нових робочих місць у сфері круїзного судноплавства; просування туристичних можливостей регіону (усієї країни); розширення можливостей для міжнародного співробітництва; залучення інвестицій у розвиток транспортної та туристичної інфраструктури та ін.

Успішний рівень безпеки залежить від захисту життя та здоров'я членів екіпажу та пасажирів, безпеки самих транспортних засобів та вантажів, що перевозяться на них, тому проблема безпеки на морі має першорядне значення.

На безпеку круїзних суден впливають системні та несистемні чинники. До системних входять гідрометеорологічні умови навігації в окремих морських акваторіях, технічні недоліки конструктивних особливостей суден, неналежне виконання службових обов'язків тощо.

Терористичні акти, військові дії, пожежі на борту, морські катастрофи, крадіжки, насильство, спалахи хвороб, падіння за борт, екологічні катастрофи та багато іншого є складовою несистемних факторів.

Результатом несистемних чинників є піратство. Деякі експерти відносять морське піратство до одного з дев'яти режимів міжнародної безпеки: ліквідації міжнародного тероризму.

Криза COVID-19 показала, що керівництво круїзної індустрії взагалі не розуміє, що відбувається з пандемією COVID-19, що призвело до того, що керівництво великих круїзних компаній неправильно оцінило свої позиції під час кризи.

За результатами досліджень виявилось, що у разі спалахів гострої пневмонії круїзні компанії мають лише базові плани, які не відповідають потребам боротьби зі спалахами інфекційних захворювань.

У разі спалаху інфекційного захворювання круїзні лінії не мають чітких

планів дій у надзвичайних ситуаціях, і цей факт зробив пандемію COVID-19 серйозною загрозою для здоров'я пасажирів. Проте криза круїзного туризму, пов'язана з COVID-19, пропонує круїзним компаніям реальну можливість радикально змінити свій стиль керівництва, організаційну культуру та стратегію управління ризиками.

Старіння флоту дедалі більше впливає безпеку. Багато українських судновласників сьогодні експлуатують значну кількість суден з терміном експлуатації понад 30 років. Усупереч формальній відповідності офіційним вимогам, через знос обладнання та відсутність сучасних систем безпеки мореплавства технічний стан такого флоту часто залишається незадовільним.

Усі круїзні лайнери повинні будуватися та експлуатуватися у суворій відповідності до всіх вимог Міжнародної морської організації, Організації Об'єднаних Націй, які регулюють світові стандарти безпеки та експлуатації круїзних суден, а також прийняття міжнародних договорів та правил. Окрім чітко визнаних правил безпеки, постійно розробляються додаткові положення щодо технічних правил та правил безпеки дорожнього руху.

Сьогодні впроваджуються консультації з основними міжнародними організаціями, щодо розробки морського права за різними аспектами безпеки на морі, включаючи дослідження та використання морських акваторій: Всесвітня метеорологічна організація, Міжнародна морська організація, Міжнародний морський комітет (ММК), Комітет морського та річкового транспорту, Міжурядова океанографічна комісія ЮНЕСКО та ін.

Найважливіші рішення щодо міжнародно-правового режиму в морських акваторіях приймає Конференція ООН з морського права.

Всіма важливими питаннями міжнародного правосуддя та безпеки займається спеціальний орган ООН – Міжнародна морська організація (ІМО).

Резолюція Міжнародної морської організації - IMO Sulfur 2020 встановила, що з 1 січня 2020 року вміст сірки в судновому паливі не повинен перевищувати 0,5% в порівнянні з нинішніми 3,5%.

Головними чинниками, що перешкоджають розвитку в'їзного круїзного

туризму в цьому районі, вважається:

1) географічне положення - «нетранзитне» Чорне море, яке робить круїзний туризм в Чорноморському регіоні з його чітко визначеною сезонністю залежним від середземноморського круїзного туризму, основний період активності якого навесні та восени та майже повна відсутність туристичного потоку у червні та серпні;

2) короткий сезон круїзного туризму, який через несприятливі погодні умови в осінньо-зимовий період (шторми, лід) триває сім місяців (квітень-жовтень);

3) обмеження на прохід суден через Босфор, довжина суден не повинна перевищувати 300 м.

В даний час існує два напрямки заходів щодо підвищення безпеки круїзного туризму: по-перше, комплексне забезпечення безпеки та, по-друге, забезпечення безпеки туристів. Круїзний флот має європейську програму підтримки екологічних проектів, яка реалізує проект «Стійкий круїз». За проектом передбачено впровадження технологій скорочення відходів та переробки, а саме: зниження кількості твердих побутових відходів та переробка біорозкладних (органічних) відходів, переробка паперу, скорочення використання тари та упаковки у всіх процесах, пов'язаних із організацією круїзних суден та підвищення енергоефективності організації цієї роботи.

З результатів розрахунків видно, що проект із забезпечення екологічної безпеки круїзного лайнера є ефективним і відповідатиме вимогам ІМО 2020.

Для круїзного лайнера Le Bougainville чиста приведена вартість (NPV - Net Present Value), тобто ефективність проекту, була розрахована зі змінною ставкою дисконтування з урахуванням впливу фактору часу на щорічну грошову амортизацію. Чиста приведена вартість передбачуваного життєвого циклу проекту становить 708 635 доларів США на 14-й рік реалізації проекту.

Це доводить, що проект озеленення економічно вигідний та безпечніший для навколишнього середовища.

Перспективними шляхами розвитку морського круїзного флоту України для вирішення питань безпеки та прискорення економічного розвитку є:

1) розробка та реалізація, крім традиційного методу державного регулювання, низки інших заходів щодо розвитку національного судноплавства, що не суперечать загальновизнаним міжнародним стандартам;

2) створення конкурентного рівня та механізму оподаткування судноплавної діяльності;

3) визначення та дотримання режиму експлуатації суден з урахуванням ймовірності виникнення несприятливих та небезпечних гідрометеорологічних явищ, зміни режиму експлуатації або його припинення після отримання штормового попередження;

4) оснащення суден сучасними засобами навігації, що забезпечують безпечний рух суден за умов обмеженої видимості;

5) вдосконалення контролю за внутрішніми аудитами систем управління безпекою судноплавних компаній і суден, впровадження методології самооцінки систем управління безпекою, а також розробка та дотримання інструкцій організації та інших документів, що забезпечують безпечну роботу об'єктів морського чи річкового транспорту [23];

6) удосконалення механізму дії штрафних санкцій порушення правил морської безпеки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. About approval the Maritime of the doctrine of Ukraine on period 2035 year. Decree of Cabinet of Ministers of Ukraine 07.10.2009 № 1307, <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009> (In Ukrainian)
2. ABS REGULATORY AFFAIRS: INTERNATIONAL REGULATION NEWS UPDATE, MARCH 2019 - www.eagle.org/regulatorynewsroom
3. ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2018 Annual Report [el resource] – <https://maritimecyprus.files.wordpress.com/2019/01/2018-annual-piracy-report.pdf>
4. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. [el resource], access mode : [http:// www.ifrc.org/docs/idrl/I456EN.pdf](http://www.ifrc.org/docs/idrl/I456EN.pdf)
5. Kopacz Z., Morgań, W. and Urbański, J., The Maritime Safety System; Its components and elements. The Journal of Navigation (2014), pp. 199-211.
6. Managing Cruise Ship Impacts: Guidelines for Current and Potential Destination Communities/Ted Manning//Tourisk Inc. – 2016. – 19 p
7. Maritime piracy and armed robbery reaches 22-year low, says IMB report // Commercial crime servise. - 2018. - 09 January. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://icc-ccs.org/index.php/1240-maritime-piracy-and-armed-robbery-reaches-22-year-low-says-imb-report>
8. Overview of the socioeconomic impacts of cruise tourism/ Christy Loper// University of Delaware. –2020. – p.4-5
9. Paloti M. Green Cruising [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=528>
10. Papathanassis A. "Cruise tourism management: state of the art", Tourism Review, Vol. 72 Issue: 1, pp. 104–119. DIO:10.1108/TR-01 2017-0003.
11. Papathanassis A. “High hopes & high seas: the role and impact of cruise tourism in destination development”, paper presented in the International Tourism Studies

Association (ITSA) Biennial Conference, Greenwich, 19 August. DIO:10.3390/su11061510.

12. Ship Fires // Indoor Comfort Systems, Building Control Systems, Fire Control & Supression Systems IKLIM. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.iklimnet.com/hotelfires/ship_fires.html

13. Антоненко І.Я. Екологізація туризму у формуванні еколого-економічної безпеки: колективна монографія «Економічна безпека в умовах глобалізації світової економіки». Дніпропетровськ: РИНЦ. 2014. Т. 2. С. 613.

14. Баришнікова В. В. Пріоритети розвитку морського господарського комплексу України в умовах глобалізації: аналітична доповідь / А. О. Филипенко, В. В. Баришнікова; за ред. А. О. Филипенко; Регіон. філія нац. ін-ту стратегічн. досліджень у м. Одесі. – О. : Фенікс, 2013. – 168 с

15. Басюк О.В. Розвиток круїзного туризму в Чорноморському регіоні. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». Херсон. 2015. № 10. Ч. 3. С. 97–100.

16. Голубкова І.А., Левинська Т. І., Бабаченко М. В. / Проблема безпеки в круїзному судноплаванні// Причорноморські економічні студії. - 2019. - Вип. 39(1). - С. 5-10.

17. Голубкова І.А. Бізнес-планування в круїзному судноплаванні. Підручник. / Примачов М.Т., Примачова Н.М., Левинська Т.І., Яворська А.Ф./ – Одеса: НУ«ОМА», 2020. – 347 с.

18. Державне підприємство «Адміністрація морських портів України». Круїзний туризм [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua>

19. Ємельянова К.С. Механізм взаємовідносин між учасниками українського сегмента ринку круїзних послуг / К.С. Ємельянова // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. – Одеса, 2018. – Вип. 3. – С. 106 – 118

20. Жихарева В.В., Власенко О.С., Яровая Н.В. Экономика и организация морских круизов: учебн. пособие. Одеса: КУПРІЄНКО СВ, 2016. 249 с.

21. Корнілова В.В., Корнілова Н.В. Сучасні тенденції розвитку круїзного ринку світу - Інвестиції: практика та досвід, 2018 – С 20-25
22. Котлубай О.М. Україна в світовій морській торгівлі / О.М. Котлубай // Економічні інновації: Зб. наук. пр. —Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2019. —Вип. 39
23. Маркіна І. А., Маховка В.М. Загрози і небезпеки в діяльності підприємств туристичної сфери. Науковий журнал «Проблеми економіки». Харків. 2015. № 3. С. 135–142.
24. Нестерова К.С. «Державна регуляторна політика сприяння розвитку морського туризму в Україні [Текст] : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / Нестерова Катерина Сергіївна ; НАН України, Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослідж. - Одеса, 2016. - 24 с.
25. Одеський морський порт. URL: <http://www.port.odessa.ua/index.php/ua>
26. Офіційний сайт AIDA Cruise [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.cruiseid.ru>
27. Офіційний сайт Міжнародної асоціації круїзних ліній (CLIA), <http://www.cruising.org>
28. Офіційний сайт проекту «Sustainable Cruise» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sustainablecruise.eu>
29. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті: затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 р. № 904 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 52 (Частина 2). – Ст. 2844
30. Соколюк, Сергій Михайлович. Дії військово-морських сил у боротьбі з тероризмом на морі (70-ті роки хх ст. - початок ххі ст.) [Текст] : автореф. дис... канд. іст. наук:/ Соколюк Сергій Михайлович ; Національна академія оборони України. - К., 2009. - 20 с.
31. Стаття “Поиски пропавших на "Коста Конкордии" приостановлены”, ел ресурс, режим доступу -

https://www.bbc.com/russian/international/2012/01/120118_costa_concordia_salvage.shtml

32. Стаття «ІМО 2020: Морські перевезення подорожчають» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mum-net.com.ua/rus/news/morskie-perevozki/imo-2020-morskie-perevozki-stant-dorozhe/>

33. Стаття «Ітоги круїзного сезону в Одеському порту» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.uspa.gov.ua/ru/?option=com_content&view=article&id=972:itogikruiznogo-sezona-v-odesskom-portu&catid=23:novosti-ampu&Itemid=177

34. Стаття «Минкурортів АРК пропонує розвивати круїзне судноходство в Чорному морі» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.transport.com.ua>

35. Стаття «Навстречу «зеленої» економіці: шляхи до сталого розвитку і викорененню бідності. Програма ООН по навколишньому середовищу», [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.unep.org/resourceefficiency/Business/Se>

36. Стаття «Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. - К.: НІСД, 2011 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://niss.gov.ua/content/articles/files/transport-5alle.pdf>.

37. Стаття «Експерт: Круїзний теплохід Коста Конкордія відхилився від курсу слідування» Statistics [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.rosbalt.ru/main/2012/01/14/933122.html>

38. Стаття «Судно Коста Конкордія» налетіло на риф у береговій Італії: вісім загинуло Statistics [Електронний ресурс]. –Режим доступу: - newsru.com

39. «Зелене» судноходство – досвід «Совкомфлоту» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.morvesti.ru/analitika/1689/91402/>

40. Тищенко О. В., Філіпенко А. О. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua>.

41. Торский В. Воспитание «культуры безопасности» как фактор обеспечения безопасности мореплавания // Транспорт. 2020. № 49. С. 57—62. URL: <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=169715>.

42. Тубольцева А.В. Адміністративно-правові питання забезпечення громадської безпеки наводному транспорту: дис. канд. юрид. наук: 12.00.14 - адміністративне право; фінансове право; ін-формаційні право / А.В. Тубольцева. -Москва: Юридичний інститут МВС Росії, 2017. -199 с

43. Фрасинюк Т.И. Система безопасности мореплавания в стратегии борьбы с современным пиратством. Збірник наукових праць «Методи та засоби управління розвитком транспортних систем». Одеса. 2013. № 1(20). С. 73—80.

44. Чередниченко О.Ю. Створення дієвої системи безпеки туризму, як одна із основних умов підвищення конкурентоспроможності туристичної галузі України. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2016. № 55. С. 144—150.

45. Харламова, А.Ю. Проблемы оценки экономической безопасности в сфере туризма. Журнал «Управление инвестициями и инновациями». 2016. №1. С.65—68.

46. Яковенко Е.В. Сущность и типы инноваций в сфере туризма / Е.В. Яковенко // Культура народов Причерноморья. – 2016. – №95 – С. 102-105

АНОТАЦІЯ

Магістерська робота містить 99 с., 17 рис., 11 табл., 46 використаних джерел.

Магістерська робота присвячена визначенню та обґрунтуванню соціально-економічних аспектів управління комплексною безпекою в системі круїзного судноплавства.

У роботі викладено основні поняття, тенденції, теоретичні аспекти, сучасний стан та шляхи розвитку систем безпеки круїзного судноплавства та розвитку круїзного туризму.

Охарактеризовано систему управління функціональною стійкістю морської круїзної індустрії та визначено закономірності стійкого розвитку ринку пасажирських послуг.

Виконано аналіз стану та проблем систем безпеки світового круїзного судноплавства, виявлено фактори впливу на безпеку судна, туристів та їх майна. Проведено аналіз динаміки круїзної галузі пандемії COVID-19.

Розглянуто формування соціально-економічного забезпечення безпеки судноплавства та фактори формування попиту на круїзні технології.

Виявлено проблеми, які сповільнюють розвиток систем безпеки круїзного судноплавства територією.

Розраховано експлуатаційні показники при виборі круїзного маршруту та надано оцінку фінансовим результатам нормалізованого розвитку сегмента українського круїзного потенціалу.

Ключові слова : безпека, круїз, круїзне судноплавство, аварії, системи безпеки, круїзний бізнес, круїзні лайнери, круїзні перевезення, соціально-економічного забезпечення безпеки судноплавства, морський круїз, система контролю судноплавства, комплексна безпека, функціональна стійкість, морський туризм.

SUMMARY

The master's thesis contains 99 pages, 17 pictures, 11 tables, 46 used sources.

The master's thesis is devoted to the definition and justification of socio-economic aspects of integrated safety management in the cruise shipping system.

The main concepts, tendencies, theoretical aspects, current state and ways of development of cruise shipping safety systems and development of cruise tourism are stated in the work.

The management system of functional stability of the maritime cruise industry is characterized and the regularities of sustainable development of the passenger services market are determined.

The analysis of a condition and problems of systems of safety of world cruise shipping is executed, the factors of influence on safety of the vessel, tourists and their property are revealed. There was analyzed the dynamics of the cruise industry of the COVID-19 pandemic.

The formation of socio-economic security of navigation and factors of demand for cruise technology are considered.

Problems that slow down the development of cruise safety systems in the territory have been identified.

The operational indicators when choosing a cruise route are calculated and the financial results of the normalized development of the segment of the Ukrainian cruise potential are assessed.

Key words: safety, cruise, cruise shipping, accidents, safety systems, cruise business, cruise liners, cruise transportation, socio-economic security of shipping, sea cruise, shipping control system, integrated safety, functional stability, maritime tourism.