

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет магістерської підготовки
Кафедра економіки природокористування

Магістерська кваліфікаційна робота

на тему: «Економіко-екологічні засади розвитку круїзного туризму»

Виконала студентка 2 курсу
групи МЕД- 19
спеціальності 051 – Економіка
спеціалізації "Економіка довкілля та
природних ресурсів"
Карташова Дар'я Дмитрівна

Керівник: к.е.н.
Шуптар-Пориваєва Наталія
Йосипівна

Рецензент: к.е.н.
Козловцева Валентина Анатоліївна

Одеса 2020

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет Магістерської підготовки
Кафедра Економіки природокористування
Рівень вищої освіти магістр
Спеціальність 051 – Економіка
Спеціалізація "Економіка довкілля та природних ресурсів"

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри
Д.е.н., проф.. Губанова О.Р
"26" жовтня 2020 р.

ЗАВДАННЯ
НА МАГІСТЕРСЬКУ КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Карташовій Дар'ї Дмитрівні
(прізвище, ім'я, по батькові)

Тема роботи «Економіко-екологічні засади розвитку круїзного туризму»
керівник роботи Шуптар-Пориваєва Наталія Йосипівна, к.е.н.

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом вищого навчального закладу від "16" жовтня 2020 року
№124- с

2. Строк подання студентом роботи 05.12.2020

3. Вихідні дані до роботи законодавчі та нормативні акти , дані статистичної звітності, дані наукової та спеціальної літератури, періодичних наукових видань, інтернет-джерела.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити): ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВПЛИВУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ НА НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ;
СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ;
РОЗРАХУНОК БІЗНЕС ПЛАНУ

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень): План-графік реалізації бізнес проекту

Таблиця витрат-доходів

Таблиця штатного розкладу підприємства

Потреба у персоналі по місяцям

Витрати на персонал

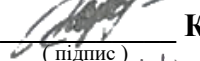
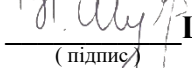
Постійні витрати

6. Консультанти розділів роботи

7. Дата видачі завдання _____

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів магістерської роботи	Термін виконання етапів роботи	Оцінка виконання етапу	
			у %	за 4-х бальною шкалою
1	Робота з літературними джерелами	26.10.2020-28.10.2020	90	відмінно
2	Написання першого розділу роботи	28.10.2020-2.11.2020	75	добре
3	Написання другого розділу роботи	2.11.2020-6.11.2020	80	добре
4	Написання третього розділу роботи	6.11.2020-11.11.2020	75	добре
5	Рубіжна атестація	11.11.2020-16.11.2020	80	добре
6	Написання вступу та висновків, оформлення списку використаних джерел	16.11.2020-27.11.2020	75	добре
7	Оформлення роботи	27.11.2020-5.12.2020	85	добре
	Інтегральна оцінка виконання етапів		80	добре

Студент  **Карташова Д.Д.**
(підпис) (прізвище та ініціали)Керівник роботи  **Шуптар-Поривасєва Н.Й.**
(підпис) (прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

На магістерську роботу Економіко-екологічні засади розвитку круїзного туризму

Метою магістерської роботи є визначення економіко-екологічних засад розвитку ринку круїзних послуг, розробки та обґрунтування бізнес-плану суднобудівельного підприємства.

Об'єктом дослідження є круїзний туризм.

Предмет дослідження – є екологічні та економічні засади розвитку морського туризму.

У першому розділі роботи розглянуто основні складові впливу круїзного туризму на навколишнє середовище. У другому розділі проведено оцінку сучасного стану круїзного туризму в світі, в Україні та туристичного потенціалу Одеської області. У третьому розділі розроблено пропозиції щодо реалізації підприємства з будівництва маломірних суден.

Ключові слова: круїзний туризм, круїзні судна, вплив на навколишнє середовище

Звіт про магістерську роботу: 82 с., 7 рис., 16 табл., 42 джерела.

ANNOTATION

On the master's work «Economic and environmental principles of cruise tourism development».

The purpose of the study is to determine the economic and environmental principles of cruise services market development, development and justification of the business plan of the shipbuilding company..

The object of research is the process of formation of measures and tools of risk management in the system of crisis management on the basis of sustainable development of the region.

Subject of research - are the ecological and economic principles of maritime tourism.

The first section considers the main components of the impact of cruise tourism on the environment. The second section assesses the current state of cruise tourism in the world, in Ukraine and the tourist potential of Odessa region. In the third section, proposals for the implementation of the enterprise for the construction of small vessels are developed.

Key words: cruise tourism, cruise ships, impact on the environment

The report about thesis: 82 with., 7 fig., 16 tab., 42 s.

Зміст

Вступ	7
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВПЛИВУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ НА НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ	9
1.1. Загальні екологічні виклики та відповіді круїзної індустрії	9
1.2. Вплив на атмосферне повітря	12
1.3. Вплив на екосистеми	14
1.4. Стічні води	16
1.5. Небезпечні відходи	19
1.6. Тверді відходи	22
1.7. Масляні води	25
1.8. Коралові рифи	27
РОЗДІЛ 2 СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ	31
2.1. Світові тенденції круїзного туризму	31
2.2 Тенденції розвитку морського туризму в Україні	37
2.3. Економічний, інфраструктурний і екологічний потенціали для розвитку круїзного туризму в Одеській області	43
РОЗДІЛ 3. РОЗРАХУНОК БІЗНЕС-ПЛАНУ	54
3.1 Створення виробничої бази підприємства та запуск виробництва	54
3.2. Показники процесу виробництва	64
3.3. Аналіз економічних показників проекту	71
ВИСНОВКИ	74
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	78

ВСТУП

Світові тенденції функціонування морського туризму свідчать про його суттєвий вплив на розвиток національних економік морських держав. В Україні, яка має вихід до Чорного й Азовського морів, достатню кількість туристичних об'єктів, розгалужену мережу музейних закладів, готелів та ресторанів, відповідний кадровий потенціал, морський туризм недостатньо розвинутий, у тому числі внаслідок неефективної реалізації державної регуляторної політики та екології. Тому, зважаючи на наявний ресурсний потенціал, необхідність інтеграції України у світовий ринок туристичних послуг, особливої актуальності набувають питання, пов'язані з розробкою інструментів державної регуляторної політики та екологічної складової, що сприяють розвитку морського туризму в Україні.

Круїзний туризм є універсальним видом туризму, який поєднує у собі практично всі його форми, а також об'єднує різні види сервісу та організації дозвілля (у т.ч. готельне обслуговування, ресторанний бізнес, екскурсійну діяльність).

Морський круїз (подорож) являє собою туристичну поїздку по морю, як правило, з заходом у порти, на борту спеціального пасажирського судна. В даний час, десятки круїзних компаній по всьому світу експлуатують сотні пасажирських судів, місткістю від 70 до 1000 + пасажирів, і пропонують захоплюючі поїздки практично в будь-який регіон світу. По суті круїз являє собою морський тур, у базову вартість якого включено комплексне обслуговування на борту судна. Зокрема: проїзд на судні, проживання в каюті, триразове харчування, розваги та, як правило, цілий ряд спеціальних заходів на борту судна (свята, фестивалі, конкурси, концерти та ін.)

Необхідно зауважити, що концептуальні проблеми державної регуляторної політики сприяння розвитку морського туризму в Україні

залишаються невирішеними. Недостатньо дослідженими є також й екологічні аспекти впливу круїзного туризму.

Також слід відмітити, що навіть кількість маломірних плавзасобів у середземноморському прибережному місті, по розмірах відповідаючому місту Одеса, обчислюється тисячами, якщо не десятками тисяч. Традиція виробництва таких плавзасобів в Одесі практично загублена. Важливість наявності маломірних суден підвищується, коли велике круїзне судно не може підійти до причалу, тому їх будівництво, на нашу думку є актуальним.

Розробка бізнес плану дозволить отримати чисельні показники проекту й оцінити фінансові перспективи розвитку такого напрямку бізнесу.

Метою магістерської роботи є визначення економіко-екологічних засад розвитку ринку круїзних послуг, розробки та обґрунтування бізнес-плану суднобудівельного підприємства.

Об'єкт дослідження – круїзний туризм.

Предмет дослідження – екологічні та економічні засади розвитку морського туризму.

МКР складається зі вступу, трьох розділів, висновків і списку використаної літератури із 42 найменувань. Загальний обсяг роботи – 81 сторінки комп'ютерного тексту, який включає 16 таблиць, 7 рисунків .

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВПЛИВУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ НА НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ

1.1. Загальні екологічні виклики та відповіді круїзної індустрії

З урахуванням прогнозів круїзної галузі про продовження швидкого зростання протягом наступних кількох десятиліть, буде все більш важливим розуміння та вирішення потенційних екологічних наслідків круїзу. Хоча круїзна індустрія зростає швидкими темпами, вона все ще представляє лише незначну частину світової судноплавної галузі. У січні 2001 року пасажирські судна, до яких входять круїзні судна та пороми, становили лише близько 6 % світового морського флоту[1]. Більш ніж 100 суден Міжнародної ради круїзних ліній (ICCL) [2], на яких припадає близько двох -третини світових круїзних суден складають менше 5 % усіх пасажирських суден і лише 0,2 % світового торгового флоту. Таким чином, важливо розглянути круїзну галузь у більш широкому контексті. Хоча круїз може мати відносно незначний вплив на навколишнє середовище порівняно з повною галуззю судноплавства, тим не менше цей вплив треба враховувати. Тому що в певних портах, наприклад у Карибському басейні чи на Алясці, де круїзні судна можуть представляти основну частину діяльності, місцевий вплив на навколишнє середовище може бути значним.

Круїзна індустрія стикається з низкою ключових екологічних проблем, пов'язаних з її діяльністю та діяльністю у Світовому океані, особливо в пріоритетних зонах збереження та навколо них. Існує значний потенціал для широкомасштабних негативних впливів на навколишнє середовище від неправильного поводження з відходами та забруднювачами або погано спланованих та впроваджених процесів управління.

Незважаючи на те, що основні круїзні лінії досягли прогресу у вирішенні та пом'якшенні цих наслідків, все ще потрібно попрацювати, щоб повністю мінімізувати вплив круїзу на природне середовище. Крім того, через серйозну відсутність даних, що стосуються специфічного впливу круїзних суден у чутливих умовах, існує реальна потреба в додаткових дослідженнях з цих питань.

Оскільки круїзне судно під час типового круїзу, ймовірно, буде знаходитися в ряді національних та державних юрисдикцій, а також у міжнародних водах, круїзна індустрія регулюється низкою міжнародних договорів, національними та державними законами, які контролюють скиди та викиди та визначають відходи процедури управління. Міжнародна морська організація розробляє та контролює конвенції та договори, які застосовуються до круїзних суден та інших типів суден у всіх міжнародних водах. Основним договором, що регулює діяльність круїзних суден, є Міжнародна конвенція 1973 року про запобігання забрудненню з суден (MARPOL), яка була змінена в 1978 році і згодом була оновлена різними поправками [3].

Додатки та доповнення MARPOL охоплюють забруднення нафтою, хімічними речовинами, шкідливими речовинами в упакованому вигляді, стічними водами та сміттям, але кожен додаток повинен бути ратифікований урядами держав-членів, флоти яких становлять понад 50 відсотків світового судноплавного тоннажу.

За останнє десятиліття було багато прикладів круїзних ліній, які не дотримувались цих законів та норм. Згідно з доповіддю GAO 2000 року про забруднення моря, круїзні судна несли відповідальність за 87 підтверджених випадків незаконного скидання маслянистої трюмної води, сміття та інших відходів, незаконне скидання стічних вод, та інші порушення. Наприклад, у квітні 2002 року Carnival Corporation був оштрафований на 18 мільйонів доларів за навмисне фальсифікацію журналів обліку трюмних трюмів, пов'язаних із скидом кількох кораблів маслянистої трюмної води через сепаратори з відключеними лічильниками вмісту нафти [4].

У липні 2002 року Norwegian Cruise Line був оштрафований на 1 мільйон доларів за фальсифікацію масляних трюмних водних даних попереднім власником на борту одного з його кораблів. У 1998 та 1999 роках компанія Royal Caribbean Cruises Ltd. була оштрафована на 9 мільйонів доларів та 18 мільйонів доларів відповідно за викид забруднених нафтою трюмних відходів [2]. Хоча багато з цих інцидентів пояснюються аваріями, спричиненими людськими помилками або механічними порушеннями, для круїзної галузі важливо продемонструвати прихильність дотриманню міжнародних, національних та державних норм. Це зобов'язання також важливо для збереження довіри до екологічних показників круїзної галузі.

У червні 2001 року Міжнародна рада круїзних ліній (ICCL) та її члени прийняли набір практик та процедур, озаглавлених "Практики та процедури управління відходами круїзної промисловості". Ця практика в першу чергу спирається на норми Міжнародної морської організації та Агентства США з охорони навколишнього середовища.

Три основні круїзні компанії (Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises Ltd. та P&O Princess Cruises plc) та деякі менші компанії, такі як Radisson Seven Seas Cruises, мають корпоративні програми для впровадження практики та процедур ICCL, а в деяких випадках перевищують ці стандарти. Всі три основні лінії мають програми, що включають навчання екологічних знань для своїх бригад, перевірку постачальників, які займаються вивантаженням відходів з берега та випробування технологій для мінімізації або усунення відходів. Кожна з цих програм постійно розвивається, інтегруючи новітні технології та практики управління [5].

Наприклад, Берегова охорона США проводить регулярні інспекції круїзних суден на предмет дотримання вимог безпеки та охорони навколишнього середовища, багато груп критично ставляться до відсутності моніторингу, оцінки або забезпечення практики та процедур ICCL. Систематичний підхід до звітування про впровадження практики та процедур ICCL допоможе продемонструвати найкращі практики, які застосовуються

багатьма круїзними лініями. Поки компанії прогресують, ще потрібно зробити ще багато. У наступному розділі розглядаються екологічних проблеми, пов'язані з круїзами та конкретні відповіді галузі на ці проблеми.

1.2. Вплив на атмосферне повітря

Круїзні судна в основному працюють на дизельному паливі, яке генерує різноманітні викиди в атмосферу, включаючи діоксид вуглецю (CO_2), оксиди азоту (NO_x), діоксид сірки (SO_2), озон, леткі органічні сполуки (VOC), окис вуглецю (CO) і твердих частинок. Ці викиди можуть спричинити проблеми зі здоров'ям людей та завдати шкоди природному середовищу. Наприклад, викиди CO_2 є основною причиною спричинених людиною кліматичних змін, тоді як NO_x та SO_2 є основними інгредієнтами кислотних дощів, які можуть завдати шкоди деревам та прісноводним об'єктам.

У глобальному масштабі круїзні судна генерують відносно невелику кількість забруднення повітря. У той час як на міжнародну судноплавну промисловість припадає близько 2 % викидів CO_2 , 5 в% SO_2 і 14 % NO_x у всьому світі, частка круїзних суден складають лише незначну частину світового флоту. Однак, оскільки круїзні судна, як правило, зосереджують свою діяльність у певних прибережних районах і відвідують ті самі порти неодноразово, їх сукупний вплив у місцевому масштабі може бути значним.

Більшість даних, пов'язаних з викидами в повітря круїзних суден, стосуються "непрозорості повітря" або димки. Викиди твердих частинок є основним джерелом серпанку, який зменшує видимість, тоді як озон, NO_x та SO_2 також сприяють загостренню проблеми. Помилка та зниження видимості повідомляються як проблеми в портах Аляски, зокрема Джуно, а також інших портах.

Насправді також слід враховувати летючі органічні сполуки, що виділяються нафтовими танкерами при завантаженні та розвантаженні.

На Алясці проводились дослідження викидів у атмосферне повітря, включаючи дослідження спонсорованого агентством із охорони навколишнього середовища круїзної галузі, яке є частиною Ініціативи круїзних суден на Алясці. Тестування на викиди в атмосферне повітря не було «розроблено для того, щоб точно визначити, які джерела сприяють відстежуваним концентраціям забруднення атмосфер, найвищий зафіксований рівень забруднюючих речовин був набагато нижчим за державні та федеральні стандарти охорони здоров'я [6].

Тим не менше, як і з іншими екологічними проблемами, існує потреба у додатковому дослідженні того, чи впливають викиди в атмосферу круїзних суден, особливо на прибережні морські середовища існування.

Основні круїзні компанії та виробники двигунів, такі як GE Marine Engines та Wartsila Corporation, спільно працюють над розробкою двигунів, здатних різко зменшити викиди в атмосферу суден. Наприклад, Celebrity Cruises була першою круїзною лінією, яка використовувала бездимні газотурбінні двигуни виробництва General Electric, що знижували викиди оксиду азоту на 80 відсотків та діоксиду сірки на 98 відсотків. На знак визнання їх використання цього двигуна, Берегова охорона США нагородила "Круїзи знаменитостей" нагородою "Вільям М. Бенкерт" за екологічну майстерність "у 2002 році. Круїзи та кришталеві круїзи P&O Princess використовують" екологічні двигуни "корпорації Wartsila, які споживають менше палива, ніжчі Викиди та не виділяють видимого диму [7]. Насправді більшість кораблів P&O Princess, що будуються, комплектуються цими двигунами, і компанія працює з Wartsila для реконструкції старих суден. Carnival Cruise Lines проводить додаткові дослідження цих двигунів разом з Wartsila.

Окрім внесення змін у двигуни, що використовуються для запуску кораблів, круїзна індустрія вживає й інших заходів для зменшення забруднення атмосферного повітря на Алясці. Наприклад, у Джуно шість круїзних лайнерів P&O Princess заглушили двигуни та підключаються до

місцевої електромережі, коли це можливо, поки вони перебувають у порту. Ця система працює в Джуно, оскільки місцева мережа може підтримувати (за рахунок надлишкової гідроелектростанції) додаткові енергетичні потреби кораблів та споруд, що існують на доці для необхідних сполучень. Ці об'єкти вимагали багатомільйонних інвестицій компанії P&O Princess. ICCL також повідомив, що всі судна тепер мають вимірювачі непрозорості повітря для моніторингу серпанку.

Основні круїзні компанії та виробники двигунів спільно працюють над розробкою двигунів, здатних різко зменшити викиди в атмосферу.

1.3. Вплив на екосистеми

Баластна вода використовується для підтримки стійкості, особливо коли є суттєві зрушення загальної ваги судна. Судна беруть баластну воду, витрачаючи паливо, скидаючи стічні води або вивантажуючи вантаж, і скидають її, коли приймають паливо або вантаж. Кораблі можуть також брати або скидати баластну воду, щоб проходити під певними мостами або плавати в певні порти. З огляду на те, що круїзні судна не зазнають великих змін ваги в порту, які зазнають вантажні та танкери, більша частина їх скидів баластної води відбувається поза портами.

Коли судна скидають баластну воду в порту, вона може містити немісцеві види рослин і тварин, особливо якщо ця вода бралася в іншому середовищі. Немісцеві види рослин, тварин, хвороботворних мікроорганізмів та бактерій були інтродуковані та розповсюджені у прибережних водах по всьому світу, загрожуючи та часом знищуючи місцеві види. Хоча багато хто з цих нетутешніх видів є нешкідливими, навіть невелика кількість інвазивних видів може швидко утвердитися і перевиконати або навіть знищити місцеві місцеві види. Інвазивні немісцеві види можуть спричинити значну втрату біорізноманіття в морських екосистемах.

Хоча круїзні судна складають лише невеликий відсоток світового флоту судноплавства, вони часто відвідують ті самі порти і, отже, можуть бути джерелом інвазійних видів у певних районах. У той же час багато круїзних суден подорожують в межах одного екологічного регіону, тим самим зменшуючи можливість їх баластних вод заносити інвазійні немісцеві види [8]. Як і у випадку з викидами в атмосферу, даних щодо круїзної галузі щодо цього питання мало, і необхідне подальше вивчення, щоб визначити масштаби впливу галузі.

Хоча в ІМО є добровільні вказівки [9], штат Каліфорнія прийняв Закон про управління баластними водами (на основі вказівок ІМО) 16, а Берегова охорона США також розробила добровільні вказівки¹⁷, схоже, проблема все ще визначається. Експерти залишаються незрозумілими щодо того, коли баластна вода є достатньо чистою, щоб її можна було скидати. Ці настанови заохочують кораблі обмінювати баластну воду, зібрану в прибережних водах, з водою середнього океану, яка містить менше організмів, які можуть вижити в прибережних умовах. Однак повний обмін, подібний до цього, можливий лише для трансокеанських круїзних подорожей і насправді не застосовується до круїзних суден, які переважно подорожують у прибережних водах [10].

Круїзна індустрія та регулятори навколишнього середовища випробовують низку технологій управління баластними водами та ліквідації немісцевих видів. Ці технології включають озон, ультрафіолет, фільтрація, тепло, хімічні біоциди та дезоксигенація. На даний момент жодної технології немає широко впроваджується, як і далі для визначення необхідні суднові випробування найефективніша технологія. У США Агентство охорони навколишнього середовища вивчає 22 різних підходи, але ще не застосовано будь-які дефінітивні рекомендації [11].

Тим часом круїзна індустрія має вжити заходів для зменшення впливу баластних вод. Наприклад, R&O Princess Cruises plc - одна з перших компаній для випробування експериментальної двофазної сепараційної УФ-системи на своїх кораблях [12].

Carnival Cruise Lines випробовує систему впорскування газу для знищення нетутешніх видів. Royal Caribbean Ltd дотримується політики відсутності скидання баластної води в порту, якщо тільки вода з подібного екологічного району, або з території принаймні 322 км. Крім того, круїзні кораблі тримають баластну воду в декількох цистернах, які можуть дозволити їм обмінюватися баластною водою з тих самих екологічних районів [13].

1.4. Стічні води

Круїзні судна утворюють два види стічних вод: сірі та чорні. Сірі води - це стічні води з раковин, душових кабін, камбузів та очисних робіт на борту судна. Він може містити різні речовини, включаючи миючі засоби, олію та жир, а також харчові відходи. Зазвичай на 7-10-денному круїзі виробляється понад 3,785 мільйона літрів сірої води, що робить її найбільшим джерелом рідких відходів, що утворюються круїзними судами. та на місцевому рівні ці відходи можна законно викачувати за борт майже скрізь, де плаває корабель [14].

Чорна вода - це стічні води - стічні води з туалетів, пісуарів та ін. Круїзне судно генерує приблизно 30-80 тон чорної води на день [14]. Згідно з Додатком IV Міжнародної морської організації (ІМО) до MARPOL (який набрав чинності у вересні 2003) [3]:

«Загалом вважається, що у відкритому морі океани здатні асимілюватися та боротися з нечистотою стічними водами шляхом дії природних бактерій, і тому норми, наведені в Додатку IV MARPOL 73/78, забороняють судам скидати стічні води в межах чотирьох миль від найближчої суші, якщо вони не експлуатують затверджену очисну станцію. На відстані 4–12 миль від суші стічні води перед скиданням слід подрібнити та знезаразити»

Ключовим наслідком скидів стічних вод є надходження надмірних поживних речовин у морське середовище. Надмірна кількість поживних речовин може надмірно стимулювати ріст водних рослин та водоростей -

процес, відомий як евтрофікація. Коли евтрофікація триває в тропічних водах, корали можуть загинути під густим покривом росту водоростей. Це, в свою чергу, впливає на рибу та інші організми, які залежать від рифової екосистеми, що призводить до зменшення різноманітності тварин і рослин та впливає на використання води для риболовлі та плавання.[15]

Стічні води також можуть містити бактерії, в тому числі калікову коліформу, що може спричинити серйозні проблеми зі здоров'ям людини. У 2000 році некомерційна екологічна організація Bluewater Network звернулася до Агентства з охорони навколишнього середовища США (EPA) з проханням про "поглиблену оцінку потоків відходів з круїзних суден". Подальші дослідження EPA, Міжнародної ради круїзних ліній (ICCL) та Науково-консультативної групи штату Аляска вивчали склад, розподіл та вплив сірих та чорних вод, що скидаються з круїзних суден. Дослідження дійшли висновку, що нинішня практика основних круїзних ліній призводить до високого рівня дисперсії з мінімальним негативним впливом на навколишнє середовище. Чим швидше пливе корабель, тим більше розповсюдження сірої води [16].

Насправді було виявлено високий вміст бактерій, коли сіру воду не скидали, а натомість тримали в резервуарах біля теплих відсіків двигуна, що сприяло прискоренню росту бактерій.

Круїзні лінії, які є членами ICCL, погодилися скидати сіру воду та очищати чорну воду лише під час руху судна, рухаючись зі швидкістю не менше шести вузлів. Компанії також домовилися, що стічні води не будуть скидатися в порту або на відстані менше чотирьох морських миль (7,4 км) від берега, або відстань, продиктована місцевим законодавством.

Незважаючи на те, що сірі води можна законно скидати майже скрізь, деякі круїзні лінії прийняли більш обмежувальну політику. Наприклад, компанія Royal Caribbean, дотримуючись екологічного зобов'язання своєї компанії діяти „вище і нижче відповідності”, має політику, яка забороняє скидати сіру воду менше ніж на 12 морських миль (22,22 км) з суші [17].

Carnival Cruise Lines має подібну внутрішню політику управління. Holland America та інші лінії також дотримуються політики "нульового скиду" у гаванях, спеціальних районах та захищеному незайманому середовищі, наприклад, Національному парку Льодовикова затока.

Закон США про чисту воду передбачає використання морського санітарного пристрою (MSD) на всіх судах, які обладнані встановленими туалетами, для запобігання скидання необробленої або неадекватно очищеної чорної води. MSD використовує фізичні, хімічні та / або біологічні процеси, щоб дозволити скидати стоки з характеристиками, подібними до стоків з очисних споруд на суші.

На додаток до стандартних MSD, багато круїзних суден також використовують або експериментують з іншими передовими технологіями очищення води для руйнування та відділення забруднень у стічних водах. Наприклад, Celebrity Cruises використовує процес зворотного осмосу фірми Rochem (подібний до того, що використовується для виготовлення бутильованої води) для очищення стічних вод настільки ефективно, що вони відповідають найсуворішим стандартам скиду, в тому числі на Алясці [18].

Використовуються також фізичні та хімічні процеси для розщеплення стічних вод. Carnival Cruise Lines випробовує систему ультрафільтрації Rochem на одному зі своїх кораблів на наявність стічних вод; MSD, які використовують процеси біологічного очищення, встановлюються на всіх судах їхнього флоту. «Radisson Seven Seas» та «Princess Cruises» використовують системи Хемворті, які використовують мембранні біореактори для пробою та екранування стічних вод.

Holland America використовує мембранні біореактори ZENON на шести своїх кораблях. Інші практики можна використовувати для зменшення загального обсягу стічних вод, тим самим знижуючи витрати на очищення та потенційні обсяги скидів. Наприклад, кораблі Royal Caribbean та P&O Princess використовують туалети з низьким рівнем змиву та інші водозберігаючі пристрої, що значно зменшує кількість чорної води, що утворюється на борту.

Використання екологічно чистих засобів, які біологічно розкладаються, для чищення також може допомогти зменшити кількість та забруднення в сірої воді.

1.6. Небезпечні відходи

У своїх системах поводження з відходами круїзні судна підтримують окремі процеси для небезпечних матеріалів.

Небезпечні відходи - це будь-які тверді або рідкі відходи, які можуть представляти чи становлять серйозну справжню або потенційну загрозу здоров'ю людей чи навколишньому середовищу.

Згідно з визначеннями Міжнародної ради круїзних ліній (ICCL) та Міжнародної морської організації (ІМО), небезпечні відходи з круїзних суден включають:

- Відходи від обробки фотографій, включаючи рідину для рентгенівських променів;
- Відходи Хімчистки - рідина та забруднені матеріали;
- відходи рідини друкарні;
- Флуоресцентні лампи та лампи з парами ртуті; і
- Деякі батареї.

У Конвенцію про запобігання забрудненню моря шляхом скидання відходів та інших речовин (НРС) 1972 року було внесено поправки в 1996 році, щоб "заборонити скидання будь-яких відходів або інших речовин, за винятком перелічених у Додатку 1.

Це:

1. Днопоглиблений матеріал
2. Шлам стічних вод
3. Рибні відходи або матеріали, отримані в результаті промислових операцій з переробки риби
4. Судна та платформи або інші штучні споруди в морі

5. Інертний, неорганічний геологічний матеріал

6. Органічний матеріал природного походження”³⁰

Лише 16 країн, що становлять менше 11 відсотків валового світового вантажоперевезення, ратифікували цю Конвенцію.

Тим не менше, члени Міжнародної ради круїзних лайнерів прагнуть не скидати жодних небезпечних речовин, навіть поза територіальними водами.

При неправильному поводженні з будь-яким із вищезазначених небезпечних матеріалів може завдати серйозної шкоди рослинам і тваринам, а також загрожувати здоров'ю людей. Наприклад, срібло, що міститься у відходах від обробки фотографій, може спричинити загибель або репродуктивний збій у рибі, раковині та інших морських організмах. Мул хімістки та відходи друкарні містять хімічні речовини, які можуть бути токсичними для водних ссавців. Також антифоулянтна фарба, нанесена на корабельні корпуси для знищення будь-якої форми морських мешканців, що контактує з ними, містить хімічну сполуку трибутилолтин, надзвичайно токсичну для омарів та молюсків, таких як мідії, молюски та устриці. За допомогою ІМО судноплавна галузь та уряди нещодавно домовились поступово припинити використання цих фарб.

Оскільки потенціал серйозної шкоди біорізноманіттю та здоров'ю людей настільки великий від небезпечних матеріалів, круїзні лінії вказують на те, що вони дотримуються особливої обережності щодо дотримання чи перевищення чинних норм. Стандартна галузева практика - розвантажувати небезпечні відходи в порту для їх переробки або утилізації, приблизно так само, як і наземне утворення тих самих відходів. Наприклад, у Карибському басейні небезпечні відходи розвантажуються до одного з 15 портів із затвердженими установами та підрядниками з небезпечних матеріалів.

Круїзні компанії перевіряють та перевіряють фірми, що займаються переробкою відходів, для забезпечення відповідності чинному законодавству та вимогам. Наприклад, огляд Carnival включає страхування, ліцензії та

процедури кожного постачальника для забезпечення повної відповідності екологічним нормам.

“Практики та процедури управління відходами” Міжнародної ради круїзних ліній є дуже конкретними щодо управління та поводження з небезпечними речовинами. Більшість речовин повинні бути виведені на берег для переробки та переробки відповідно до федеральних законів США.

Три основні круїзні компанії також мають індивідуальні корпоративні програми з перегляду та перегляду експлуатаційних процедур, зменшення вживання небезпечних хімічних речовин та заміни їх більш доброякісними речовинами. У 2000 році компанія Royal Caribbean відмовилася від використання 99 різних хімічних речовин. Carnival Cruise Lines підтримує перелік заборонених хімічних речовин для їх флоту.

Відходи ретельно обробляються, щоб відокремити небезпечні матеріали. Наприклад, на кораблях Королівського Карибського басейну батареї, електронні деталі та запалки бутану, знайдені в сміттєвих баках, виймаються для окремої переробки та утилізації. На карнавальних кораблях аерозольні балончики відокремлюються від твердих відходів, розгерметизуються і зливаються. Будь-яке залишкове паливо збирається у закритому контейнері та висаджується на берег як небезпечні відходи.

Круїзні лінії також застосували ряд конкретних практик щодо різних видів небезпечних відходів:

Carnival Cruise Lines, Royal Caribbean та P&O Princess розвантажують відходи для обробки фотографій на берег і експериментують із повною діджиталізацією.

Для операцій хімчистки Celebrity Cruises встановила систему фільтрації, яка видаляє з процесу найтоксичніші хімічні речовини.

Члени ICCL починають використовувати у своїх друкарнях альтернативні друкарські фарби, такі як соєві та нехлоровані вуглеводневі фарби. Кораблі Royal Caribbean тепер використовують на водній основі замість друкарських форм на хімічній основі.

Касети з тонером для ксероксів та лазерних принтерів розвантажені для переробки усіма кораблями Royal Caribbean, Carnival Cruise Lines та P&O Princess.

Надлишки ліків, що продаються без рецепта, чи термін придатності яких закінчився, розвантажуються для утилізації екологічно відповідальним способом.

Carnival Cruise Lines передає деякі застарілі фармацевтичні препарати притулкам для тварин, акваріумам та реабілітаційним установам для тварин.

Батареї, люмінесцентні лампи та ртутні лампи відокремлюються від відходів та переробляються або розвантажуються як небезпечні відходи. Наприклад, кораблі Carnival Cruise Lines щорічно переробляють майже 7200 фунтів (3273 кг) акумуляторів та 18000 ламп денної лампи [19].

P&O Princess збирає старі акумулятори у пасажирів у бортових фотомагазинах.

1.6. Тверді відходи

Тверді відходи, що утворюються на судні, можуть включати скло, папір, картон, алюмінієві та сталеві банки, золу для спалення, пластик та кухонну мастило. В середньому кожен пасажир круїзного лайнера утворює щонайменше два фунти (близько 1 кг) твердих побутових відходів на день і утилізує дві пляшки та дві банки. На деяких суднах, які перевозять більше 3000 пасажирів, кількість відходів, що утворюються за день, може бути величезною.

Значна частина цих небезпечних відходів не легко піддається біологічному розкладанню або взагалі не розкладається. Морські ссавці, риби, морські черепахи та птахи можуть бути поранені або вбиті внаслідок переплетення пластмас та інших твердих відходів. Тварини також можуть захворіти або загинути від прийому цих предметів.

Через Міжнародну морську організацію (ІМО) більшість країн-судноплавців погодились на повну заборону скидати всю пластмасу в море на будь-якій відстані від суші. Інші види сміття, такі як вироби з паперу, ганчірки, скло, метал, пляшки, посуд, підкладки та пакувальні матеріали, можуть бути легально вивільнені за 25 миль (40,23 км) від берега.

Забороняється вивезення будь-якого типу сміття на «Особливих територіях», які є водними об'єктами, які, як вважають, потребують додаткового захисту, що перевищує звичайні вимоги до скидання [20].

Весь Карибський басейн вважається "особливою зоною", але виняток зроблений для харчових відходів, які можна скидати на відстані 12,2 морських миль (22,22 км) від берега.³⁴ А будь-які харчові відходи, які пройшли через млинок, можуть бути скинуті за три милі (4,8 км) від берега.

Як і у випадку з небезпечними відходами, практика поводження з відходами членів Міжнародної ради круїзних ліній дуже конкретна щодо поводження з твердими відходами. Практика базується на правилах ІМО. На круїзних лініях-членах ІССЛ діє політика „нульового розряду”, що означає, що вони взяли на себе зобов'язання не викидати певні типи відходів, а інші - лише після належного поводження.

Такі відходи, як скло, картон, алюмінієві та сталеві банки, переробляються на борту шляхом дроблення, повторного використання та / або переробки та спалювання. Спалювання використовується переважно для харчових відходів, забрудненого картону, деяких пластмас, сміття та деревини. Зола, що спалюється, періодично перевіряється на токсичність і, якщо її визначено небезпечною, її можна утилізувати в морі відповідно до міжнародних норм.

Небезпечний попіл потрібно утилізувати на суші. Royal Caribbean Cruises Ltd. та Carnival Cruise Lines висаджують увесь попіл на берег і регулярно перевіряють попіл, щоб переконатись у відсутності небезпечних речовин; оскільки їх політика полягає у не спалюванні небезпечних матеріалів.

Більшість основних круїзних ліній почали впроваджувати програми переробки, щоб зменшити утворення твердих відходів. Програма переробки Carnival Cruise Lines передбачає досягнення рівня переробки майже 65%, що набагато вище, ніж у більшості наземних громад. В середньому 77 111 кг картону, алюмінієвих банок, пластмас, скла та сталі переробляються щомісяця на судах Carnival Cruise Lines [20]. Перед тим, як відправляти відходи на об'єкт, кожного продавця перевіряють, щоб вони повністю відповідали з місцевими, штатними та федеральними екологічними нормами. Кораблі класу Vision компанії Royal Caribbean сортують, подрібнюють і вивантажують приблизно 204 кг алюмінієвих банок для переробки за тижневу поїздку.

Основні круїзні лінії також мінімізують та запобігають утворенню відходів завдяки практиці закупівлі продукції, яка робить акцент на продуктах із вмістом переробленого та меншим вмістом упаковки. Holland America використовує перероблений папір для всіх бортових друкованих матеріалів.

У деяких випадках одноразова упаковка виключається до того, як продукція навіть потрапляє на борт або замінюється пакувальними матеріалами. Деякі з круїзних ліній усунули пластикові стаканчики, соломку, мішалки та упаковку та ввели дозатори для сипучих продуктів замість індивідуально упакованих приправ.

Щоб мінімізувати використання пластмас, компанія R&O Princess тісно співпрацювала з постачальниками, щоб замінити пластик іншими біологічно розкладаються матеріалами або виключити або зменшити пакувальні матеріали. Компанія змогла зменшити пластикові відходи приблизно на третину, або на сім мільйонів штук пластику, щороку за останні кілька років. Компанія Royal Caribbean розпочала чищення та повторне використання пластикових ємностей для зберігання таких предметів, як господарське мило, використання як відро для інструментів або збирання відпрацьованих батарей для переробки.

Порівняно новим підходом до поводження з твердими побутовими відходами є використання енергії плазми, піонером якої є канадська компанія

PyroGenesis Inc. Завдяки системі знищення відходів плазмової дуги відходи подрібнюють, перетворюють на газ, що складається з окису вуглецю та водню, а потім спалюють у вторинна камера і повністю оброблена перед звільненням. Незважаючи на те, що компанія розширює систему таким чином, що вона може обробляти концентрований мул із відпрацьованої олії, чорної та сірої води, а також трюмної води, вона ще не була широко перевірена круїзними судами.

1.7. Масляні води

Скидання необробленої маслянистої трюмної води в океан може сприяти забрудненню моря. На кораблі нафта часто витікає з машинного та машинного приміщень або з арматури та технічного обслуговування двигуна і змішується з водою в трюмі - найнижчій частині корпусу корабля. Типовий великий круїзний корабель буде виробляти в середньому 8 тонн (2228 галонів або 8434 літри) маслянистої трюмної води за кожні 24 години роботи [21].

Для підтримання стійкості судна та усунення потенційно небезпечних умов від парів нафти в цих районах трюмні приміщення необхідно промивати та періодично перекачувати насухо.

Однак перед тим, як дренаж можна очистити і воду скинути, накопичену олію потрібно витягнути з води трюми. Цей процес передбачає відкачування маслянистої води з трюми та, відповідно до міжнародних та національних законів, її передачу через сепаратор масляної води (OWS) перед подальшою обробкою.

Потім будь-яка нафта, яка видобувається з трюмної води, може бути використана повторно, спалена та / або вивантажена в порту, хоча більшість портів не мають достатніх засобів для отримання видобутої нафти.³⁷

Сепаратор масляної води зазвичай може обробляти від 1-10 тонн (0,9 до 9 метричних тонн / до 2600 галонів або 9842 літрів) трюмної води щогодини. Регламенти ІМО вимагають, щоб вміст олії в будь-якій скиданій воді був

менше 15 частин на мільйон, і щоб це не залишало видимого блиску на поверхні води. Одна пінта нафти може залишити блиск нафти на одній гектарі поверхні океану [22] Якщо сепаратор несправний або навмисно обхідний, необроблену маслянисту трюмну воду можна скидати безпосередньо в океан. Деякі випадки розрядки за останні кілька років були головним чином через людські помилки або несправність обладнання. Як зазначалося вище, протягом останніх років стосовно цього питання було стягнуто певну кількість круїзних ліній. Наприклад, у 2002 р. Carnival Corporation було зафіксовано 18 млн. Дол. США за навмисне фальсифікацію облікових записів нафтових трюмних вод, пов'язаних із скидом з кількох кораблів маслянистої трюмної води через сепаратори з відключеними лічильниками вмісту нафти.

А в 1998 і 1999 роках компанія Royal Caribbean Cruises Ltd. була оштрафована на 9 мільйонів доларів та 18 мільйонів доларів відповідно за скидання забруднених нафтою трюмних відходів.

Скидання нафти або маслянистої води в океан може зашкодити або вбити морських мешканців і серйозно пошкодити коралові рифи. Дизельне паливо є дуже токсичним для риб, безхребетних та морських водоростей, хоча у відкритій воді воно досить швидко розріджується. Розливи можуть бути особливо токсичними для крабів і молюсків у неглибоких, обмежених прибережних районах, оскільки ці організми біоакумулюють олію, часто протягом декількох тижнів після впливу. Також жирні забруднення можуть концентруватися на поверхні моря, що є важливою зоною для раннього розвитку яєць та личинок багатьох риб та інших морських видів. Оскільки існує лише обмежене розуміння ризиків, спричинених тривалими хронічними скидами нафти, такими як масляна трюмна вода, в прибережні морські середовища Карибського басейну та деінде, існує нагальна потреба у подальшому вивченні цих питань.

Незважаючи на нещодавні випадки незаконних обвідних труб та фальсифікованих журналів реєстрації, Міжнародна рада круїзних ліній та

великі круїзні компанії, схоже, серйозно ставляться до проблеми водовідливної води.

Наприклад, поточні скиди масляної трюмної води Королівського Карибського басейну містять менше 5 частин на мільйон нафти, що виходить за рамки міжнародних стандартів. Крім того, використання газотурбінними двигунами компанії на своїх кораблях Celebrity зменшує жирну трюмну воду, оскільки двигуни працюють на комбінованій газовій турбіні та паровій турбінній системі, а не на дизельному паливі.

Усі круїзні судна згідно із законодавством США повинні використовувати певний вид сепаратора масляної води або зберігати масляну воду для розвантаження в порту. Більшість круїзних суден відокремлюють нафту від води, утворюючи осад, який потім спалюють або розвантажують.

Holland America та кілька інших круїзних ліній зараз часто використовують два масляні водовідділювачі, щоб запобігти випадковим скидам через несправність обладнання.

1.8. Коралові рифи

Коралові рифи є популярною пам'яткою серед туристів, особливо круїзних пасажирів.

Однак все більша кількість відвідувачів може нанести шкоди рифами, якщо цими відвідуваннями не буде належним чином керувати.

Хоча коралові рифи займають лише 0,2 відсотка площі океану, вони є важливою частиною морських екосистем, особливо в Карибському басейні та на півдні Тихого океану. За деякими підрахунками, на коралових рифах мешкає приблизно одна третина всіх морських видів риб та тисячі інших видів.

Для людини коралові рифи є найважливішими джерелами доходу та природних ресурсів завдяки своїй ролі в туризмі, риболовлі та як важливе джерело фармацевтичних сполук. Рифи, як життєво важливе джерело запасів, дають до 6 мільйонів тонн риби щороку. Приблизно чверть загального

світового виробництва риби в країнах, що розвиваються, припадає на коралові рифи.

Рифи також забезпечують критичний захист берегових ліній від пошкоджень штормом, ерозії та повені за рахунок зменшення хвильової дії. Коралові рифи знаходяться під загрозою по всьому світовому океану. Недавній аналіз Всесвітнього інституту ресурсів (WRI) у співпраці з Міжнародним центром управління живими водними ресурсами (ICLARM) та Всесвітнім центром моніторингу охорони (WCMC) підрахував, що 58 відсотків рифов світу знаходяться під високою або помірною загрозою з боку людини діяльність.

Більше 60 відсотків коралових рифів у регіоні Карибського басейну знаходяться під загрозою [23]. Загрози цим рифам включають видобуток морських ресурсів, таких як риболовля, збір коралів; погіршення якості води; як наземні, так і забруднення з суден; надмірна експлуатація; прибережний розвиток; судові якорі та некерована туристична діяльність.

Круїзні судна можуть представляти пряму загрозу для коралових рифів, пошкоджуючи їх якорями або навіть випадково потрапляючи в риф корпусом корабля. Якір і ланцюг одного круїзного судна може важити до п'яти тонн і може пошкодити до 195 квадратних метрів дна океану на одному місці стоянки в спокійний день без набряків або потоку [24].

Багато екскурсій на березі круїзних суден з портів Карибського басейну включають принаймні одне відвідування коралового рифу. Невеликі туристичні човни, які закріплюються на рифах або поблизу них, можуть завдати шкоди, тоді як пасажирів круїзу можуть завдати шкоди рифам, торкаючись, гуляючи та стоячи на коралі або відриваючи шматки для сувенірів.

Поряд із неоціненим біорізноманіттям, що містяться в коралових рифах та охороняються ними, вони також є головною атракцією для круїзних пасажирів. Хворий або пошкоджений риф знижує якість пункту призначення і, отже, якість продукту круїзної лінії.

Оскільки берегові екскурсії, особливо до морських парків, стають дедалі популярнішими, круїзні лінії усвідомлюють цінність підтримки та захисту коралових рифів. Для компаній, що займаються круїзними лайнерами, відповідь на це питання двозначна: як запобігти пошкодженню коралових рифів та як внести свій вклад у збереження та відновлення рифів.

Згідно з ICCL, скиди стічних вод повинні відбуватися на відстані не менше ніж 4,4 милі (6,4 км) від коралового рифу. Зараз круїзним суднам даються конкретні вказівки щодо того, де якорем можна уникнути пошкодження коралового рифу.

метою захисту Великого бар'єрного рифу в Австралії Royal Caribbean запланував маршрут свого корабля «Легенда морів», щоб усі стічні води знаходились на борту корабля, перебуваючи в цій місцевості. Будь-які стічні води, які потрібно було скинути, випускались як мінімум на 12 морських миль (22,22 км) до моря від рифу або висаджувались у портовому місті Кернс для очищення та знешкодження. На Бермудських островах, де деякі рифи сягають і восьми миль (13 км) від острова, Royal Caribbean прийняв додаткове обмеження на свою експлуатацію корабля, забороняючи скидання в межах 32 км від Бермудських островів.

У лютому 2003 року компанія Royal Caribbean також надала грант Бермудській біологічній станції на дослідження для вивчення впливу забруднюючих речовин на здоров'я коралів та розробки системи раннього попередження для коралів на Бермудських островах та інших острівних державах.

Перед екскурсіями на берег до коралових рифів та інших екологічно чутливих районів співробітники Carnival Cruise Line повідомляють своїм гостям про мінімізацію їх впливу. Ще одна можливість для круїзних ліній сприяти збереженню коралових рифів - це співпраця з місцевими та міжнародними природоохоронними організаціями щодо проектів та комунікаційних зусиль для залучення круїзних ліній та пасажирів для підтримки захисту коралових рифів. Наприклад, на початку січня 2002 року

Програма ООН з охорони навколишнього середовища (UNEP) та Міжнародна ініціатива коралових рифів (ICRI) відповіли на зростаючі загрози для Карибських коралових рифів, представивши ініціативу з підвищення обізнаності, засновану на п'яти нових комунікаційних інструментах, призначених допомогти туристичній індустрії, яка пояснює своїм клієнтам важливість захисту коралових рифів під час їхніх подорожей.

Практика та процедури, докладно викладені у розділі, демонструють, що основні круїзні лінії почали ефективно реагувати на екологічні проблеми останніх десятиліть. Тим не менше, ще багато чого потрібно зробити для того, щоб стрімко зростаючий попит на круїзи не завалив самі активи незайманого середовища, які залучають людей до круїзів та круїзних напрямків. Круїзні лінії повинні продовжувати пілотувати та впроваджувати провідні практики щодо вирішення їх впливу на навколишнє середовище, шукати партнерства з неурядовими та науковими організаціями, щоб краще зрозуміти їх вплив та шукати шляхи, щоб зробити галузь стійкою моделлю для майбутнього туризму та судноплавства.

Слід також зазначити, що вітчизняні вчені майже не приділяють уваги екологічним аспектам круїзної діяльності.

РОЗДІЛ 2 СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

2.2. Світові тенденції круїзного туризму

Морський туризм має достатньо тривалу передісторію. Перші круїзні послуги як основний вид послуг морського туризму мали елітний характер і низький рівень безпеки. Круїзний бізнес почав активно розвиватися з початком експлуатації трансатлантичних лайнерів з 1860 по 1960 рр. Найвідоміші круїзні компанії світу «Carnival Corporation» (рік заснування – 1972) і «Royal Carribbean International» (рік заснування – 1968) виникли після краху індустрії трансатлантичних подорожей.

Перший круїзний лайнер мав назву «Oceanic» і був збудований у 1965 р. для круїзів у північноамериканському географічному сегменті ринку. Саме з середини 60-х рр. починається розвиток масового круїзного бізнесу. У 80-х рр. розквіт світового круїзного бізнесу досяг свого апогею шляхом перетворення на потужну високоприбуткову індустрію [26].

Понад 150 крупних судновласників американського, грецького, італійського, датського, норвезького походження пропонують широкий асортимент круїзних послуг, удосконалюючи їх якість, надаючи різноманітні додаткові послуги тощо.

Круїзний бізнес є одним з величезної кількості видів бізнесу. Наразі немає загальноприйнятого визначення круїзного бізнесу. Разом з тим, всі існуючі визначення пов'язані з використанням особливого транспортного засобу – круїзного судна.

В кембриджському словнику круїзне судно дорівнюється за своїм призначенням до готелю, на якому подорожують туристи задля отримання задоволення [27].

Отже, круїзний бізнес – це господарська діяльність з надання послуг туристичного перевезення морським пасажирським транспортом. Під суб'єктом круїзного бізнесу будемо розглядати суб'єктів господарювання, які приймають участь у створенні круїзного продукту в локальному сегменті ринку круїзних послуг. Відповідно до даного визначення, основними суб'єктами круїзного бізнесу є судноплавні та туристичні компанії.

Популярність круїзу як транспортно-туристичної послуги обумовлена характеристиками подорожі, можливістю задовольняти різноманітні вимоги споживачів відповідно до їх бюджету та мети подорожі. Якісний сервіс, можливість отримання супутніх послуг, надання замкнутої послуги створюють конкурентні переваги круїзної послуги порівняно з іншими видами транспортно-туристичних послуг. Крім того, підвищення ролі фактору вільного часу, розвиток інформаційних технологій сприяли тому, що круїзний бізнес сформувався у цілісну інтегровану сферу діяльності.

Круїзний бізнес є економіко-технологічною системою, в межах якої відбуваються процеси формування і реалізації круїзної послуги. Ці процеси поєднують такі етапи: виникнення попиту на круїзні послуги і формування їх пропозиції, поєднання різних послуг у єдиний круїзну послугу, споживання круїзної послуги.

Водночас круїзну послугу неможливо розподілити на послуги, що споживаються окремо. Споживачі практично не мають можливостей для бронювання квитка на круїзний лайнер в один кінець або відвідування лише одного міста у межах визначеного маршруту.

Виділяють п'ять основних складових круїзної послуги: послуга з перевезення, екскурсійна та пляжна послуги, послуги з розміщення та харчування. Перелік послуг може змінюватися залежно від виду круїзної послуги, сезону і типу судна. Так, пляжні послуги можуть бути замінені на додаткові екскурсійні послуги або нестандартні, якими є майстер-класи на борту, відвідування фестивалів та інших культурних заходів тощо [26].

Таким чином, круїзна послуга являє собою комплекс пов'язаних між собою транспортно-туристичних послуг, які отримують клієнти протягом визначеного періоду часу. Те, що круїзна послуга є набором послуг, які отримуються в одному місці, обумовлює додаткові переваги для круїзного бізнесу з точки зору туристів. Одним з ключових етапів формування круїзної послуги є розробка туристичного маршруту. Найбільші круїзні компанії світу мають у розпорядженні значну кількість суден, що обумовлює необхідність пошуку можливостей для ефективної їх експлуатації шляхом забезпечення оптимального завантаження.

Вибір споживачами морського туризму обумовлений оптимальним співвідношенням між комфортом перебування на борту судна і враженнями від туристичних екскурсій за межами борту судна. На практиці таке поєднання послуг в рамках круїзу є більш ефективним у порівнянні з іншими видами туризму. На цій підставі формуються особливі конкурентні переваги морського туризму, яких не мають інші види цього бізнесу.

Крім того, розвиток національного морського туризму обумовлює розвиток внутрішнього туристичного ринку, транспортно-туристичної інфраструктури тощо. Круїзний бізнес як вид господарської операції з надання морських туристичних послуг – це сукупність взаємовідносин та дій в сфері використання морських ресурсів, спрямованих на виробництво круїзної послуги з метою отримання прибутку[28] .

Споживачі круїзних послуг формують попит на них через посередників (туристичні компанії, які фрахтують пасажирське судно) або безпосередньо отримують послугу з перевезення у судноплавній компанії. Найбільш розповсюдженою є схема взаємодії споживачів та судноплавних компаній через посередників, що приносить вигоди всім сторонам. Туристичні компанії отримують прибуток від посередницької діяльності, розширюють круг власної клієнтської бази. Судноплавні компанії звільняють себе від операцій з пошуку клієнтів, розробки схем реалізації круїзної послуги. Ринок круїзних послуг формується на основі співвідношення попиту та пропозиції учасників.

Провізна спроможність круїзних лайнерів є дуже великою. Сучасний лайнер в змозі перевезти чотири-п'ять тисяч пасажирів. У 70-х рр. ХХ ст. провізна спроможність була на рівні однієї тисячі пасажирів. У 2009 р. на воду був спущений один з найбільших круїзних лайнерів в світі «Oasis of the Seas», збудований верф'ю «STX Europe's Turku» у Фінляндії для компанії «Royal Caribbean International». Його провізна спроможність передбачає перевезення 6 360 пасажирів і близько 2 000 чоловік екіпажу [29].

Основні надходження національних економік окремих країн практично повністю формує круїзний бізнес. Це є характерним для приймаючих територій (дестинацій), якими, наприклад, є Карибські острови, Домініканська Республіка, Гаїті тощо.

Донедавна круїзи були найбільш швидкозростаючим сектором туристичної галузі. За останні п'ять років попит зріс на 20,5 відсотка. Статистика показує, що в 2017 році близько 26,7 мільйона людей вирішили відправитися в круїз, 28,5 мільйона в 2018 році і, за прогнозними оцінками, передбачалося 32 мільйони подорожуючих в 2020 році.[30]

На світовому круїзному ринку існує понад 50 круїзних ліній та понад 270 кораблів, однак близько 75 відсотків ринку контролюється трьома основними гравцями. Ці провідні компанії контролюють імперію допоміжних круїзних ліній, що принесло їм в 2018 році 34,2 млрд. Доларів доходу. [31]

Оскільки багато країн по всьому світу закрили свої кордони у відповідь на COVID-19, тисячі пасажирів утримувались у морі, тоді як судна шукали порт для причалу. У середині березня Канада заборонила всім суднам, у яких понад 500 людей, стикуватись у своїх портах. Австралія, Нова Зеландія та США заборонили всі судна, що прибувають з іноземних портів, і наказали всім кораблям під іноземним прапором залишати країну. Як результат цього, пасажирів перебували на карантині майже на місяць перед тим, як їх репатріювали. Було безліч інших прикладів, і хоча майже всі ці круїзні пасажирів зараз висаджуються, багато членів екіпажу все ще перебувають на

суднах по всьому світу, або на карантині, або на екіпажі судна, поки галузь не відновить свою діяльність. Багато круїзних лайнерів дійсно намагаються репатріювати співробітників суден, але через суворі норми, введені Центрами контролю та профілактики захворювань США, репатріація затримується.

Нинішнє середовище COVID-19 викликало велику стурбованість серед громадськості, яка займається підтримкою здоров'я та безпеки на борту круїзних суден. Зараз кораблі потребуватимуть надійних протоколів скринінгу та моніторингу, впровадження всеосяжних санітарно-гігієнічних процедур з регулярними інспекціями, розширення медичних закладів на борту та збільшення медичного персоналу. Крім того, очікується, що круїзні лайнери будуть тісніше співпрацювати з органами охорони здоров'я у всьому світі та CLIA (Міжнародна асоціація круїзних лайнерів) для забезпечення вимог охорони здоров'я [32].

Існує два основних канали доходу для круїзних суден: продаж квитків, на частку яких припадає 62 відсотки загального доходу, та придбання на борту, таких як алкогольні напої, азартні ігри в казино, спа-процедури, художні аукціони та екскурсії на берег, що складають решту 38 відсотків. У першому кварталі 2019 року найбільші три круїзні організації повідомили про доходи в розмірі 4,7, 2,4 і 1,4 мільярда доларів США з чистим доходом 336 доларів, 257 і 118 мільйонів доларів [30].

Після COVID-19, ймовірно, буде значний фінансовий вплив на дохід усіх круїзних операторів, що може ускладнити залучення клієнтів багатьма круїзними лайнерами та призвести до закриття. Акції найбільших трьох круїзних організацій на 1 квітня 2020 року склали 30,30, 10,50 і 12,60 доларів відповідно, приблизно на 70 - 80 відсотків нижче, ніж на початку цього року. Вже в кінці червня 2020 року, вартість становила \$ 50,30, \$ 16,43 і \$ 16,42 [32].

Станом на лютий 2020 року найбільший спалах COVID-19 за межами материкового Китаю відбувся на круїзному судні, що призвело до збитку

репутації круїзної галузі та падіння вартості акцій. Круїзні лінії також заплатили значну суму грошей як відшкодування за скасування, понесені витрати, пов'язані зі стикуванням суден у портах, де судна перебувають на карантині. Більшість круїзних суден у всьому світі тимчасово виведені з експлуатації, але використовують свої двигуни для забезпечення потужності для підтримки бортових служб, кондиціонування, опріснення та руху - для підтримання суден у належному стані, що несе витрати на технічне обслуговування, навіть коли вони не плавають.

Багато малих острівних держав значною мірою покладаються на круїзні лінії, що в свою чергу позитивно впливає на їх економіку. Щороку 2 мільярди доларів вносяться в Карибський басейн, а 5,9 відсотка ВВП - у деякі країни [30]. 7 Пасажири круїзу готові витратити більше на такі заходи, як екскурсії на пляжі, позашляхові / мальовничі тури або шопінг без мита на багатьох островах. націй. Крім того, багато постачальників продуктів харчування залежать від круїзної галузі, для якої вони постачають морепродукти, м'ясо та овочі. Порушення круїзної галузі сильно впливає на тих, хто покладається на туризм, а також на продавців у різних ланцюгах поставок.

Щоб зберегти майбутній бізнес цілим, багато круїзних ліній пропонують бонусні кредити (110-125 відсотків від суми бронювання) замість відшкодування готівки як опцію для пасажирів, подорожі яких були скасовані через пандемію. Ці кредити можна використовувати для майбутніх бронювань, щоб забезпечити гнучкість. Відповідно до звіту банку UBS, опублікованого 31 березня 2020 року, близько 76 відсотків пасажирів, круїзи яких були скасовані через пандемію, обрали кредит для майбутніх поїздок замість відшкодування. Згідно з недавнім опитуванням CLIA, 82 відсотки крейсерів, ймовірно, замовлять круїз на наступні канікули. Незважаючи на численні спалахи COVID-19 і невизначеність щодо того, коли відпливе плавання, багаторазовий звіт говорить, що бронювання на 2021 рік зросло

порівняно з 2019 роком. Це свідчить про те, що люди все ще з нетерпінням чекають майбутніх подорожей на круїзах, однак, важче переконати крейсерів, які вперше вийшли. Опитування, проведене CruiseCritic.com, показує, що 75 відсотків 4600 круїзних пасажирів зацікавлені в круїзі після закінчення COVID-19.[33]

Оскільки країни продовжують вирішувати зростаючу кількість викликів, що виникають внаслідок COVID-19, наслідки для бізнесу можуть змінити ряд галузей у найближчому майбутньому. Немає чітких термінів для початку круїзних операцій знову. Найбільшою фіксованою вартістю круїзних ліній є паливо, і в результаті колапсу нафти під час цього спаду круїзні лінії можуть отримати вигоду від цих менших витрат. Намагаючись отримати підтримку клієнтів після скасування обмежень на поїздки, компанії, ймовірно, захочуть розглянути питання про проведення рекламних кампаній та зниження їх цін, щоб конкурувати та повертати попит назад до галузі. Круїзні лайнери вже почали рекламувати величезні знижки на пакети на 2021 рік на своїх веб-сайтах. Крім того, галузі доведеться взяти на себе зобов'язання щодо нових протоколів безпеки, які можуть значно зменшити ризик захворювання [34].

2.2 Тенденції розвитку морського туризму в Україні

Тенденції функціонування сучасного морського туризму в Україні свідчать про те, що він практично не розвивається. Державні регуляторні органи не надають суб'єктам господарювання відповідної підтримки, тому транспортнотуристичний потенціал країни залишається нереалізованим. Україна має всі передумови для розвитку різних видів морського туризму: круїзного, яхтового, пляжного та інших. У зв'язку з тим, що в короткостроковій перспективі морський туризм орієнтований на

обслуговування іноземних туристів, це сприятиме залученню коштів в іноземній валюті, розвитку експортного потенціалу.

На думку практиків і науковців, розвиток яхтового та круїзного туризму в Україні стримується, здебільшого, відсутністю ефективних інституційних умов його функціонування, зайвими бюрократичними процедурами, зокрема процедурами на захід до кожного порту, обмеженістю періоду виходу в море у залежності від сезону тощо. Прикладом відсутності ефективної державної політики сприяння розвитку яхтового туризму є ситуація, що склалася зі школою парусного спорту у м. Одесі, функціонування якої було припинено внаслідок «майнових війн» між орендарями, самою школою, місцевою владою [35].

Вважаємо, що позитивним досвідом державного регулювання морського туризму слід вважати Туреччину. Щорічно прибутки від морського туризму в країні складають до 20 % загальний прибутків від туристичного бізнесу. Проте, статистичні дані Туреччини також свідчать про те, що морський туризм у Чорноморському регіоні практично не розвинутий. Лише 0,7 % круїзних пасажирів подорожують на суднах у Чорному морі та в акваторії Туреччини. Така ж ситуація склалася з яхтовим туризмом: у чорноморській акваторії Туреччини у 2012 р. не було зареєстровано жодної марины [28].

Основні напрямки підтримки державними регуляторними органами розвитку морського туризму в Туреччині є такі:

1. Підтримка розвитку суднобудування (створення об'єднань суб'єктів господарювання у сфері суднобудування, кредитна підтримка суднобудівельників, функціонування 4 профільних університетів та понад 30 шкіл, розвиток конверсії суден).

2. Підтримка розвитку круїзного бізнесу (участь у проектах, що фінансуються ЄС, створення проектів будування нових круїзних портів, формування інтернет-платформи виробників, підтримка проектів розвитку круїзного бізнесу Торгівельною палатою, створення Палати судноплавства).

3. Підтримка розвитку яхтового туризму (спеціалізація на виробництві суперяхт, розвиток матеріально-технічного облаштування марин).

Зазначені напрямки, за умови адаптації до національних особливостей, можуть бути враховані у процесі формування Державної програми розвитку морського туризму в Україні. Фактори, що стримують розвиток морського туризму в Україні, проранжовано за допомогою методу SWOT-аналізу. Використано традиційну схему такого аналізу. Виділено чотири класифікаційні групи: сильні сторони, слабкі сторони, можливості та загрози ринку послуг морського туризму в Україні.

За результатами SWOT-аналізу, можна виділити такі чинники спротиву розвитку морського туризму в Україні [36]:

1. Відсутність цілеспрямованої, послідовної регіональної і державної політики у сфері регулювання морського туризму.
2. Невідповідність нормативно-правової бази світовим і національним тенденціям функціонування морського туризму.
3. Використання неефективних економіко-організаційних інструментів реалізації державної політики у сфері регулювання морського туризму.
4. Неналагодженість інформаційного зв'язку та фінансової підтримки між учасниками національного ринку послуг морського туризму.
5. Відсутність державної фінансово-кредитної підтримки учасників ринку послуг морського туризму.
6. Низький рівень національного виробництва круїзних послуг порівняно з іноземними представниками морського туризму.
7. Низька якість обслуговування туристів, застарілість пасажирського флоту.
8. Слабкість гарантій безпеки пасажирів, недосконалість системи захисту їх прав та прав екіпажу суден.

З метою зменшення негативного впливу визначених чинників спротиву розвитку морського туризму в Україні пропонується розробка дієвих економіко-організаційних інструментів державної регуляторної політики

сприяння розвитку морського туризму. Частка України разом з іншими країнами Чорноморського басейну в світовому морському туризмі є меншою за 3 %, що не відповідає її ресурсному потенціалу. В контексті того, що в Указі Президента України «Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» вказано на необхідність популяризації України як туристичної дестинації, особливої актуальності набуває реалізація ефективної державної регуляторної політики сприяння розвитку морського туризму. Відповідно до цього, актуальним є формування інституційних засад розвитку морського туризму в Україні шляхом реалізації комплексу складових, спрямованих на нормалізацію інституційного середовища, активізацію координації між господарюючими суб'єктами та державними регуляторними органами тощо

Розвиток морського туризму в Україні безпосередньо залежить від ефективності сформованих інституційних засад. Державні регуляторні органи повинні сприяти реалізації комплексу інституційних, організаційно-економічних, у тому числі, маркетингових, технікотехнологічних засад.

Розвиток морського туризму в Україні може передбачати не лише розширення участі у міжнародних пасажирських перевезеннях, але і на внутрішніх. Перевагами таких круїзів є відносно невисока вартість, так як організаторами виступають національні туристичні компанії, безвізовий режим.

Одним з найважливіших пунктів концепції розвитку морського туризму в Україні має бути спільна робота портів країн-учасниць «ОЧЕС» щодо створення сприятливих умов для функціонування суб'єктів ринку круїзних послуг. Якщо порти України разом з іншими чорноморськими портами сприятимуть підвищенню привабливості круїзів у Чорному морі, судноплавні компанії світу почнуть реально розглядати чорноморський регіон як привабливий для суднозаходів.

Стратегія світових судноплавних компаній щодо опанування ринку круїзних послуг України засновується або на початковому бажанні вийти на цей сегмент з метою формування диверсифікованої пропозиції, або на

необхідності разового суднозаходу до портів України під час круїзу. Вимоги споживачів до видів і комфорту відпочинку постійно змінюються, круїзні компанії повинні або оновлювати наявних флот, або шукати нові цільові ринки. Одним з таких сегментів міг би стати чорноморський сегмент ринку круїзних послуг [37].

Також негативно впливає на стан розвитку морського туризму в Україні стагнація вітчизняної галузі суднобудування. Не зважаючи на те, що суднобудівельний потенціал України є надзвичайно високим, у сучасних умовах працюють лише кілька суднобудівельних компаній Чорноморський суднобудівельний завод (м. Миколаїв), ДП «Суднобудівельний завод ім. 61. Комунарів» (м. Миколаїв), Херсонський суднобудівельний завод (м. Херсон) тощо. Практично всі суднобудівельні компанії України виконують замовлення іноземних компаній, здебільшого, на постачання не готової продукції, а запчастин. Висока вартість будування нових суден обумовлює пошук учасниками круїзного бізнесу іноземних контрагентів для спільних капіталовкладень у розвиток галузі суднобудування.

Проте законодавство України обмежує можливості участі іноземних компаній у функціонуванні стратегічних галузей, якою є, у тому числі, суднобудування. Тому компанії змушені реєструвати нові судна під іншими більш «лояльними» у цих питаннях прапорами.

У цьому аспекті актуалізується проблема створення другого Міжнародного реєстру суден в Україні. Реєстрація суден у такому реєстрі обумовлює податкові пільги для судновласників, що стимулюватиме їх реєструвати судна під українським прапором. Більшість традиційних морських держав мають другі міжнародні реєстри, в яких зареєстровано понад 50 % національних суден [38].

Завищені суми мита на продукцію суднобудування, практика неповернення ПДВ також сприяють занепаду вітчизняної галузі суднобудування та пасажирського судноплавства. Такий реєстр забезпечив би і захист трудових ресурсів, зайнятих у круїзному бізнесі, оскільки закріпив би

їх права. Попри те, що суднобудування є важливою галуззю України, державна підтримка його розвитку залишається вкрай на низькому рівні. За часів незалежності було ухвалено близько ста різноманітних законів і програм, проте майже жоден з них не привів до покращення умов господарювання суб'єктів, що задіяні у процесі виробництва круїзних послуг.

Проблемність ситуації демонструють дані таблиці 2.1[39], у якій наведено роки введення в експлуатацію українських суден. Сучасні круїзні судна, які були побудовані на підставі використання прогресивних технологій, є більш конкурентоспроможними та відповідно ефективними. Вимоги споживачів до пасажирських суден вже значно перевищили техніко-економічні можливості українських суднобудівельних підприємств.

Таблиця 2.1

Роки будування річкових круїзних суден українських судновласників

Назва судна	Рік введення в експлуатацію
«Днепр» («УДП»)	1970
«Чайка» («УДП»)	1987
«Волга» («УДП»)	1970
«Україна» («УДП»)	1979
«Евгеній Вутетич»	1976
«Советская Россия»	1978
«Ак. Виктор Глушков»	1983
«Генерал Ватутин»	1986
«Т.Г. Шевченко»	1991

Старіння пасажирського флоту спричиняє негативні наслідки для розвитку національного морського туризму. Так, у 2013 р. темп зростання обсягу пасажирських перевезень водним транспортом склав 9,5 % по відношенню до показника 2012 р.. У таких умовах заміна застарілого вітчизняного пасажирського флоту на сучасний є особливо необхідною [40].

Одним з методів вирішення проблеми розвитку круїзного бізнесу в Україні слід вважати розробку та реалізацію проектів малотоннажних суден. Необхідно розробляти інвестиційні проекти, які дозволять в короткі строки побудувати і в подальшому ефективно використовувати малотоннажний пасажирський флот. Як базові на принципах ротації маршруту чорноморської круїзної лінії слід розглядати порти Одеса, Констанца, Стамбул, Сочі тощо.

З урахуванням комфортабельності суден і рівня сервісу ціни на круїзи українських компаній повинні бути нижчими за ціни іноземних круїзних операторів, які освоюють вищий ціновий сегмент. Наприклад, компанія «Silversea» пропонує на лайнері «Silver Wind» одинадцятиденний круїз вартістю від 2897 євро, а російська компанія «Black & Baltic Seas cruise» відродила восьмиденний чорноморський круїз вартістю від 644 євро. Компанія «Oceania Cruises» пропонує круїзи по Чорному морю вартістю від 2429 євро.

2.3. Економічний, інфраструктурний і екологічний потенціали для розвитку круїзного туризму в Одеській області

Перед Україною стоїть стратегічне завдання – інтеграція у світовий економічний простір максимально високими темпами, і одним з цих шляхів є залучення нашої туристичної сфери до участі у міжнародному круїзному туризмі.

Аналіз останніх публікацій і досліджень показав, що цей вид діяльності достатньо широко висвітлюється українськими вченими але не комплексно, а з різних певних аспектів [38 ,41].

Серед невирішених питань слід більш детально оцінити потенційні можливості екологічного, економічного та інфраструктурного потенціалів туристичного комплексу Одеської області, можливості створення туристичних кластерів різного спрямування для найбільш повного задоволення потреб міжнародного круїзного туризму у нашому регіоні.

Круїзний туризм, розвиток якого в останні роки збільшує обсяги на Півдні України, може об'єднати більшу частину усіх видів туризму та інших пов'язаних з ним видів діяльності, що надасть поштовх для їхнього розвитку у складі туристичних кластерів.

Обсяг світового круїзного туризму подвоюється кожні 10 років і відповідає річному темпу зростання у межах 7%. За останні три роки щорічне число іноземних громадян, що приїждять до України, збільшилося більш ніж на 1,1 млн. осіб і становить 24,6 млн. осіб на рік. При цьому внесок сфери туризму у ВВП країни становить лише 2,2%.

Один європейський турист, виходячи на берег у порту суднозаходу, витрачає майже 100 євро на день. У 2011 році тільки Одесу відвідало 184000 тис. пасажирів круїзних суден, тобто їх витрати у місті могли скласти 18,4 млн. євро.

На даний момент в Україні, у Чорному морі розвивається, переважно, в'їзний круїзний туризм, темпи розвитку якого значно поступаються темпам розвитку Середземноморського круїзного напрямку, на якому обсяг круїзних перевезень збільшився [38].

Також, крім в'їзного круїзного туризму як окремих напрямків формується організація круїзів за маршрутом «ріка-море», зокрема, по Дніпру з виходом до Чорного моря. Вже функціонують маршрути Київ-Одеса, Київ-Вілково-Одеса, Київ-Одеса-Тулча (Румунія), які охоплюють і м. Херсон, круїзи по Дунаю.

До конкурентних переваг Чорноморського регіону з позицій круїзного судноплавства належать:

- можливість відвідати протягом одного круїзу декілька країн;
- рівновіддаленість портів, що дозволяє здійснювати комфортабельні нічні переходи;
- розташування пасажирських портів у безпосередній близькості від центра міста у більшості портів Чорного моря;

- наявність на території міст відвідання значної кількості пам'яток архітектури та містобудування (зокрема, на території Одеської області);
- розгалужена транспортна мережа;
- розвинена індустрія розваг та дозвілля;
- наявність облаштованих місць для пляжного відпочинку та рекреації туристів круїзних маршрутів.

За попереднім розкладом, на 2014 рік тільки до Одеси повинно було зайти 5 найсучасніших круїзних лайнерів з майже 12-тьма тисячами пасажирів на борту. Чорноморський круїзний ринок за рахунок в основному заходу іноземних лайнерів може зростати у найближчі 3-4 роки на 10-15%. [37]

До цього ще потрібно додати круїзи по Дніпру і Дунаю з заходом до Одеси і портів у Придунав'ї. У цьому регіоні потрібно підтримувати розвиток екологічного і яхтингового туризму вздовж Дунаю; етнічного, винного, сільського, гастрономічного і ностальгійного туризму у селах з переважанням болгар, гагаузів, німців, молдаван, албанців, греків.

В основному, поки що це туристи з Європи, яким потрібно надати пізнавально - розважальну програму на 8-10 годин перебування судна в Одеському, Ізмаїльському або інших українських портах. У розрахунку на цих туристів потрібно розробити окремі «тури одного дня»: ностальгійні, етнічні, екологічні, бальнеологічні, археологічні, гастрономічні, винні, які будуть пролягати через певні населені пункти у радіусі до 50-60 км від місця стоянки судна. Для цього необхідно сформувати певні кластерні схеми, які дадуть змогу забезпечити ці тури максимальним рівнем розваг, послуг і інформації.

За даними Міністерства доходів і зборів України, обсяг платежів з туристичного збору в Україні у січні-серпні 2013 року виріс у порівнянні з аналогічним періодом 2012 року на 10% - до 26,1 млн.грн. До 2022 року планується удвічі збільшити число туристів в Україну - до 50 млн . на рік. Відповідно, з 400 тис. до 1 млн. зросте кількість робочих місць у галузі, а очікуване збільшення надходжень до бюджету зросте з 1,5 до 5 млрд. грн.

Збільшення кількості іноземних туристів буде сприяти розвитку туристичної і портової інфраструктури. При цьому Україна могла б стати ініціатором створення міжнародного кластеру з просування бренду круїзів по Чорному морю (до складу якого увійшли б зацікавлені відповідні структури Болгарії, Румунії, Росії, Грузії, Туреччини, Вірменії та інших країн) [35].

У чорноморських портах, за виключенням Констанци і Одеси, не створена інфраструктура для прийому пасажирських теплоходів завдовжки 200м. На сьогодні лише Одеський порт може якісно виконувати такі функції – одночасно в ньому можуть розміститися 3 великих круїзні судна.

Потрібно продовжити консультації у межах Асоціації MEDCRUISE щодо просування проекту об'єднання восьми головних круїзних портів Чорного моря під єдиним трендом Cruise Black Sea. На даний момент відсутній правовий механізм співпраці між державою і потенційними інвесторами у морських гаванях.

Стратегічні перспективи Причорномор'я також пов'язують з можливим залученням до морських подорожей жителів країн СНД і країн ЄС, для яких переліт до базового пункту круїзу, наприклад, до Одеси (з Угорщини, Чехії, Словаччії, Білорусі, Росії тощо) буде найбільш сприятливим.

Діяльність іноземних інвесторів щодо реконструкції портової інфраструктури стримує не визначений чітко порядок передачі портів у концесію. Щоб забезпечити виконання цієї законодавчої норми, необхідно включити морські торговельні порти до «Переліку об'єктів права державної власності, які можуть передаватися у концесію», а також внести зміни у Закон України «Про концесії».

Негативним чинниками подальшого розвитку круїзного туризму в Україні, за думкою С.Г. Нездоймінова є: [37]

1. Відсутність національної стратегії розвитку туристичної інфраструктури в морських портах прийому круїзних суден, невідповідність її міжнародним стандартам щодо різних складових.

2. Непрозорість державної політики у сфері морського бізнесу.

3. Відсутність законодавчого забезпечення для іноземного інвестування у портову інфраструктуру.
4. Сезонність, що впливає на формування зайнятості в обслуговуванні круїзів, висока текучість кадрів.
5. Недостатня інформованість іноземних громадян про історичні, культурні пам'ятки Українського Причорномор'я; його кліматичні умови і екологічний стан.
6. Низький рівень реклами Українських туристичних брендів на світовому рівні.
7. Відсутність сучасної портової інфраструктури для прийому великих круїзних суден.
8. Відсутність комплексної системи туристичного обслуговування на 8-10 годин під час заходу до порту; відсутність аудіо-гідів на основних мовах в музеях.
9. Складність і тривалість процедури паспортного і митного контролю при заході в українські порти, в тому числі особисте заповнення у двох екземплярах туристами митних декларацій.
10. Надзвичайно (більше ніж у 2 рази) завищені портові збори.
11. Відсутність сценарію розвитку круїзного туризму в Україні як частини світового туристичного бізнесу.
12. Відсутність державної політики у сфері розвитку круїзного малотоннажного суднобудування, відсутність програми банківського пільгового кредитування вітчизняного суднобудування.

Для залучення круїзних компаній у приморські регіони України потрібна розробка комплексної програми розвитку туризму на Півдні України.

Основним принципом при управлінні стійким розвитком чорноморського круїзного простору повинна бути системність та комплексність сприйняття всього моря та берегових об'єктів, незалежно від національних кордонів. Головним стає формування єдиного підходу до системного сприйняття природних та архітектурних цінностей, як

самостійного об'єкта ,з одного боку, так і в якості частини міжбасейнових круїзних рейсів, з іншого.

Важлива реалізація і супідрядного принципу - сукупність архітектурних та природних об'єктів при плануванні рейсів та вибору базового порту маршруту. Окрім того, найважливішою складовою будь-якого круїзного маршруту повинна розглядатись частина часу для покупок з урахуванням цінкових та структурних пріоритетів.

Найважливішим принципом сучасного етапу розвитку круїзного бізнесу є підсилення взаємної відповідальності організаторів турів та власників виробничого потенціалу - привізної здатності та вартості флоту.

Це може бути досягнуто при реалізації принципу збалансованої системи показників та її націленість на комплексність оцінки окремих параметрів, серед яких розглядаються фінанси, маркетингова орієнтація та технології.

Саме і принципи стають одним з факторів побудови круїзних технологій у відповідності з механізмом ціноутворення. Активність функціональної та інвестиційної діяльності в морському туристичному і круїзному бізнесі передбачується культурно - історичними і природними особливостями приморського регіону. З урахуванням цього положення поступовий розвиток морського круїзу на основі портів України можливе при об'єднанні судноплавства Середземного і Чорного морів. В цьому аспекті необхідно підвищити імідж та рейтинг Одеського порту.

Одним з принципів розвитку туристичного бізнесу слід вважати постійне оновлення берегових об'єктів, тематики й напрямку пасажиропотоків. Слід врахувати ту обставину, що діяльність туристичних судноплавних компаній формує особливий імідж, який передбачує стійкість частини туристів у відношенні цінностей, створеної якістю послуг .

Є доцільним для ряду туристичних груп надати можливість приймати участь у яхтових прогулянках. Саме розвиток пасажирських підрозділів портів, котрі відчувають проблеми з розширенням виробничого потенціалу,

дозволяє знизити екологічну напруженість у місті Це стосується не тільки порту міста Одеси, а також ряду портів Європи.

Для розширення сфери засобів прийому туристів і рекреантів слід розробити інвестиційні програми і проекти у межах міста:

1. Екологічне і гідрологічне оздоровлення Куяльницького лиману, реконструкція курортного комплексу Куяльник для прийому рекреантів на тривалий період часу, а також на 1-2 доби під час приходу круїзного судна (спа-процедури, ванни, грязі; продаж продукції з грязі як це робить Ізраїль з ресурсами Мертвого моря). Особливої актуальності набуває розбудова і реконструкція курорту Куяльник як бальнеологічного грязевого об'єкту.

2. Реконструкція існуючих пам'яток архітектури (можлива часткова їх передача у приватну власність тим, хто має кошти на реконструкцію і підтримання їх у належному стані);

3. Створення сфери розваг у межах міста: будівництво парку розваг на кшталт «Діснейленду», облаштування сучасного зоопарку (на початку 90-х років існував проект створення ландшафтного парку на місті полів зрошення у районі Жевахової гори).

Розробка туристичних маршрутів за межі міста тривалістю 8-10 годин:

1. облаштування існуючих і створення нових садиб сільського (зеленого) туризму в радіусі 50-60 км від Одеси з поєднанням екологічного, етнічного, риболовного, кінного, винного, гастрономічного та інших видів туризму у селах з компактним проживанням національних меншин;

2. створення туристичного комплексу на о. Зміїний (дайвінг, риболовля, археологічний туризм);

3. розробка туристичного маршруту «Чумацький шлях» з орієнтацією на етнічний, гастрономічний, винний туризм;

4. екологічний туризм у межах Дністровського заказника і Дністровського лиману: риболовля, полювання на дичину у визначені терміни; яхтинг, плавання на байдарках, національна кухня.

У зв'язку з відсутністю державних фінансових ресурсів на будівництво нових круїзних суден, одним із методів оновлення вітчизняного пасажирського флоту є його модернізація за рахунок залучення приватних інвестицій. Необхідно враховувати, що на першому етапі реалізації проекту інвестор не отримує достатнього рівня грошової винагороди [42].

З поступовим зростанням попиту на круїзну послугу неефективним є підвищення ціни у зв'язку з бажанням максимізувати прибуток. Інвестиції у будівництво круїзних суден залежать від сукупності факторів зовнішнього і внутрішнього середовища, які становлять основну групу ризиків (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Основні інвестиційні ризики при будівництві круїзних суден*

Вид ризику	Характеристика негативного впливу
Макроекономічна ситуація в Україні та світі	Зниження платоспроможності населення, погіршення загальних ринкових умов
Валютні коливання	Збільшення вартості інвестицій
Інфляційні процеси	Зменшення прибутковості інвестицій
Організаційно-правові зміни умов функціонування	Зміна відповідних законодавчих норм приводить до необхідності змін у бізнес-моделі учасників ринку круїзних послуг, форм співробітництва між ними тощо
Невиконання умов інвестиційного проекту	Перевищення строків реалізації проекту або сумарного інвестиційного бюджету
Комерційні ризики, пов'язані з діяльністю інвестора	Зниження прибутковості, хибні розрахунки в бізнес-плані
Маркетинговий ризик	Хибне позиціонування круїзного судна на ринку, недосконала цінова політика

Таким чином, на кожному етапі реалізації інвестиційного проекту виникають загальні і специфічні ризики, які можуть негативно вплинути на очікувані інвестором результати від круїзного бізнесу. Тому, одночасно з

розробкою інвестиційного проекту мають бути максимально враховані можливі ризики.

Однією з таких систем є PERT-аналіз, який дозволяє оцінити інвестиційний проект із урахуванням оптимістичного, песимістичного і найбільш ймовірного варіантів його розвитку. Крім того, інвестиційний проект, спрямований на будівництво пасажирського судна, повинен бути клієнтоорієнтованим, враховувати наявні та можливі вимоги споживачів.

Лише така орієнтація на вимоги споживачів сприятиме розвитку круїзного бізнесу в Україні, навіть за умови виникнення додаткових витрат при реалізації інвестиційного проекту.

Практика круїзного бізнесу свідчить про те, що банківські установи не зацікавлені у видачі кредитів на будівництво нових круїзних суден. Це пояснюється, у першу чергу, високою вартістю і тривалим терміном окупності подібних інвестиційних проектів, який складає в середньому 11-15 років. Реальне отримання банківських кредитних ресурсів, спрямованих у вітчизняний круїзний сектор, є ускладненим. З огляду на суттєві проблеми з впровадженням традиційних механізмів залучення інвестицій у круїзний сектор, актуальності набувають альтернативні варіанти. Обмеженість внутрішніх інвестиційних ресурсів сприяє зростанню ступеня залежності країн від іноземних інвестицій і жорсткої конкуренції на ринку за можливості їх отримання. Тому основними критеріями оцінки ефективності інвестиційних проектів є строк їх окупності і чиста дисконтована вартість (NPV). «У загальному випадку найбільш широко вживаний метод для кількісного аналізу ефективності капітальних вкладень – це метод NPV»

У першу чергу, інвестиційні ресурси повинні спрямовуватися на вирішення проблеми нестачі високоякісного пасажирського флоту. Також інструменти технічного оновлення круїзного флоту повинні містити переобладнання пасажирського судна. Ця стратегія використовується за умови нестачі фінансових ресурсів для будівництва нового судна. Вона передбачає не лише оновлення кают, але і капітальний ремонт судового

устаткування. У довгостроковій перспективі для розвитку круїзного судноплавства необхідним є будівництво нових пасажирських суден. Вартість будівництва нового круїзного лайнера відповідно до сучасних вимог споживачів є надзвичайно високою для більшості українських судноплавних компаній і неможливою у найближчий час. Вартість будівництва деяких світових круїзних суден наведено у таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Собівартість будівництва круїзного судна [28]

Назва судна	Собівартість будівництва каюти, тис. дол.	Собівартість будівництва судна, млрд. дол.
«Oasis of the Seas»	260	1,65
«Carnival Splendor»	213	0,64
«Celebrity Solstice»	320	0,91
«F3 NCL»	510	2,15

Вважаємо, що методом залучення незалежних фінансових бюджетів у розвиток морського туризму в Україні має бути інструмент фандрайзингу, стимулювання використання якого мають забезпечити державні регуляторні органи. Фандрайзинг нами розглядається як інструмент залучення фінансових коштів суб'єктами господарювання на конкурсній основі шляхом їх участі у проектах, фінансованих суспільними організаціями, фондами або іншими зацікавленими сторонами. У зв'язку з тим, що в Україні даний інструмент недостатньо розвинутий та функціонує невелика кількість неприбуткових фондів, пропонується стимулювання участі вітчизняних підприємств у сфері морського туризму у міжнародних та європейських програмах з метою отримання фінансових ресурсів.

Одним з таких фондів є Європейський фонд морегосподарської діяльності і рибальства, у межах якого можливим є отримання фінансування малими підприємствами у сфері морського туризму. Державою повинна бути

забезпечена інформаційно-консультаційна підтримка підприємств щодо участі в таких проєктах. Крім того, самі державні органи мають можливість брати участь у проєктах, фінансування яких спрямоване на розвиток морського туризму. Крім міжнародних організацій та профільних фондів потрібно активно співпрацювати з круїзними компаніями світу, такими як «Carnival Corporation», «Royal Caribbean» тощо. Ці круїзні компанії безпосередньо зацікавлені у розвитку морського туризму в Чорноморському регіоні, тому спільно з іншими портами Чорного моря потрібно розробляти проєкти залучення додаткового капіталу.

Також, на нашу думку доцільно було б розробити проєкт будівництва маломірного судна. Яке, наприклад, зможе перевезти пасажирів з круїзного судна до берега, якщо підхід до порту ускладнений.

РОЗДІЛ 3 РОЗРАХУНОК БІЗНЕС-ПЛАНУ

3.1. Створення виробничої бази підприємства та запуск виробництва

План-графік реалізації проекту

Для визначення витрат необхідно спочатку сформувати план-графік реалізації проекту. У ньому повинні бути зазначені всі істотні дії по створенню матеріальної бази виробництва й переходу у виробничий режим. План-графік, розрахований на 24 місяці наведений у Таблиці 3.1. Як видно з план-графіку, за два роки заплановано випустити 5 суден. На другому році підприємство виходить на стабільний обсяг виробництва 3 судна за рік. Якщо ринок продемонструє більший потенціал, виробництво можна нарощувати у декілька разів, однак це вже поза розрахунком. На першому році заплановано виготовити два корпуси та дообладнати перший з них.

Сам процес виробництва проходить на двох площадках, які знаходяться далеко одна від одної. В Миколаїві на верфі Black Sea Yachts проводиться зварювання корпусу, обробка поверхні, ґрунтовка та покраска зовнішнього та внутрішнього шару бортів. Встановлюється головний двигун та дизельгенератор, машта та такелаж, кришки люків. Встановлюються основні переборки судна. Встановлюється мінімальний комплект навігаційного обладнання.

Потім судно переганяється для добудову у порт Чорноморськ, де у причалу БТОРФ на плаву проводиться розбудова внутрішніх інтер'єрів, монтуються камбуз та гальюни, кондиціонери, морозильні установки, додаткове навігаційне та технологічне обладнання, системи внутрішнього освітленні. Обладнується капітанський мостик. Судно комплектується

повним комплектом вітрил та бігучого такелажу, постільною білизною, посудом, комплектами штормового вбрання та засобами рятування та багатьма іншими важливими речами. Ці роботи також виконуються не персоналом нашого підприємства, а спеціально підібраними підрядниками, які працюють під наглядом наших фахівців, що забезпечує високу якість виконання робіт.

Процес добудови судна завершується ходовими випробуваннями, після чого підписується Акт приймання та проводиться остаточний розрахунок між Замовником та Виконавцем.

Фінансові потоки за два роки, включаючи стартові витрати обчислюються в таблицях 3.2 й 3.3. Як видно з таблиць, більшість коштів проходять через підприємство «транзитом» та розподіляються підрядникам. Головним завданням саме створюваного підприємства є пошук замовника, замовлення проекту судна, конкретизація детального проекту конкретного екземпляра, Закупівля матеріалів та комплектуючих, нагляд за будівництвом, оформлення документації, тобто менеджмент, логістика, офісна робота та кваліфікований нагляд за виконанням робіт на підприємствах – підрядниках.

Будівництво першого корпусу доцільно почати за власні кошти. Замовнику буде легше прийняти рішення, якщо він побачить на стапелі вже побудований корпус. Внаслідок цього проект потребує інвестування більше ніж 6 000 000 грн. Докладніше це питання буде розглядатися нижче.

Рознесення процесу будівлі на дві стадії дозволяє мати у роботі паралельно два замовлення. Після того, як збудований корпус переводять на добудову у Чорноморськ, на верфі у Миколаїві можна починати зварювання наступного корпусу. При необхідності у процесі зварювання у Миколаїві можуть знаходитися декілька корпусів одночасно. Також і у Чорноморську може знаходитися у добудові одночасно декілька суден. Отже питання лише у забезпеченні ефективного маркетингу та пошуку замовників.

Таблиця 3.1

План-графік реалізації бізнес проекту 1 рік

Вид заходу	Місяці											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Прийом на роботу директора й бухгалтера	■											
Пошук приміщення для розміщення офісу, укладання договору оренди	■											
Ремонт і підготовка приміщення	■											
Закупівля офісної техніки для офісу й для дистанційної роботи співробітників	■											
Оформлення документації на підприємство, одержання дозволу на початок роботи	■	■										
Набір персоналу	■	■										
Замовлення проекту судна. Розробка проекту	■	■	■									
Висновок договорів з підрядником по будівництву корпусів		■										
Укладання договору із власником достроечної площадки			■									
Запуск рекламної компанії й промоушн. Робота з потенційними замовниками		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Запуск будівництва першого корпусу на власні кошти. Будівля першого корпусу				■	■	■	■					
Перевод корпусу на добудування в Чорноморськ								■				■
Укладання договору з першим замовником і формування ТЗ на добудування судна. Одержання оплати за корпус						■	■	■				
Добудування судна									■	■	■	
Передача судна замовникові												■
Закладка й будівля наступного корпусу									■	■	■	

Таблиця 3.2

План-графік реалізації бізнес проекту 2 рік

Вид заходу	Місяці												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Запуск рекламної компанії і промоушн. Робота з потенційними замовниками	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Перевод корпусу на добудову в Чорноморськ					■				■				
Добудова судна	■	■	■			■	■	■		■	■	■	
Передача судна замовникові				■					■				
Закладка і споруда наступного корпусу		■	■	■		■	■	■		■	■	■	

Таблиця 3. 3

Таблиця витрат-доходів 1 рік

Вид	
Оренда офісу	7 500
Ремонт і підготовка приміщення	20 000
підключення інтернет	3 000
Оформлення документації на підприємство	2 500
Оформлення електронного ключа для здачі звітності	3 000
Закупівля програм для ведення бухгалтерської звітності	2 000
закупівля ноутбука	15 000
закупівля МФУ	6 000
Замовлення проекту судна. Розробка проекту	600 000
Відрядження для укладення договорів	5 000
Витрати на рекламу	5 000
Споруда першого корпусу	5 400 000
Отримання оплати за корпус	-6 210 000
Перехід судна в Чорноморськ	30 000
Отримання оплати за добудову судна	-6 210 000
добудова судна	5 400 000
Ходові випробування, оформлення документів Регістру судноплавства, Передача судна замовникові	50 000
Закладка і споруда наступного корпусу	5 400 000

Таблиця 3.4

Таблиця витрат-надходжень 2 рік

Вид	
Отримання оплати за корпус	-6 210 000
Перехід судна в Чорноморськ	30 000
Отримання оплати за добудову судна	-6 210 000
Добудова судна	5 400 000
Ходові випробування, оформлення документів у Регістрі судноплавства, Передача судна замовникові	50 000
Закладка і споруда наступного корпусу	5 400 000

Штат підприємства та постійні витрати

Штат підприємства та розмір окладу наведено у таблиці 3.5. Як видно з таблиці, на підприємстві працюють лише 7 робітників, включаючи директора, але усі вони фахівці високого рівня.

Таблиця 3.5

Таблиця штатного розкладу підприємства

Должность	Вид оплаты	Размер оплаты
Директор	Ставка	20 000
Бухгалтер	Ставка	7 000
Фахівець-суднобудівельник	Ставка	10 000
Менеджер з логістики	Ставка	9 000
Капітан	Ставка	10 000
Механік	Ставка	9 000
Секретар	Ставка	5 000

На період перегону судна з Миколаєва до Чорноморська та на період проведення ходових випробувань на умовах разового договору наймаються матроси, мотористи та стернові у необхідній кількості.

Потреба у персоналі по місяцям та розмір витрат на персонал наведені у таблицях 3.6-3.7. За характером платежів витрати на персонал у нашому випадку відносяться до постійних витрат. За успіхи у роботі працівники можуть отримувати додаткові бонуси, але вони не будуть мати системного характеру, та будуть виплачуватися за рахунок прибутку підприємства на розсуд його власників. Тому в розрахунку ці бонуси можна не вказувати.

Таблиця 3.6

Потреба у персоналі по місяцям

Посада	Потреба щомісяця (чол.)												Потреба щомісяця. Другий рік (чол)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Директор	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Бухгалтер		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Фахівець-суднобудівельник	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Менеджер з логістики		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Капітан							1	1	1	1	1	1							1	1	1	1	1	1
Механік							1	1	1	1	1	1							1	1	1	1	1	1
Секретар		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Всього	2	5	5	5	5	5	7	7	7	7	7	7	5	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7

Інші види постійних витрат наведені у таблиці 3.8. Це витрати на рекламу, утримання офісу, засоби зв'язку. Також до постійних витрат включені витрати на регулярні командировки та на охоронну сигналізацію. Більшість працівників будуть виконувати робочі обов'язки не у офісі, а із дому чи навіть «з колес». Всі вони будуть постійно у режимі «on line», графік роботи кожний формує відповідно своїм міркуванням. Критерієм є лише ефективність. При розрахунку вартості будівництва прийнято ставку рентабельності договору 15%.

3.2. Показники процесу виробництва

Попередній баланс проекту наведено у таблиці 3.9. Графік попереднього інвестиційного балансу наведено на рисунку 3.1. На графіку можна побачити значні коливання, що визвано великим розміром одночасних платежів. За два роки попередній баланс показує позитивний результат майже 4 мільйони, але насправді результати будуть значно нижчі внаслідок витрат на залучення коштів, та сплати податків.

Для врахування цих витрат необхідно визначити систему оподаткування та метод інвестування. У нашому випадку передбачено залучити банківські кредитні кошти у формі поверненої кредитної лінії з лімітом 6,5 млн. грн. та відстрочкою погашення на 1 рік з обліковою ставкою 12% річних під заставу безвідсоткового депозиту 300 000 доларів США на 3 роки. Така форма дозволяє частково гасити депозит, коли у підприємства з'являються надлишкові кошти. Це, у свою чергу, зменшує витрати на сплату відсотків. Загальна система оподаткування зі ставкою 18% передбачає нарахування податку поквартально по різниці доходів та витрат. Також буде сплачуватися ПДВ зі ставкою 20%. Таблиця 3.10 показує уточнений баланс, хід інвестування та повернення кредиту. Як видно з уточненого балансу, чистий прибуток після двох років може скласти майже 600 тисяч гривень.

Графік інвестування та повернення кредиту наведений на рисунку 3.2. В область позитивних значень відкладені транші отримання кредиту. У відємну область – транші повернення кредиту. Графік динаміки розміру кредиту наведений на рисунку 3.3. З графіків видно, що повернення кредиту починається вже на сьомому місяці проекту, однак потім виникає необхідність знову отримувати обігові кошти за рахунок кредиту. К кінцю другого року кредит гаситься, але для зниження ризиків передбачено відстрочку начала погашення не 7 місяців а 12 та строк дії кредитної лінії не 2 роки а 3.

Таблиця 3.9

Попередній баланс першого року

	За місяцями (грн.)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
витрати	279 000	252 500	262 500	1 620 000	1 620 000	1 620 000	-5 640 000	30 000	-2 430 000	3 240 000	675 000	-3 025 000
Постійні витрати	3 100	3 700	3 700	21 200	21 200	21 200	21 600	21 600	21 600	21 600	21 600	21 600
Витрати на персонал	36600	62220	62220	62220	62220	62220	85400	85400	85400	85400	85400	85400
Баланс коштів	-318 700	-318 420	-328 420	-1 703 420	-1 703 420	-1 703 420	5 533 000	-137 000	2 323 000	-3 347 000	-782 000	2 918 000
Баланс накоп.	-318 700	-637 120	-965 540	-2 668 960	-4 372 380	-6 075 800	-542 800	-679 800	1 643 200	-1 703 800	-2 485 800	432 200

Таблиця 3.10 Попередній баланс другого року

расход/доход	помісячно (грн.)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
витрати	-945 000	-2 970 000	3 240 000	-895 000	30 000	675 000	-2 970 000	3 780 000	-3 025 000	-5 535 000	3 240 000	725 000
Постійні витрати	21 200	21 600	21 600	21 600	21 600	21 600	21 600	21 600	21 600	21 600	21 600	21 600
Витрати на персонал	70760	85400	85400	85400	85400	85400	85400	85400	85400	85400	85400	85400
Баланс коштів	853 040	2 863 000	-3 347 000	788 000	-137 000	-782 000	2 863 000	-3 887 000	2 918 000	5 428 000	-3 347 000	-832 000
Баланс накоп.	1 285 240	4 148 240	801 240	1 589 240	1 452 240	670 240	3 533 240	-353 760	2 564 240	7 992 240	4 645 240	3 813 240

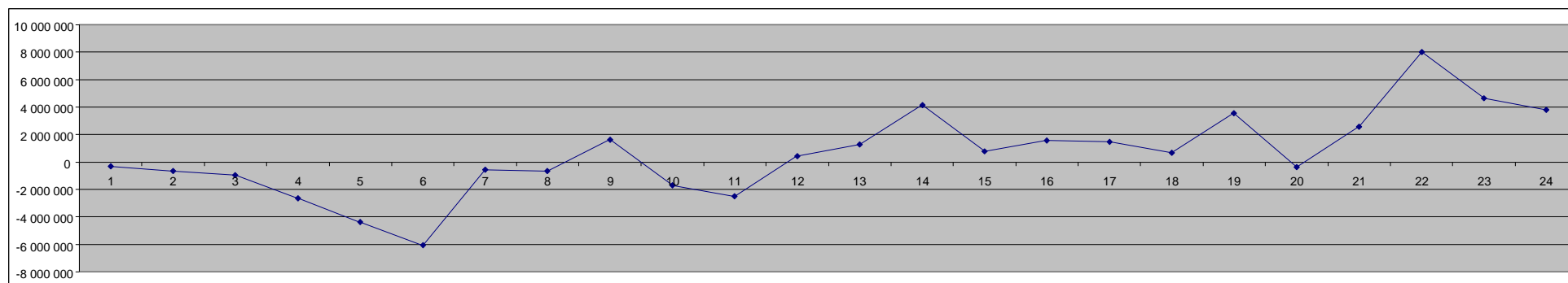


Рис. 3.1. Графік попереднього інвестиційного балансу

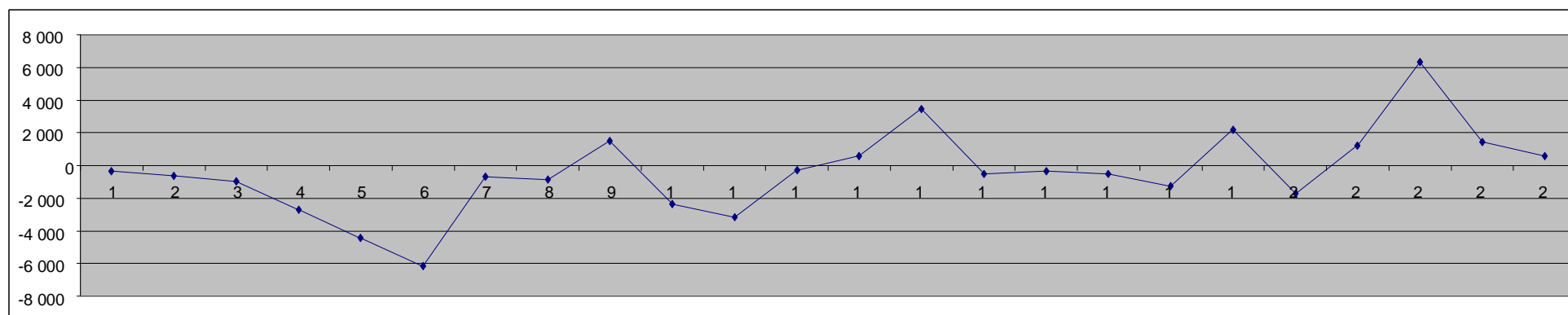


Рис. 3.2. Графік уточненого інвестиційного балансу

Таблиця 3. 11

Уточнений баланс першого року

	За місяцями (грн.)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Валовий доход	0	0	0	0	0	0	6 210 000	0	6 210 000	0	3 105 000	3 105 000
Змінні витрати	0	0	0	1 620 000	1 620 000	1 620 000	540 000	30 000	3 780 000	3 240 000	3 780 000	80 000
Стартові витрати	279 000	252 500	262 500	0	0	0	30 000	0	0	0	0	0
Постійні витрати та персонал	39 700	65 920	65 920	83 420	83 420	83 420	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000
Сплата відсотків		3 190	6 410	9 760	26 890	44 190	61 670	6 950	8 390	0	23 490	31 540
Податок на прибуток				0			0			0		
Сплата ПДВ										477 200		
Баланс	-318 700	-321 610	-334 830	-1 713 180	-1 730 310	-1 747 610	5 471 330	-143 950	2 314 610	-3 824 200	-805 490	2 886 460
Баланс накоп. оподаткований прибуток податок на прибуток	-318 700	-640 310	-975 140	-2 688 320	-4 418 630	-6 166 240	-694 910	-838 860	1 475 750	-2 348 450	-3 153 940	-267 480
База оподаткування	-279 000	-252 500	-262 500	-1 620 000	-1 620 000	-1 620 000	5 640 000	-30 000	2 430 000	-3 240 000	-675 000	3 025 000
Обов'язки ПДВ	-55 800	-50 500	-52 500	-324 000	-324 000	-324 000	1 128 000	-6 000	486 000	200	-135 000	605 000
Обов'язки ПДВ накоп.	-55 800	300	800	-482 800	-806 800	800	-2 800	-8 800	477 200	-648 000	-783 000	-178 000
Інвестування							-5 472					-2 886
Інвестування накоп.	319 000	322 000	335 000	1 713 000	1 730 000	1 748 000	000	144 000	-839 000	2 349 000	805 000	000
	319 000	641 000	976 000	2 689 000	4 419 000	6 167 000	695 000	839 000	0	2 349 000	3 154 000	268 000

Таблиця 3.12 Уточнений баланс другого року

	За місяцями (грн.)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Валовий дохід	3 105 000	6 210 000	0	3 105 000	0	3 105 000	6 210 000	0	3 105 000	9 315 000	0	3 105 000
Змінні витрати	2 160 000	3 240 000	3 240 000	2 210 000	30 000	3 780 000	3 240 000	3 780 000	80 000	3 780 000	3 240 000	3 830 000
Стартові витрати	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Постійні витрати та персонал	91 960	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000
Сплата відсотків	2 680	0	0	5 070	3 560	4 960	12 830	0	17 100	0	0	0
Податок на прибуток	0			632 095			0			298 619		
Сплата ПДВ		11 000	594 000				-610 000				1 550 000	
Баланс	850 360	2 852 000	-3 941 000	150 835	-140 560	-786 960	3 460 170	-3 887 000	2 900 900	5 129 381	-4 897 000	-832 000
		3 434			-495	-1 282	2 177	-1 709	1 191	6 320	1 423	
Баланс накоп.	582 880	880	-506 120	-355 285	845	805	365	635	265	646	646	591 646
оподаткований прибуток			3 511						1 658			8 335
податок на прибуток	0		640			0			994			937
				632 095			0			298 619		
База оподаткування	945 000	2 970 000	-3 240 000	895 000	-30 000	-675 000	2 970 000	-3 780 000	3 025 000	5 535 000	-3 240 000	-725 000
Обов'язки ПДВ	189 000	583 000	000	179 000	-6 000	-135 000	000	-756 000	605 000	000	000	-145 000
Обов'язки ПДВ накоп.			-1 242		-475		1 204			1 107	-2 198	
	11 000	594 000	-648 000	-469 000	000	-610 000	594 000	-162 000	443 000	000	-648 000	-793 000
Інвестування							-1 283	1 710	-1 710			
Інвестування накоп.	-268 000		507 000	-151 000	140 000	787 000	000	000	000			
					1 283			1 710				
	0	0	507 000	356 000	496 000	000	0	000	0	0	0	0

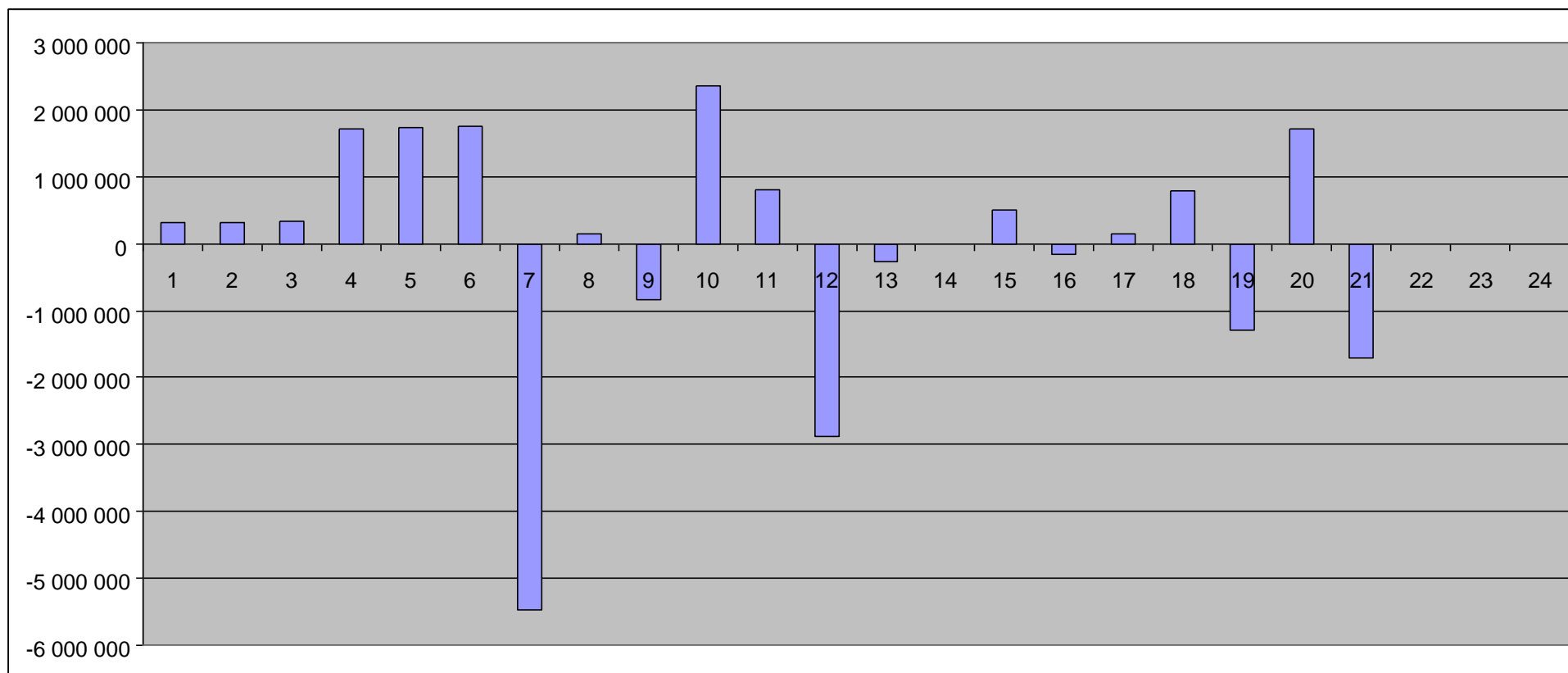


Рис.3.4. Графік інвестування та повернення кредиту

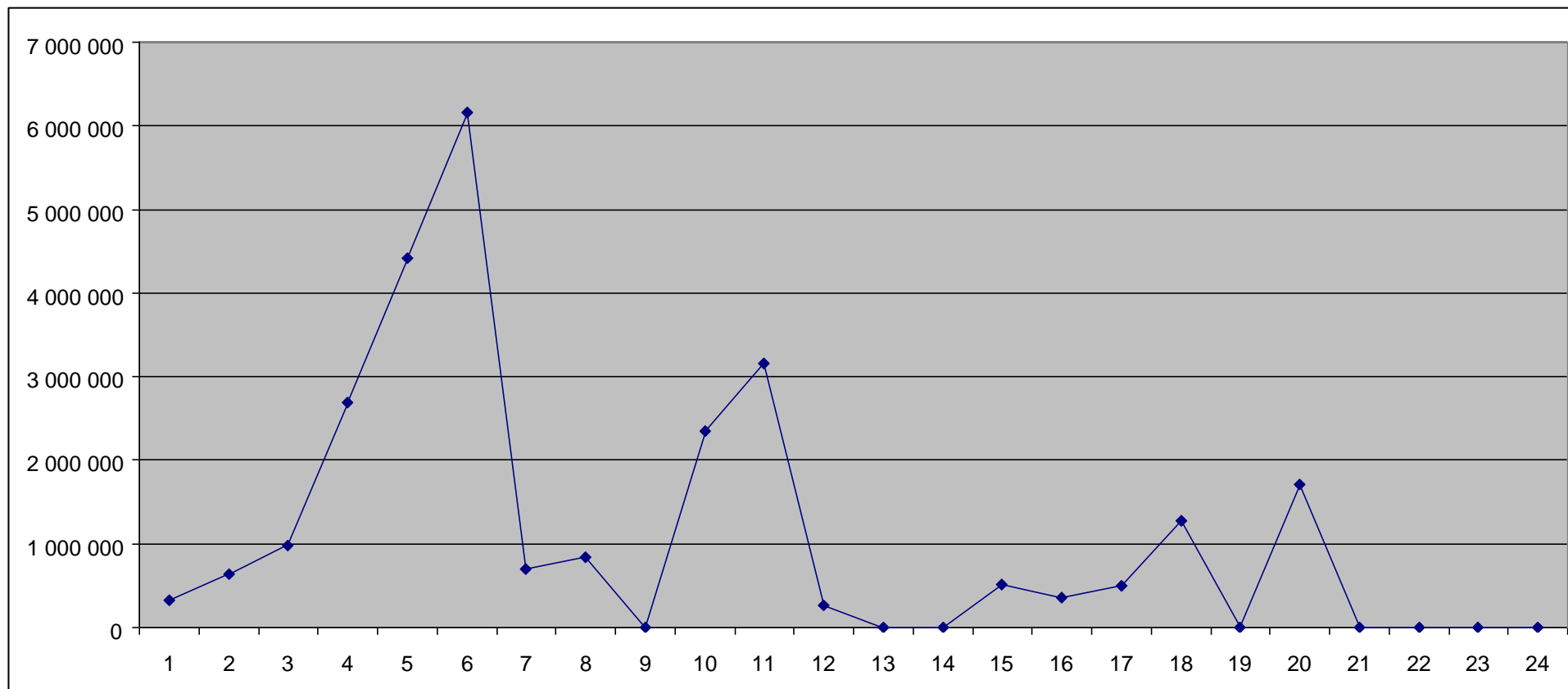


Рис.3.5. Графік динаміки розміру кредиту

3.3. Аналіз економічних показників проекту

Структура витрат за два роки наведена у таблиці 3.12.

Таблиця 3.12

Структура витрат за два роки

Змінні витрати	48 920 000,00
Стартові витрати	824 000,00
Постійні витрати та персонал	2 332 760,00
Сплата відсотків	268 680,00
Податок на прибуток	930 714,19
Сплата ПДВ	2 022 200,00
Прибуток	591 645,81
Валовий обіг	55 890 000,00

За цей строк через рахунок підприємства проходить значна сума майже 56 млн. грн. Однак більшість цих коштів йде на закупівлю матеріалів та комплектуючих, а також на оплату субпідрядникам. Майже 3 млн йде на сплату податків. Наглядно ця ситуація показана на діаграмі на рисунку 3.6.

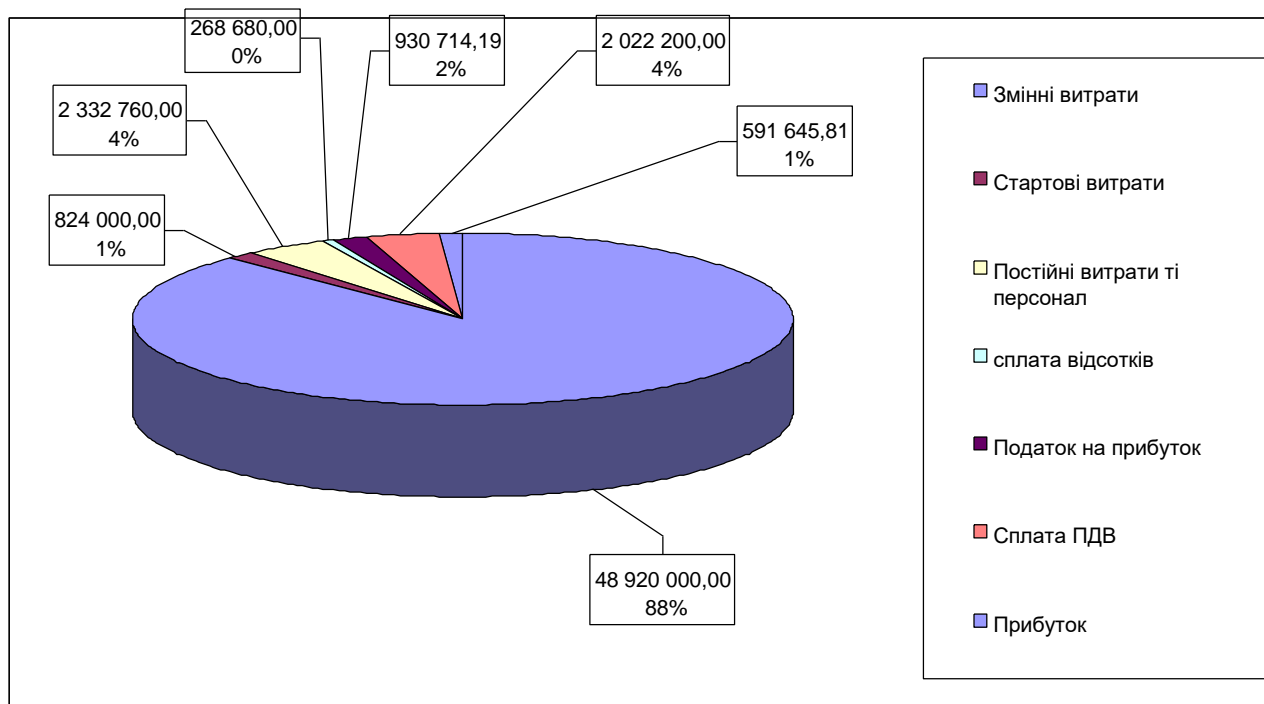


Рис. 3.6. Діаграма структури витрат

Щоб зрозуміти стійкість підприємства у розрізі зниження обсягу виробництва необхідно накреслити графік точки беззбитковості. Цей графік наведено на рисунку 3.7. Точка знаходиться біля значення 60%. Враховуючи, що річна програма виробництва передбачає випуск трьох суден, можна стверджувати, що мінімально допустимий обсяг складає 2 судна на рік. При недовиконанні цього завдання підприємство буде збитковим.

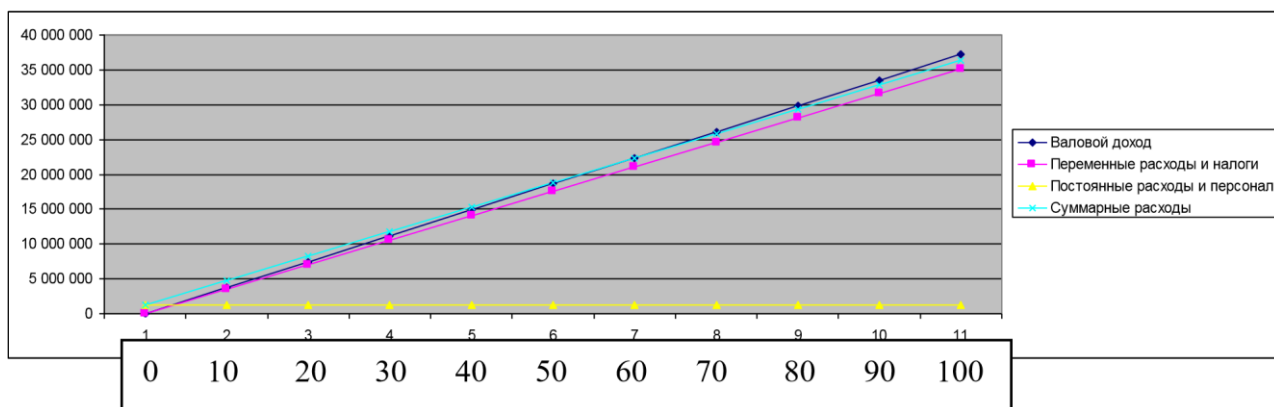


Рис. 3.7. Графік точки беззбитковості

Для оцінки рентабельності підприємства необхідно розділити кошти, які проходять транзитом на субпідрядників, кредити на забезпечення обігових коштів та власне витрати на функціонування самого підприємства (таблиця 3.13).

Таблиця 3. 13

Розрахунок власної рентабельності підприємства

Обсяг інвестування в основні засоби	824 000	грн
Постійні витрати за рік	1 268 960	грн
Відсоток на обігові фонди	268 680	грн
Прибуток за рік	859 126	грн
Загалом витрати	2 361 640	грн
Власний річний обіг	3 220 766	грн
Рентабельність	36,38	%

З наведеної таблиці видно, що власний річний оборот підприємства складає лише трохи більше 3 млн. грн. Це дозволяє застосувати у перспективі

спрощену систему оподаткування, якщо вдасться знайти ефективну форму проведення транзитних коштів, наприклад у формі договору комісії. Як будуть при цьому співвідноситися економічні показники цих двох схем оподаткування – це може стати предметом додаткового дослідження.

Висновки

Морський туризм має достатньо тривалу передісторію. Перші круїзні послуги як основний вид послуг морського туризму мали елітний характер і низький рівень безпеки. Круїзний бізнес почав активно розвиватися з початком експлуатації трансатлантичних лайнерів з 1860 по 1960 рр. Найвідоміші круїзні компанії світу «Carnival Corporation» (рік заснування – 1972) і «Royal Caribbean International» (рік заснування – 1968) виникли після краху індустрії трансатлантичних подорожей.

Перший круїзний лайнер мав назву «Oceanic» і був збудований у 1965 р. для круїзів у північноамериканському географічному сегменті ринку. Саме з середини 60-х рр. починається розвиток масового круїзного бізнесу. У 80-х рр. розквіт світового круїзного бізнесу досяг свого апогею шляхом перетворення на потужну високоприбуткову індустрію

Провізна спроможність круїзних лайнерів є дуже великою. Сучасний лайнер в змозі перевезти чотири-п'ять тисяч пасажирів.

Основні надходження національних економік окремих країн практично повністю формує круїзний бізнес. Це є характерним для приймаючих територій (дестинацій), якими, наприклад, є Карибські острови, Домініканська Республіка, Гаїті тощо.

Донедавна круїзи були найбільш швидкозростаючим сектором туристичної галузі. За останні п'ять років попит зріс на 20,5 відсотка. Статистика показує, що в 2017 році близько 26,7 мільйона людей вирішили відправитися в круїз, 28,5 мільйона в 2018 році і, за прогнозними оцінками, передбачалося 32 мільйони подорожуючих в 2020 році.

З урахуванням прогнозів круїзної галузі про продовження швидкого зростання протягом наступних кількох десятиліть, буде все більш важливим розуміння та вирішення потенційних екологічних наслідків круїзу. Хоча круїзна індустрія зростає швидкими темпами, вона все ще представляє лише незначну

частину світової судноплавної галузі. Хоча круїз може мати відносно незначний вплив на навколишнє середовище порівняно з повною галуззю судноплавства, тим не менше цей вплив треба враховувати. Тому що в певних портах, наприклад у Карибському басейні чи на Алясці, де круїзні судна можуть представляти основну частину діяльності, місцевий вплив на навколишнє середовище може бути значним.

Круїзна індустрія стикається з низкою ключових екологічних проблем, пов'язаних з її діяльністю та діяльністю у Світовому океані, особливо в пріоритетних зонах збереження та навколо них. Існує значний потенціал для широкомасштабних негативних впливів на навколишнє середовище від неправильного поводження з відходами та забруднювачами або погано спланованих та впроваджених процесів управління.

Незважаючи на те, що основні круїзні лінії досягли прогресу у вирішенні та пом'якшенні цих наслідків, все ще потрібно попрацювати, щоб повністю мінімізувати вплив круїзу на природне середовище. Крім того, через серйозну відсутність даних, що стосуються специфічного впливу круїзних суден у чутливих умовах, існує реальна потреба в додаткових дослідженнях з цих питань.

Крім екологічних проблем у цьому році галузь зазнала більш значних втрат.

COVID-19 викликав велику стурбованість серед громадськості, яка займається підтримкою здоров'я та безпеки на борту круїзних суден. Зараз кораблі потребуватимуть надійних протоколів скринінгу та моніторингу, впровадження всеосяжних санітарно-гігієнічних процедур з регулярними інспекціями, розширення медичних закладів на борту та збільшення медичного персоналу.

Після COVID-19, ймовірно, буде значний фінансовий вплив на дохід усіх круїзних операторів, що може ускладнити залучення клієнтів багатьма

круїзними лайнерами та призвести до закриття. На слайді 9 наведені шляхи виходу галузі с кризи

Тенденції функціонування сучасного морського туризму в Україні свідчать про те, що він практично не розвивається. Державні регуляторні органи не надають суб'єктам господарювання відповідної підтримки, тому транспортно-туристичний потенціал країни залишається нереалізованим. Україна має всі передумови для розвитку різних видів морського туризму: круїзного, яхтового, пляжного та інших. У зв'язку з тим, що в короткостроковій перспективі морський туризм орієнтований на обслуговування іноземних туристів, це сприятиме залученню коштів в іноземній валюті, розвитку експортного потенціалу.

Для залучення круїзних компаній у приморські регіони України потрібна розробка комплексної програми розвитку туризму на Півдні України.

У зв'язку з відсутністю державних фінансових ресурсів на будівництво нових круїзних суден, одним із методів оновлення вітчизняного пасажирського флоту є його модернізація за рахунок залучення приватних інвестицій. У довгостроковій перспективі для розвитку круїзного судноплавства необхідним є будівництво нових пасажирських суден. Вартість будівництва нового круїзного лайнера відповідно до сучасних вимог споживачів є надзвичайно високою для більшості українських судноплавних компаній і неможливою у найближчий час.

Також слід відмітити, що навіть кількість маломірних плавзасобів у середземноморському прибережному місті, по розмірах відповідаючому місту Одеса, обчислюється тисячами, якщо не десятками тисяч. Традиція виробництва таких плавзасобів в Одесі практично загублена. Важливість наявності маломірних суден підвищується, коли велике круїзне судно не може підійти до причалу, тому їх будівництво, на нашу думку є актуальним.

Розробка бізнес плану дозволить отримати чисельні показники проекту й оцінити фінансові перспективи розвитку такого напрямку бізнесу. У третьому

розділі нами розроблено бізнес-план компанії з будівництва маломірних суден.
Встановлено, що рентабельність такого проекту може бути 36 відсотків

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Lloyd's Maritime Information Services (LMIS) via the Web site of the Maritime International Secretariat Services <http://www.marisec.org/shippingfacts/keyfactsnoofships.htm> (February 2003)
2. "Marine Pollution – Progress made to reduce marine pollution by cruise ships, but important issues remain," GAO Report to Congressional Requesters (GAO/RCED-00-48) February 2000 <http://www.gao.gov/new.items/rc00048.pdf> (January 2003)
3. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships <https://www.lr.org/en/marpol-international-convention-for-the-prevention-of-pollution/>
4. Cruising Toward Sustainability: An Environmental Performance Report for the International Cruise Industry, (Arlington, Virginia: International Council of Cruise Lines, 2002), p. 14
5. Dr. James Corbett, An Assessment of Air Pollution and Environmental Impacts from International Maritime Transportation including Engineering Controls and Policy Alternatives (Washington, DC: Environmental Protection Agency, April 2000)
6. Alaska Cruise Ship Initiative: Part 2 Report, Alaska Department of Environmental Conservation, July 2001, p 8-9. 18 AAC 50.010 refers to the Alaska Administrative Code, Title
7. Environmental Conservation, Chapter 50. Air Quality Control, Section 10. Ambient Air Quality Standards. 13 Excerpt from the Wärtsilä Web site http://www.Wärtsilä.com/english/index.jsp?cid=en_envi_common&hid=09.07.04.05 (January 2003)
8. Andrew N. Cohen and James T. Carlton, Nonindigenous Aquatic Species in a United States Estuary: A Case Study of the Biological Invasions of the San Francisco Bay and Delta (Washington, DC: United States fish and Wildlife Service and the National Sea Grant College Program, 1995), p. 2

9. IMO Guidelines can be found at <http://globallast.imo.org> 16 AB 703 established the California Ballast Water Management for Control of Nonindigenous Species Act during the 1999 legislative session to address the introduction of nonindigenous aquatic species.

10. US Coast Guard guidelines can be found at <http://www.uscg.mil/hq/g-m/mso/mso4/>

11. Joint Hearing on the Implementation of the National Invasive Species Act, Subcommittee on Water Resources and the Environment, Subcommittee on Coast Guard and Marine Transportation, Committee on Transportation and Infrastructure Testimony of Allegra A. Cangelosi, Senior Policy Analyst, Northeast-Midwest Institute, May 15, 2002

12. URS/Dames & Moore, Feasibility of Onshore Ballast Water Treatment at California Ports (San Francisco: A Study Conducted on behalf of the California Association of Port Authorities (CAPA) Pursuant to a Small Grant Assistance Agreement with the U.S. Environmental Protection Agency, September 2000)

13. Maurya B. Falkner, Report on the California Ballast Water Management Program (California State Legislature, California State Lands Commission, Marine Facilities Division, February 2003), p. 1.

14. Cruise Control: A Report on How Cruise Ships Affect the Marine Environment (Washington DC: The Ocean Conservancy, May 2002), p. 15-16

15. Royal Caribbean estimate 24 Annex IV to the International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships (MARPOL 73/78) (London: The International Maritime Organization)

16. EPA Vessel Sewage Discharge Program web site http://www.epa.gov/owow/oceans/vessel_sewage/ (February 2003) 26 Alaska Department of Environmental Conservation, Cruise Ship Waste Disposal and Management web site <http://www.state.ak.us/local/akpages/ENV.CONSERV/press/cruise/cruise.htm> (February 2003)

17. Royal Caribbean Environmental Report 2001, p. 2
http://www.royalcaribbean.com/asp/rc/nw/rcnw_aboutusintro.asp?s=F8050E44F3
 (February 2003) 28 June 20th 2002 press release, Celebrity Cruises,
<http://www.celebritycruises.com/pressrelease.asp?s=9C928E4A35&xref=1709429U.S.>

18. Resource Conservation and Recovery Act. Section 1004 (5) 30 Article 4,
 The Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and
 Other Matter, 1972, as amended in 1996 31 Undated Carnival Corporation press release
 “Seakeepers, Eco-friendly dry cleaning are the latest Carnival Cruise Lines’ fl eetwide
 environmental programs.”

19. Cited on the International Maritime Organization web site concerning the
 “Prevention of Pollution by Garbage from Ships”:
http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=297 (February 2003) 33
 Federal Register, IMO Special Areas, August 21, 1995 (Volume 60, Number 161)
 [Rules and Regulations][Page 43374-43378] <http://www.epa.gov/docs/fedrgstr/EPA-GENERAL/1995/August/Day-21/pr-551.html> (February 2003) 34 ibid 3

20. Undated Carnival Corporation press release “Seakeepers, Eco-friendly
 dry cleaning are the latest Carnival Cruise Lines’ fl eetwide environmental programs.”

21. Alaska Cruise Ship Initiative: Report of the Work Groups -- Wastewater
 and Solid Waste Handling, Air Emissions, Oil Spills Environmental Leadership, May
 10, 2000, p. 18.

22. Green Ports: Environmental Management and Technology at U.S. Ports
 (Alexandria, Virginia: American Association of Port Authorities, 2001), p. 44
<http://www.aapa-ports.org/govrelations/resources/index.html> (February 2003)

23. Mark D. Spalding, Corinna Ravilious, and Edmund P. Green, World Atlas
 of Coral Reefs (Berkeley: University of California Press, 2001) 41

24. William Allen, “Increased dangers to Caribbean marine ecosystems:
 Cruise ship anchors and intensifi ed tourism threaten reefs” *BioScience* Vol. 42, No. 5
 May 1992 42

25. Royal Caribbean Cruise Line web site, press area http://www.royalcaribbean.com/asp/rc/nw/nf/rcnwnf_main.asp (February 2003)
26. Уайльд П. Тенденции в развитии круизного рынка. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/2580>.
27. Холловой Д.К. Туристический бизнес / Д. К. Холловой, Н. Тейлор; пер. с англ.: Т. А. Черная, А. А. Кожевникова. – К.: Знання, 2007. – 798 с.
28. Безрукова Н.Л. Круизный рынок: современное состояние и развитие: учеб.- метод. пособие/Н.Л. Безрукова.-М.: Финансы и статистика;ИНФА – М, 2010.-160с.:ил
29. Cruise Baltic Status Report [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.cruisebaltic.com/media\(636,1033\)/Cruise_Baltic_status_report_Jan_07.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media(636,1033)/Cruise_Baltic_status_report_Jan_07.pdf).
30. Cruise Trends and State of the Cruise Industry Outlook 2019. <https://www.cruising.org.au/Home/https://www.statista.com/statistics/385445/number-of-passengers-of-the-cruise-industry-worldwide/>
31. Cruise industry overview 2018 www.f-cca.com
32. COVID-19 impacts on global cruise industry - KPMG Global (home.kpmg)
33. Cruise trips are back. This is what they look like now | CNN Travel
34. Cruises and coronavirus: Why it's still OK to take that trip | CNN Travel
35. Нездойминов С.Г., Андреева Н.М. Морской круизный бизнес как вектор международной интеграции морехозяйственного комплекса Украины / С.Г. Нездойминов, Н.М. Андреева //Економіка природокористування, 2014, №7. С. 43-45
36. Голубкова, И. А.Закономерности развития круизного туризма / И. А. Голубкова // Эффективна економіка. – 2012. – №12.– Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua>.
37. Нездойминов С. Г. Круїзний ринок України в умовах міжнародної інтеграції регіонів / С. Г. Нездойминов // Глобальні та національні проблеми економіки – електронне наукове фахове видання. – 2015. – №6. – С. 565–570

38. Нездоймінов С.Г. Формування ринку морського круїзного туризму в Причорноморських регіонах України / Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку : монографія // За загальною ред. В.Г. Герасименко. – Одеса : Астропринт, 2013. – 304 с., с. 298

39. Нестерова К.С. Оцінка конкурентних переваг України у світовому морському туристичному бізнесі Економіка. Управління. Інновації. Випуск № 4 (19), 2016 с.

40. 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

41. Пересипкіна Н.О. Доцільність нормалізованого розвитку чорноморського круїзного сегменту/ Н.О. Пересипкіна // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. праць. – Одеса, 2012. – Вип. 19. – С. 30 – 40.

42. Жихарева В.В. Экономика морского транспорта: учебник / [В.В. Жихарева, А.М. Котлубай, О.Н. Кибик и др.]. – Харьков: БУРУН КНИГА, 2012. – 480 с.