

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
Кафедра міжнародного туризму та країнознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ **Дудник І.М..**

«_____» _____ 2023 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «БАКАЛАВР»

на тему:

Річкові круїзи в країнах Євросоюзу

Виконавець: здобувач вищої освіти **Колесник Олена Сергіївна**

Науковий керівник: к.геогр.н., доцент кафедри міжнародного туризму та країнознавства **Борисюк Оксана Анатоліївна**

Нормоконтролер: к.геогр.н., доцент кафедри міжнародного туризму та країнознавства **Борисюк Оксана Анатоліївна**

КИЇВ – 2023

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародного туризму та країнознавства

Спеціальність: 242 «Туризм»

ОПП: «Туризмознавство»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____Дудник І.М.

«_____» _____ 2023р.

ЗАВДАННЯ НА ВИКОНАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ

КОЛЕСНИК Олени Сергіївни

(прізвище, ім'я, по батькові в родинному відмінку)

1. Тема роботи «Річкові круїзи в країнах Євросоюзу», затверджена наказом ректора № 2355 /ст від «14» грудня 2023 р.

2. Термін виконання роботи: з «17» січня 2023 р. по «28» лютого 2023 р.

3. Вихідні дані роботи: дані про річкові круїзи в країнах Європейського Союзу.

4. Зміст пояснювальної записки: аналітичний огляд літературних джерел за тематикою диплому. Збір та аналіз даних щодо круїзних операторів та річкового круїзу, як поняття в країнах Євросоюзу. Виявлення тенденцій, проблем та оцінка подальших перспектив розвитку річкових круїзів в ЄС. Надання рекомендацій щодо поліпшення річкових круїзів України опираючись на досвід країн Євросоюзу.

5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: таблиці, рисунки, діаграми, графіки.

6. Календарний план-графік

№ з/п	Завдання	Термін виконання	Підпис керівника
1	Проаналізувати літературні та інші джерела з проблеми дослідження.	25.10.2023-31.10.2023	Виконано
2	Обґрунтувати об'єкт, предмет дослідження, сформулювати завдання і мету. Написати вступ.	01.11.2023-06.11.2023	Виконано

3	Проаналізувати різноманітні джерела інформації щодо теоретичних основ дослідження туризму. Написати перший розділ	07.11.2023-31.11.2023	Виконано
4	Проаналізувати умови і фактори розвитку чікових круїзів в країнах Євросоюзу. Написати другий розділ	01.12.2023-27.12.2023	Виконано
5	Проаналізувати досвід у розвитку річкових круїзів у країнах Євросоюзу. Написати третій розділ роботи.	03.01.2023-09.02.2023	Виконано
6	Узагальнити результати проведеного дослідження, сформулювати висновки.	10.02.2023-13.02.2023	Виконано
7	Підготувати реферат.	14.02.2023-15.02.2023	Виконано
8	Підготувати доповідь на попередній захист, розробити демонстраційні матеріали.	16.02.2023-18.02.2023	Виконано
9	Провести роботу над зауваженнями після попереднього захисту дипломної роботи	19.02.2023-20.02.2023	Виконано
10	Захист дипломної роботи.	27.02.2023	

7. Дата видачі завдання: «22» листопада 2022 р.

Керівник дипломної роботи: _____
(підпис керівника)

Борисюк О.А.
(П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання: _____
(підпис випускника)

Колесник О.С.
(П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Річкові круїзи в країнах Євросоюзу»: 75 стор. та 1 сторінка додатку, 5 рисунків, 5 таблиць, 57 літературних джерел.

Об'єктом дослідження даної роботи є ринок річкових круїзів.

Предмет дослідження – організація і структура ринку річкових круїзів в країнах Європейського Союзу.

Мета роботи: є дослідження сучасного стану ринку річкових круїзів та визначення перспектив його розвитку на прикладі країн Європейського Союзу.

Методи дослідження: системного аналізу та синтезу, порівняльного аналізу, хронологічний, структурно-функціональний, прогнозування, аналізу статистичних даних, а також методи групування, абстрагування та узагальнення.

Результати бакалаврської роботи можуть бути використані при розробці спецкурсів для студентів спеціальностей міжнародного туризму, міжнародних відносин, країнознавства, а також як пропозиції щодо розробки стратегії розвитку національного круїзного туризму в Україні.

Структурно робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СОЮЗ, КРУЇЗ, РІЧКОВИЙ КРУЇЗ, ВНУТРІШНІЙ ТУРИЗМ, КРУЇЗНИЙ ОПЕРАТОР, ЛАЙНЕР, РОЗРОБКА РІЧКОВОГО КРУЇЗУ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, СПЕЦІАЛЬНІ КРУЇЗИ

ВСТУП

Актуальність теми. Європейський ринок річкових круїзів є провідним круїзним ринком у світі, а також одним із найбільш швидко зростаючих сегментів туризму в Європі. Однак структура попиту на європейському ринку річкових круїзів за останні роки зазнала значних змін, і мета досліджень полягає в тому, щоб визначити визначальні фактори та зміни попиту та пропозиції на цьому ринку, що впливають з них.

Основною тенденцією, що спостерігається, є зміна попиту, оскільки частка туристів з-за меж Європи зростала, а частка європейців (на сьогодні основна група клієнтів) скорочувалася. Ці зміни пов'язані з соціальними, економічними, політичними та технічними факторами, які призвели, зокрема, до змін у перевагах пасажирів річкових круїзів, що, у свою чергу, призвело до певної реакції з боку операторів річкових круїзів. Аналіз показав, що пасажирів річкових круїзів, які, здається, все більше зацікавлені в отриманні інформації про місцеву культуру, традиції, екологію, дику природу, мистецтво, продукти харчування та історію, очікують, що пропозиція річкових круїзів буде розширена за рахунок включення нових напрямків.

Вони також очікують розширеної пропозиції оздоровчих послуг та активніших річкових круїзів, а також якісного пасажирського простору на борту корабля. У відповідь європейські оператори річкових круїзів розробили круїзну мережу і флот річкових круїзних суден на основі цих ринків, що розвиваються, річкових круїзів і збільшили різноманітність і комплексність пропонованих ними послуг. Еволюція європейського ринку річкових круїзів також стане проблемою для нових напрямків річкових круїзів, які повинні відповідати мінливим очікуванням як пасажирів, так і операторів.

Мета роботи: є дослідження сучасного стану ринку річкових круїзів та визначення перспектив його розвитку на прикладі країн Європейського Союзу.

Досягнення поставленої мети потребує вирішення таких завдань:

- дослідити сутність річкового круїзу та принципи його організації;

- розглянути передумови розвитку річкового туризму в країнах Європи;
- проаналізувати особливості організації річкового туризму та визначити місце суб'єктів туристичної сфери в організації водного туризму;
- дослідити особливості регіонального розвитку річкових круїзів;
- виявити основні проблеми та перспективи розвитку річкових круїзів в країнах Європи;

Об'єктом дослідження даної роботи є ринок річкових круїзів.

Предмет дослідження – організація і структура ринку річкових круїзів в країнах Європейського Союзу.

Методи дослідження: системного аналізу та синтезу, порівняльного аналізу, хронологічний, структурно-функціональний, прогнозування, аналізу статистичних даних, а також методи групування, абстрагування та узагальнення.

Інформаційна база дослідження. Тенденціям розвитку світового ринку круїзів присвячені роботи О.Ляховської, В. Гудзя, Н. Логунової, Н. Багрової, Ю. Михайлова, А. Котлубая, А. Зими, Н. Зацепіної, Д. Охлопкової, В. Корнілової. Актуальну інформацію щодо сучасного стану круїзного туризму можна простежити в спеціальній літературі, яка присвячена транспортній тематиці. Зокрема, постійний моніторинг круїзної проблематики висвітлюється на сторінках інтернет-видань «Unwto Wold Tourism Barometer», «Cruise Europe», «Cruise Tips», «Cruise1st», «TheHustle», «The official site of Cruise Line International Organization»

Результати бакалаврської роботи можуть бути використані при розробці спецкурсів для студентів спеціальностей міжнародного туризму, міжнародних відносин, країнознавства, а також як пропозиції щодо розробки стратегії розвитку національного круїзного туризму в Україні.

ЗМІСТ

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ РІЧКОВИХ КРУЇЗІВ	8
1.1. Сутність річкових подорожей і круїзів	8
1.2. Історія розвитку річкових круїзів.....	11
1.3. Методичні засади дослідження	16
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА УМОВ І ФАКТОРІВ РОЗВИТКУ РІЧКОВИХ КРУЇЗІВ В КРАЇНАХ ЄВРОСОЮЗУ	21
2.1. Чинники розвитку річкових круїзів в країнах Євросоюзу	21
2.2. Динаміка та структура світового круїзного ринку Європи.....	27
2.3. Особливості розробки та організації річкових круїзів	33
РОЗДІЛ 3. ДОСВІД КРАЇН ЄВРОСОЮЗУ У РОЗВИТКУ РІЧКОВИХ КРУЇЗІВ	40
3.1. Найпопулярніші річкові круїзи Європи	40
3.2. Діяльність круїзних операторів	45
3.3. Прогнозна оцінка розвитку річкових круїзів в Україні	56
ВИСНОВКИ	68
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	70
ДОДАТКИ	76

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ РІЧКОВИХ КРУЇЗІВ

1.1. Сутність річкових подорожей і круїзів

Круїзна індустрія є сучасним явищем, але вона бере свій початок з перших років 19 століття. У 1772 році герцог Бріджвотер започаткував водні транспортні послуги з Манчестера до Лондона. Його човен використовувався для перевезення пасажирів, а також товарів.

У 1815 році були розроблені пароплави, які використовувалися для перевезення пасажирів і вантажів. Заслуга в запуску першого круїзного судна належить королю Швеції Карлу IV, коли він запустив свій особистий круїзний лайнер у 1821 році. У 1824 році було запущено перше комерційне круїзне судно під прапором Ірландії. Поступово екскурсії на пароплавах стали настільки відомими, що призвело до впровадження круїзних ліній сучасної епохи.

У 1838 році на пароплаві Peninsular and Orient було розпочато перше пароплавне сполучення на великі відстані з Індії на Далекий Схід. Ця компанія все ще працює і добре володіє круїзним ринком. Суднова компанія Cunard слідувала за компанією Р&О і почала регулярні рейси на американський континент у 1840 році.

У другій половині 19 століття Великобританія домінувала в круїзній індустрії. Однак це домінування зменшилось у наступному столітті з появою значної кількості емігрантів з Європи та постійним зростанням відвідувачів із США до Європи.

Томас Кук (батько туристичного агентства) спонукав британських туристів відвідувати Північну Америку. У 1866 році йому вдалося здійснити перший екскурсійний тур на пароплаві до США.

У сучасну епоху Великобританія розпочала перші трансатлантичні лінії «Титанік» у 1912 році, який був проданий на острови Ньюфаундленд у 1913 році. Друга важлива круїзна лінія «Queen Mary» була розпочата в 1934 році. Вона містила 2000 пасажирів і 1100 членів екіпажу. Лайнер пропонував усі зручності для

пасажирів, такі як комфорт, безпека та розваги. Його вважали одним із великих океанських лайнерів.

У 1938 році тією ж компанією було спущено на воду інший корабель-побратим Queen Elizabeth. Під час Другої світової війни ці кораблі використовувалися для перевезення британських військ, але після війни їх основною справою було перевезення пасажирів через Атлантику.

1958 рік став поворотним пунктом у подорожах на пароплавах, оскільки комерційні реактивні літаки поклали край домінуванню пароплавства. До 1970-х років подорож на пароплаві була лише дивовижною справою. Через менший попит, високі ціни на паливе та тривалість подорожі все це призвело до закриття багатьох круїзних компаній. Навіть багато суднових компаній збанкрутували.

Протягом 1980-х років деякі великі кораблі були переобладнані в розкішні лайнери, пропонуючи відпочинок мандрівникам, які мають гроші та час. Багато круїзних ліній замінили регулярні лайнери.

Круїзна індустрія в даний час є сегментом світового туристичного ринку, який розвивається найшвидше, і всі туроператори тепер включають круїзи в свої туристичні пакети.

Круїзний туризм стає все більш важливою частиною структури зайнятості в розвинених індустріальних країнах, а також у країнах, що розвиваються. Багато ключових гравців круїзної індустрії зробили значний внесок в економічне зростання та розвиток нації, такі як Star Cruises, Holland та American line Deluxe Cruises, Crystal Cruises, Silversea Cruises, Princess Cruises, Royal Caribbean і так далі.

Круїзний туризм надає і пропонує туристу послуги харчування, проживання, відпочинку, казино, магазинів та інші послуги. Це схоже на неформальну індустрію, яка надає різноманітні послуги, наприклад круїзні пакети, і поєднує їх із авіаперельотами, щоб залучити потенційних клієнтів.

Круїзний пакет включає в себе безліч зручностей, розроблених для задоволення конкретних вимог пасажирів, таких як проживання, їжа, напої, ігри на палубі, басейн, заняття йогою, тихі лаунжі, закритий док, бібліотека, казино, дискотечні зали, кінотеатри.

Багато круїзів включають теми особливого інтересу, такі як астрономія, йога, медитація, послідовні танці, класична музика та багато іншого.

Круїзний тур можна визначити як систематично сплановану зворотню подорож з розважальними та рекреаційними закладами на борту, а також береговими екскурсіями. Іншими словами, круїзний пакет — це насолода від подорожі на човні чи кораблі «все включено» на конкретну кількість днів, у конкретні дні, у конкретні пункти призначення та за встановленою ціною.

Круїзні пакети можуть бути розроблені та сплановані для окремих груп, сімей, керівників компаній, молодят та туристів, які мають особливі інтереси. Звичайно, ці круїзні пакети розроблені для круїзних пасажирів. Однак їх неможливо відокремити від авіаперельотів і наземного перевезення.

З моменту появи першого круїзу в 1821 році в круїзній індустрії з'явилася велика кількість круїзів. Деякі з них все ще працюють у галузі, тоді як інші, які не залучали клієнтів, викинулися з галузі. Таким чином, наступна типологія базується на продажах, маркетингу та умовах роботи круїзів:

Масштабні круїз, як вказує назва, зосереджені на обороті обсягів. Ось чому їх називають круїзами масового ринку. 65 відсотків усіх круїзів — це круїзи для масового ринку. Ці круїзи дуже популярні в Карибському морі, Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та Південно-Східній Азії.

У таких круїзах розміщення та інші послуги можна порівняти із зірковим готелем. Загалом у цих круїзах наголошується на двох речах, а саме на вантажообігу та короткостроковому пасажирському маршруті. Вони поділяються на три підкатегорії:

- Короткострокові круїзи – зазвичай від двох до п'яти днів.
- Стандартні круїзи – тривалістю один тиждень.
- Великі круїзи – Тривалість від тижня до двох тижнів.

Круїзи преміум-класу є другим за величиною сегментом круїзної індустрії, на який припадає лише 40 відсотків усіх доходів від круїзів. Тривалість цього круїзу коливається від тижня до трьох місяців.

Через це вони відомі як висококласні круїзи. Їх продукт і послуги еквівалентні своєму класу курорту та готелю. Royal cruises, Star Cruises, Princess Cruises, Panama Canal Cruises пропонують круїзне обслуговування преміум-класу.

Розкішні круїзи займають мізерний відсоток круїзного ринку. Можливо, це пов'язано з їх високоякісними продуктами та послугами та зосередженістю на довгомагістральних маршрутах до екзотичних місць. Ці круїзи призначені для елітних людей. Тривалість маршруту може становити від 6 до 12 місяців

Незважаючи на високі ціни, ці круїзи користуються більшою популярністю серед туристів і молодят. Розкішними круїзами керують Royal Caribbean cruises, Crystal Cruises, Star cruises тощо.

Спеціальні круїзи запускаються, щоб задовольнити вимоги особливих пасажирів, з такими інтересами як: спостереження за китами, океанографія, підводне плавання. Якість продуктів і послуг порівняно низька, ніж інші круїзи. Тривалість цих круїзів дуже коротка, але залежить від пакету.

В даний час у всьому світі існує понад 150 круїзних лайнерів з 90 000 кают. Найбільшою круїзною компанією є Royal Caribbean Cruises Liner (RCCL) з дев'ятьма кораблями і місткістю у 15 000 пасажирів. Star Cruises є другою за величиною круїзною компанією, що складається з п'яти кораблів із місткістю 7000 пасажирів. Далі йдуть круїзи Deluxe, Crystal Cruises, круїзи Radisson seven seas, круїзи Seabourn, круїзи Silversea та круїзи Princes тощо.

1.2. Історія розвитку річкових круїзів

Річкові круїзи були абсолютно новою концепцією для Європи, коли вони набули більшого поширення наприкінці 1960-х років. Історично судна, відомі як баржі, використовувалися для перевезення товарів водними шляхами Європи. Вони могли перевозити насипні та інші вантажі, які було важко доставити традиційними наземними методами, і навіть після того, як залізниця стала засобом перевезення вантажів та пасажирів, баржування залишалося економічним та популярним способом ведення бізнесу. Залізниці були обмежені своєю

інфраструктурою, що тільки зароджувалась, а коливання ширини колії або розміру шляху, що використовуються конкуруючими компаніями, часто означали, що поїзди не могли рухатися далі географічних кордонів країни.

У міру вдосконалення та стандартизації залізничного транспорту дедалі більше товарів почало перевозитися поїздами, а не баржами. Поява вантажівок для доставки та інших автомобілів на початку 1900-х років означала, що товари можна було доставляти локально між двома пунктами, що призвело до подальшого скорочення кількості товарів, що перевозяться баржами водними шляхами Європи. Після Другої світової війни скорочення кількості товарів, що перевозяться водними шляхами Європи, спонукало деяких заповзятливих судновласників висунути радикальну ідею: вони переобладнали свої баржі з вантажних суден у пасажирські, щоб переправляти людей у тривалі розважальні круїзи вгору і вниз річками.

Одним із перших новаторів баржингу як способу відпочинку був молодий чоловік на ім'я Річард Парсонс. Репортер газети «Рейтер» Парсонс купив стару вугільну баржу, яку він та його брат Джон передислокували до Дюнкерка і переобладнали у пасажирське судно у 1966 році. У той час Парсонс не надто замислювався про цей винахід, заявивши в інтерв'ю France Today у 2008 році: «Тоді ми ніколи не думали про розкіш — це була просто ідея веселої відпустки, прогулянок, їзди на велосипеді, їжі та пиття. Найцікавішим для мене було те, що ніхто інший цим не займався».

Незважаючи на те, що Парсонс був в авангарді новаторських рішень, у ті перші дні все ж таки були недоліки. Водні шляхи, як і раніше, обслуговували в основному вантажні перевезення, тому нерідко можна було застрягти в хвості надзвичайно довгої черги вантажних суден, які чекали на свою чергу в одному з численних шлюзів на європейських водних шляхах. В інших районах майже не було руху, і в результаті дерева, що розрослися, майже перекрили доступ до шлюзів і водних шляхів. Досвід, загалом, був нерівним, придатним лише для шукачів пригод, які не заперечували проти кількох нерівностей на дорозі чи, у разі, річці.

Все почало змінюватися наприкінці 1960-х років, коли американська письменниця Емілі Кімбро зафрахтувала баржу для себе та кількох друзів. Хоча

тоді Кімбро було майже 70 років, в 1968 році вона опублікувала книгу про свої пригоди на баржах, яка викликала інтерес американської публіки. «Плавучий острів», як його називали, приваблював американських мандрівників до Франції, щоб випробувати на собі баражирування, і саме цей потік північноамериканців був значною мірою відповідальним за гонку з оснащення кораблів кращими і розкішнішими приміщеннями. Те, що починалося як кумедна розвага для кількох відданих підприємців, раптово перетворилося на галузь, яка мала великий попит.

У спробах залучити ще більше мандрівників із Північної Америки підприємці почали швидко купувати баржі та переобладнувати. Оскільки конкуренція на водних шляхах за цей новий прибутковий пасажиропотік зростала, власники та оператори стали творчіше підходити як до внутрішнього оснащення, так і до маршрутів. Минули дні, коли спільні ванні кімнати та туалети були замінені каютами, які більше нагадували кращі розкішні пасажирські лайнери того часу. Вишукане оздоблення деревом і салони, що нагадують інтер'єри Великих салонів Парижа або екстравагантність Східного експресу, надавали цим баржам особливий шарм, який замінив утилітарний вигляд.

В епоху, коли мережі інтернету та інших форм «миттєвого» спілкування просто не існувало, баржі своїм успіхом багато в чому завдячують поголоску. Невеликі групи друзів часто орендували баржу для подорожі Францією, повертаючись, щоб розповісти друзям, сім'ї та колегам про свій досвід. Деякі з цих знайомих були заінтриговані і зрештою замовили проїзд.

У міру того, як авіап перевезення ставали все більш доступними для широкого загалу, час і витрати, необхідні для перетину Атлантики на кораблі, а потім для багатотижневого баржування, скорочувалися. До середини 1990-х річкові круїзи в тому вигляді, в якому ми їх знаємо сьогодні, поступово почали завойовувати популярність, хоча їхня остаточна популярність була далеко не миттєвою.

До літа 1993 року водними шляхами Європи курсувало кілька нових спеціально побудованих річкових круїзних лайнерів. Однак популярність річкових круїзів, якою користуються сьогодні, залишиться невлучимою ще десятиліття. Багато річкових круїзних лайнерів, побудованих на початку 1990-х років, значною

мірою спиралися на своїх попередників у плані впливу, взявши досвід без надмірностей баржування і помістивши його на новіше судно, здатне вмістити більше пасажирів.

Хоча ці нові судна пропонували пасажирам більш нове обладнання та більше комфорту, ніж баржі 1960-х років, не було зроблено жодних спроб переманити гостей з океанських круїзів до річкових. Самі кораблі, як правило, були низькими та присадкуватими, з характерно вузькими каютами, в яких у багатьох випадках не було місця навіть для двоспальних ліжок, не кажучи вже про балкони. Натомість каюти складалися переважно з пульманівських ліжок, які вдень могли складатися в дивани, а під вікном розташовувався складний столик. Кулінарні можливості були обмежені (і часто не такі гарні, як на березі), мало уваги приділялося забезпеченню різноманітності — і пасажирам, мабуть, не пощастило б, якби вони мали особливі дієтичні потреби.

Все це почало змінюватися в другій половині 1990-х років. Взявши приклад з індустрії океанських круїзів, багато річкових круїзних компаній почали розробляти плани амбітних новобудов, які не тільки збільшать їхню пасажиромісткість, а й запропонують більше місця, зручностей і послуг, ніж будь-коли раніше.

Одним із головних винуватців такого різкого зростання був Торстейн Хаген. Не новачок у світі круїзів, Хаген керував Royal Viking Line в 1980-х роках — однією з найбільш круїзних ліній, що коли-небудь бороздять океани. Хаген мріяв принести на водні шляхи Європи той сервіс та зручності, які заслужили Royal Viking місце у серцях крейсерів. Влітку 1997 року він заснував компанію Viking River Cruises.

Завжди пам'ятаючи про конкуренцію, Хаген вирішив, що Viking River Cruises спочатку працюватиме в Росії, використовуючи чотири російські кораблі, які Viking купив відразу, що було рідкістю в той час. Це мало стати рішенням, яке назавжди змінить вигляд річкових круїзів.

Круїзи річкою від компанії Viking не здобули миттєвого успіху, але, безумовно, були близькі до цього. Шанувальники океанських круїзів, залучені історією Хагена в Royal Viking, дали шанс Viking River Cruises. Більшість індустрії

річкових круїзів, навіть на зорі епохи Інтернету, все ще надзвичайно залежала від поголосу, і визнання Viking дало Хагену важелі, необхідні для оголошення про серію нових суден, які надійдуть в експлуатацію в 2001 році.

За кілька років індустрія річкових круїзів пережила справжню гонку, щоб побачити, хто зможе виробляти найрозкішніші, наповнені зручностями судна. Руді Шрайнер разом із Крістін Карст і покійним Джиммі Мерфі Шрайнер стали співзасновниками AmaWaterways в 2002 році. Всього через 17 років лінія розширилася і тепер включає в себе флот розкішних суден у Європі, додаткові судна в Азії та Африці і багато інших знаходяться в процесі побудови.

Щоб повністю оцінити це число, важливо пам'ятати, в якому кліматі була заснована компанія AmaWaterways. У 2002 році більшість індустрії туризму все ще не оговталася від наслідків терактів 11 вересня 2001 року, а індустрія річкових круїзів у тому вигляді, в якому ми її знаємо, все ще знаходилася в зародковому стані. Тим не менш, заповзятливе тріо побачило світ у створенні річкової круїзної лінії, призначеної для надання виняткових вражень як на борту, так і за його межами, і розпочало роботу над створенням Amadeus Waterways — попередника AmaWaterways.

Шрайнер був знайомий з індустрією річкових круїзів; він працював віцепрезидентом з розробки продуктів у компанії Uniworld, коли компанія вперше запустила свій продукт для річкових круїзів у 1993 році. Шрайнер був одним із перших, хто усвідомив потенціал, який нещодавно завершений канал Майн-Дунай, масштабний проект інженерних споруд, що з'єднує Майн із Дунаєм, може мати для промисловості.

Коли Шрайнер представив 14-денну подорож з Амстердама та Будапешта новим каналом, квитки на нього були миттєво розпродані, і Uniworld збільшився з кількох сотень пасажирів на рік до більш ніж 18 000 осіб. Це те, що можна було б вважати хорошою проблемою, оскільки пропускна здатність створює постійну потребу в нових кораблях. Шрайнер брав в оренду судна скрізь, де міг їх знайти, розробляючи додаткові програми та маршрути для лінії, доки у 2000 році не приєднався до Viking River Cruises. Він залишив Viking, щоб стати партнером

Карста та Мерфі. Так народилася компанія AmaWaterways. Всього через рік у бізнесі компанія стала партнером туристичного гіганта Globus, який надав капітал, необхідний для укладання угоди про будівництво перших спеціалізованих кораблів. У той же час, конкуруючі лінії також знаходилися в процесі замовлення власних судів, створюючи дух конкурентних інновацій між компаніями, що борються за пасажирів на європейських рейсах.

Сьогодні ландшафт річкових круїзів сильно відрізняється від того, що існував, коли Шрайнер, Карст та Мерфі вперше відкрили філіал агенства. На водних шляхах Європи існує більше нових, спеціально побудованих суден, ніж будь-коли в історії, а річкові круїзи повільно, але неухильно набирають популярності, залучаючи пасажирів, які робили круїзи океаном, а також тих, хто ніколи не ступав на борт корабля.

У 2019 році AmaWaterways представила AmaMagna, друге судно подвійної ширини на Дунаї, яке незабаром стане єдиним. Кілька років тому компанія U River Cruises представила продукт річкових круїзів, спеціально призначений для міленіалів. І хоча компанія зняла вікові обмеження для цих круїзів, вона пропонує круїзний продукт, який використовує інший підхід, з татуваннями та тематичними вітрилами.

У зв'язку з тим, що індустрія річкових круїзів зростає так швидко, конкуренція між круїзними компаніями є перевагою споживача. Оскільки кожна круїзна компанія намагається виділитися серед інших, туристи можуть бути більш вибірковими, ніж будь-коли, стосовно того, що вони хочуть включити у своє плавання, що дозволяє їм персоналізувати свій досвід у річкових круїзах.

1.3. Методичні засади дослідження

Всебічне дослідження круїзного регіону спирається на теоретичні засади і вимагає системного комплексного підбору методів, аналізу та синтезу наукових і практичних результатів, прогнозування факторів, що впливають на подальший

розвиток і економічний стан круїзних регіонів. Науковий рівень дослідження повинен бути високим і максимально актуальним.

Наукові методи, методичні основи та підходи дослідження круїзних регіонів базуються на методиці географічних досліджень. При дослідженні круїзних регіонів багатоаспектність і міждисциплінарність явищ, процесів і чинників зумовлюють використання різноманітних методів та підходів, а саме: загальнонаукових (аналізу, синтезу, системного, історичного, статистичного) та конкретно-наукових (картографічного, графічного моделювання, районування, балансового).

Емпіричні дослідження – це спостереження і дослідження конкретних явищ, експериментів, а також групування, класифікація та опис результатів дослідження та експерименту, впровадження їх у практичну діяльність людей. Емпіричне дослідження Середземноморського круїзного регіону безпосередньо спрямоване на об'єкт дослідження і відбувається на основі порівняльного методу – порівняння круїзів досліджуваного регіону у різних хронологічних вимірах та відносно до інших, сусідніх круїзних регіонів. Важливе місце посідають і практичні аспекти наукової організації емпіричного дослідження, а саме: аналіз результатів спостереження, формування класифікацій тощо.

Методи дослідження у географії, запропоновані О. І. Шаблієм (2003р.), поділяються на три великі групи: філософський, загальнонауковий, конкретно-науковий, в тому числі власне суспільно-географічні (спеціальні). Загальнонаукові методи, як і конкретно-наукові, поділяють на відповідні блоки: традиційні або сучасні (модерні), міждисциплінарні та спеціальні. Таку класифікацію системи методів дослідження бачимо у наукових роботах О. Г. Топчієва.

Загальнонаукові та конкретно-наукові методи дослідження є найбільш вживаними для дослідження круїзного регіону. Із системи традиційних та сучасних методів дослідження використовуються методи спостереження, аналізу та синтезу, порівняльний, моделювання. Серед групи конкретно-наукових методів використовують картографічний, галузевий, районування, прогнозування тощо.

Галузевий підхід дослідження дає нам можливість зробити класифікацію круїзних регіонів в залежності від їх розташування та територіальної організації.

Системно-структурний метод дає змогу виділити аналіз складних об'єктів, що розглядаються. Цей підхід є необхідним для дослідження круїзів на території Середземноморського регіону, аналізу відносин і зв'язків, які об'єднують компанії в холдинги, а також поєднують їх з іншими територіальними системами. Це досягається за умов комплексного, екологічного, історичного, проблемного та інших підходів.

Метод соціобюджетного спостереження – це науково організоване збирання або отримання масових відмінностей про явища і процеси суспільного життя. Одним з основних завдань дослідження є отримання досить повних, об'єктивних даних про сучасний стан функціонування галузі.

Статистичний метод дослідження полягає у вивченні кількісних показників у характеристиці низки об'єктів і явищ. Цей метод дозволяє шляхом обробки даних спостережень визначати залежність між компонентами, ресурсами і споживанням, а також давати їхню порівняльну характеристику.

Для дослідження історичних процесів використовується історичний метод. Історичний метод – це дослідження процесу становлення і розвитку певного об'єкта, його періодів – конкретних різноманітних проявів. Історичний метод відноситься до логічного методу як процес розвитку якого-небудь явища до його результату. Їх єдність виражається в тому, що історичний метод включає в себе логічний метод і має історичну спрямованість, загальну тенденцію розвитку, що призводить до певного результату. За допомогою цього методу зроблений ретроспективний аналіз розвитку круїзного туризму, а саме: історико- географічні дослідження круїзних подорожей, особливості їх розвитку та поширення, чинники ефективності функціонування круїзної галузі в регіоні.

Метод картографічного моделювання – це метод наукового пізнання, заснований на використанні карт як моделей досліджуваного об'єкта й проміжної ланки між об'єктом і дослідником. Картографічний метод має у своєму розпорядженні велике число прийомів аналізу карт, включаючи опис та графічні

побудови за картами, картометричні визначення. Для дослідження залучаються окремі карти, атласи, серії карт, знімки. За допомогою цього методу можна створити серію картосхем сучасного стану розвитку Середземноморського круїзного регіону.

У дослідженні можна використати і метод еколого-географічного районування, який спрямований на виявлення регіональних і локальних екологічних проблем, типологічний аналіз екологічної ситуації і прогнозування змін природного середовища під впливом господарської діяльності. В результаті взаємодії багатогранних форм суспільства і природи, структурно-компонентної різноманітності суспільно-територіальних та природно-територіальних комплексів, виникають екологічні проблеми.

Балансовий метод є одним із основних методів при дослідженні ринку круїзів. За його допомогою можна визначити особливості формування попиту та пропозиції. Інформаційною базою для складання балансів є дані звітів статистичних спостережень.

При дослідженні економіко-географічних проблем розвитку і функціонування круїзних регіонів використовується математико-статистичний метод дослідження.

Використовується також порівняльно-географічний, математично-аналітичний, літературний метод та узагальнення.

Використання системного підходу в дослідженні полягає в структурно-типологічному аналізі предмету дослідження.

Наукові дослідження у сфері круїзних регіонів поділяються на такі етапи:

- створення і використання інформаційної системи;
- вивчення мети і завдань досліджень;
- вибір регіону дослідження;
- підбір методів наукового дослідження;
- інтерпретація результатів дослідження.

При створенні інформаційної системи особливе значення має правильний вибір джерел інформації. Усю зібрану інформацію необхідно систематизувати та

проаналізувати. Для цього використовують різні методичні прийоми, зокрема порівняльний (ретроспективний) аналіз, прогнозування (екстраполяцію).

Перед метою наукових досліджень ставляться конкретні завдання. Відповідно до завдань визначають об'єкт досліджень. Для круїзних регіонів основними напрямками досліджень є:

- доступність території;
- природно-кліматичні умови;
- стан матеріально-технічної бази регіону;
- рівень соціально-економічного розвитку регіону;
- структурні особливості круїзного регіону;
- наявність попиту на закордонні круїзні подорожі;
- наявність конкурентного середовища.

З огляду на необхідність збереження автентичності та унікальності, охорони, відродження і подальшого розвитку Середземноморського круїзного регіону, комплексний підбір методів наукової роботи дозволяє зробити дослідження актуальним.

Таким чином, круїзний туризм є універсальним видом туризму, який поєднує в собі практично всі його форми, об'єднує різні види сервісу та організації дозвілля. Аналіз характеристик круїзного туризму показує, що це специфічний, високотехнологічний вид туристичного продукту, що обумовлює особливості підприємницької діяльності по формуванню, просуванню і реалізації тур.продукту, функціонуванню і розвитку круїзної галузі. В світі відбувається стійкий розвиток галузі, збільшення споживчого попиту та розширення географії круїзних подорожей.

Основним і найбільш складним в розробці круїзних турів є вибір маршруту. Організація круїзного маршруту ґрунтується на 4 основних принципах: географічному, економічному, інфраструктурному і принципі найвищого сервісу.

РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА УМОВ І ФАКТОРІВ РОЗВИТКУ РІЧКОВИХ КРУЇЗІВ В КРАЇНАХ ЄВРОСОЮЗУ

2.1. Чинники розвитку річкових круїзів в країнах Євросоюзу

Аналіз змін обсягу та структури попиту на річкові круїзи в Європі показує, що на ринок впливають соціальні, економічні, політичні та технічні фактори.

Соціальні детермінанти, які впливають на ринок річкових круїзів у Європі, стосуються, зокрема, змін у віковій структурі попиту (зміни поколінь) та виходу на ринок нової групи клієнтів (так званої «non-cruisers», некруїзні туристи). Що стосується змін у віковій структурі, то порівняно з 2016 роком, в 2017 році найбільший приріст (67%), як і раніше, припадає на покоління бекі-бумерів (1948-1966 р.н.), традиційну групу клієнтів річкових круїзів. Тим не менш, за аналогічний період спостерігалось постійне зростання частки нових груп клієнтів: на 42% збільшилась кількість туристів у групі так званого покоління Х (1967-1981) і на 36% у поколінні Y/Millennials (народжені після 1981 року). Ринок також починає приваблювати до круїзів некруїзних туристів, що підтверджують 80% туристичних агентств, які пропонують річкові круїзи в Європі [23]. Ці зміни означають, що круїзним операторам доведеться адаптуватися до вподобань і потреб нових груп клієнтів.

Політичні детермінанти також впливають на обсяг та структуру європейського ринку річкових круїзів, про що свідчить падіння кількості американських туристів на європейському ринку річкових круїзів після терактів у Європі у 2015 р. Аналогічна ситуація мала місце в інших районах (наприклад, Ніл). Ще одним важливим фактором, що впливає на рішення споживачів, є політика, яку уряди країн-джерел річкових круїзних пасажирських перевезень проводять. Наприклад, оператори річкових круїзів зазначили, що британські клієнти, які становлять значний сегмент пасажирів річкових круїзів у Європі, були стурбовані виходом Великобританії з ЄС (Brexit), що вплинуло на їхнє рішення щодо бронювання відпустки [3]. ForwardKeys зазначив, що літні замовлення з

Великобританії до країн ЄС у 2019 році відставали на 4,6% порівняно з 2018 роком [13]. У той же час напрямки у південному Середземномор'ї, наприклад, до Туреччини, збільшилися на 31%. Таким чином, невизначеність, пов'язана з впливом зовнішньої політики, призвела до зміщення попиту з європейського ринку на альтернативні ринки річкових круїзів в інших частинах світу.

Існують також макро- та мікромасштабні економічні детермінанти. Макроекономічні детермінанти пов'язані насамперед із кон'юктурою фондового ринку, обмінними курсами та рівнем цін у країнах річкового пасажирського круїзу. Вони істотно впливають на рішення, прийняті пасажирами річкових круїзів та іншими особами. Опитування, проведене CLIA та GfK, показує, що ціна є одним із найбільших бар'єрів для залучення нових клієнтів на ринок річкових круїзів у Європі [4]. Мікроекономічні детермінанти, своєю чергою, пов'язані переважно з інтенсивністю конкуренції на ринку і безпосередньо ведуть до змін із боку пропозиції. Як підкреслюють CLIA та GfK, конкуренція на ринку річкових круїзів набуває двох форм: з іншими операторами річкових круїзів та з іншими видами відпочинку, званими відповідно внутрішньогалузевою та міжгалузевою конкуренцією [4]. Інтенсивність внутрішньогалузевої конкуренції визначається переважно зміною споживчих переваг у зв'язку з якістю обслуговування та привабливістю круїзних маршрутів, що підтверджується багаторічною, усталеною конкурентною позицією найбільших операторів, що розвинули свою діяльність у 1990-х роках. такі як: Viking River Cruisers або CroisiEurope, а в 2000-х роках – AmaWaterways (APT) або A-Rosa. Видатна лояльність клієнтів є основою їх успіху у бізнесі. Інтенсивне зростання ринку, що спостерігається в останні роки, сприяє посиленню конкуренції в цьому секторі і спонукає нових гравців виходити на ринок, про що свідчить швидке зростання Emerald Waterways (з 2013 р.) та Crystal River Cruises (з 2016 р.), які досі пір були лідерами на ринку морських та річкових круїзів. Що стосується міжгалузевої конкуренції — CLIA та GfK [4] та Clausing [3], Cruise Trade News [9] показали, що загальна поінформованість та знання продуктів річкового круїзного туризму є невисокими порівняно з іншими видами туризму. Річковий круїз – відносно новий вид відпочинку, особливо в порівнянні з пляжним

відпочинком та відпочинком у місті. Отже, залучення нових клієнтів, особливо молодих, як і раніше, є складним завданням для операторів. У той же час опитування показали, що 42% тих, хто активно шукав відпочинок у річкових круїзах, але не забронював його, у результаті забронювали натомість відпочинок у місті. Це свідчить про подібні переваги туристів у виборі двох видів відпочинку, а критерієм, що їх розмежовує, є переважно більш висока вартість річкових круїзів у порівнянні з міськими. З іншого боку, одного разу придбані пасажери річкових круїзів зазвичай стають лояльними клієнтами. CLIA вказує на високу задоволеність річковими круїзами (81%) порівняно з морськими круїзами (73%) та наземними готелями та курортами (62%), що схиляє туристів до вибору цього виду туризму у наступні роки [5]. Технічні детермінанти безпосередньо впливають на умови функціонування операторів річкових круїзів та належать до умов судноплавства на водних шляхах, які залежать від якості інфраструктури та кліматичних змін. Судноплавні умови на водних шляхах, пов'язані як з маловоддям, так і з високим рівнем води, ускладнюють судноплавство або періодично унеможливають його (наприклад, повінь на Дунаї в 2013 р. або історично маловодні місяці плавання на річках Дунай і Рейн в 2018 р.). Такі умови накладають обмеження на операторів, які часто змушені унеможливити привабливі напрямки, бажані круїзними пасажирами (наприклад, Прагу).

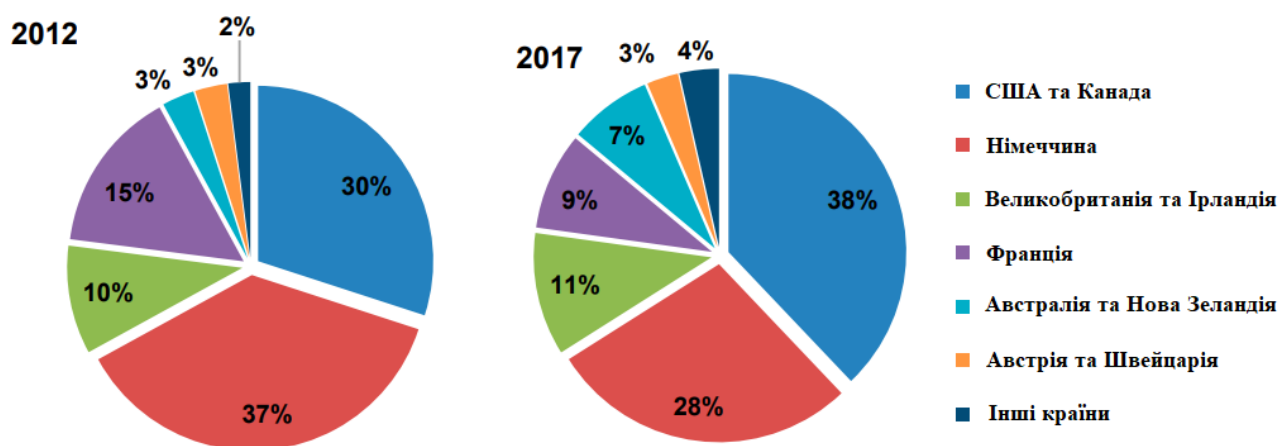


Рис. 2.1. Структура попиту на річкові круїзи в Європі за країнами походження туристів у 2012 та 2017 роках (CNNR, 2018)

Складні умови судноплавства в поєднанні з обмеженнями за розміром і висотою суден, що прямують по річках Європи, поряд з річковим рухом, що швидко росте, призводять до ризику заторів на водних шляхах і, як наслідок, до зниження безпеки судноплавства. Розглянуті вище соціальні, економічні, політичні та технічні чинники визначають конкретні зміни на ринку, які проявляються, перш за все, у зміні переваг та потреб пасажирів річкових круїзів (табл. 2.1).

Однією з найбільш помітних змін у перевагах є те, що пасажирів річкових круїзів шукають нові маршрути річкових круїзів. Досі традиційна і добре зарекомендована група клієнтів річкових круїзів, що складається з покоління бейбумерів, вже проникла на основні європейські маршрути і тепер шукає нові ринки річкових круїзів, що розвиваються, в тому числі за межами Європи. Цьому сприяв розвиток повітряного транспорту, який збільшує доступність нових пунктів призначення, особливо за значної відстані між країнами прибуття та відправлення.

Цей факт особливо важливий з огляду на переважання вікових груп пасажирів річкових круїзів, тобто в першу чергу людей у віці 55+, досвідчених мандрівників, освічених мандрівників, які цікавляться культурою та історією, що мають відносно високі доходи [34]. Таким чином, задані потреби пасажирів річкових круїзів призводять до зміщення частини попиту, що створюється ключовими пасажирськими групами (громадянами Німеччини), з традиційного європейського ринку на європейські ринки, що розвиваються, або ринки за межами Європи (рис. 2.1). Однак завдяки привабливості даного сектора як такого збільшення попиту з боку нових груп клієнтів компенсує зниження попиту в цьому пасажирському сегменті.

Основні напрямки зміни попиту та пропозиції на ринку річкових круїзів Європи

СОЦІАЛЬНІ ФАКТОРИ	Політичні та економічні фактори		ТЕХНІЧНІ ФАКТОРИ
	Напрями зміни попиту	Напрямки змін у постачанні	
	пошук нових річкових круїзних маршрутів, що призводить до змін попиту в глобальній системі	розвиток круїзної мережі на нових ринках річкових круїзів	
	підвищення ролі географічного та освітнього аспектів річкових круїзів	розвиток крейсерського флоту, що дозволяє здійснювати навігацію по водних шляхах з низькими параметрами	
	підвищення ролі оздоровчих послуг і розширення пропозиції активних річкових круїзів	збільшення різноманітності та комплексності послуг, що надаються на борту та на суші	
	підвищений попит на розкіш (5-зіркові річкові круїзні судна)	збільшення кількості суден у парку та покращення якості пасажирського простору	

Ще одна істотна зміна у перевагах і потребах пасажирів річкових круїзів, а також осіб, які не є учасниками круїзів, які зацікавлені в круїзі, - це значення ландшафту і освітніх аспектів річкового круїзу, що зросло. Підвищена значущість таких аспектів спостерігається переважно у досвідчених туристів, тобто у групи бебі-бумерів. Як вказує Марселлін, пасажирів річкових круїзів набагато більше зацікавлені у здобутті знань, ніж пасажирів морських круїзів [23].

Отже, туроператори все більшою мірою зосереджуються на розробці низки екскурсій та вражень на борту корабля, які знайомлять гостей із місцевою культурою, традиціями, екологією, дикою природою, мистецтвом, їжею та історією. Ще однією важливою зміною, про яку піклуються оператори річкових круїзів, є збільшення сегмента пасажирів, які віддають перевагу оздоровчим послугам і активним річковим круїзам. Ця зміна призвела до реконструкції пасажирського простору на борту корабля (наприклад, до створення оздоровчих та спа-студій) та пропозиції більш активних варіантів на борту та в місцях призначення, таких як піші та велосипедні екскурсії. Пасажирів річкових круїзів

також очікують все більш розкішних суден із збільшеним простіром, відведеним під каюти, та великою кількістю зручностей.

Зміни попиту впливають на рішення, що приймаються операторами річкових круїзів. Одним із найбільш помітних напрямків розвитку ринку є збільшення різноманітності та повноти продуктів річкових круїзів. Оператори річкових круїзів систематично розширюють спектр послуг до комплексних маршрутів. Крім розширення обсягу основних послуг, пов'язаних з організацією річкових круїзів, вони планомірно розширюють спектр додаткових послуг, пов'язаних з організацією перебування пасажирів річкових круїзів на березі (включаючи екскурсії), трансфером від дверей до дверей і покриттям додаткових витрат, наприклад, портові збори [28]. Заходи, які вживаються щодо цього, здійснюються у співпраці з низкою суб'єктів, які працюють у сфері транспорту, туризму, громадського харчування або страхування. У контексті задоволення очікувань щодо нових маршрутів, зважаючи на значну відстань між джерелом та пунктом призначення туристичного потоку, ключове значення має, зокрема, забезпечення наявності транспорту в портах посадки та висадки. Зважаючи на зростаючу частку туристів з-за меж Європи в структурі європейського ринку річкових круїзів, ключове значення має співпраця з суб'єктами, що працюють у транспортній сфері. З цією метою найбільші річкові круїзні компанії співпрацюють у тісному партнерстві, наприклад Viking River Cruise з British Airways і високошвидкісним сервісом Eurostar, що з'єднує Лондон з Парижем, Ліллем і Брюсселем через тунель під Ла-Маншем як альтернативу польоту.

Зміни у перевагах та потребах ринку річкових круїзів, а також технічні фактори впливають на різну чисельність та структуру європейського річкового круїзного флоту. Зміни в структурі флоту, що використовується на європейських маршрутах, виявляються, головним чином, у запуску нових суден, які пропонують більший і різноманітніший пасажирський простір високого стандарту і які називаються «плавучими бутік-готелями» з «більшою кількістю люксів, різноманітністю ресторанів та розкішнішим оздобленням при збереженні співвідношення персоналу та гостей 2:1» [23]. При цьому нові судна мало чим

відрізняються від своїх попередників за технічними параметрами (шириною, довжиною та осадом), які обмежені вже згаданими обмеженнями плавання на європейських водних шляхах (через розміри шлюзів та мостових габаритів). Обмеження за розміром та висотою, накладені на європейські річкові судна, не викликають занепокоєння, наприклад, у Південно-Східній Азії. Тому європейські оператори річкових круїзів використовують великі судна з великими каютами і збільшеним громадським простором в основному на маршрутах за межами континенту. Важливим напрямом заходів, що вживаються операторами по пом'якшенню обмежень, пов'язаних з умовами плавання, що визначаються технічними параметрами та кліматичними умовами на європейських водних шляхах, є впровадження технологічних змін у виробництво річкових круїзних суден. Наприклад, один із напрямків розвитку флоту, обраний CrossiEurope, заснований на застосуванні лопатевих систем [29]. Осада гребних суден не перевищує 80 см, що дозволяє їх операторам організовувати круїзи за важкодоступними, але привабливими з погляду ландшафту та пізнавальної цінності маршрутами (наприклад, круїзи по Ельбі із заходом до Берліна та Праги, а також круїзи на мілководді Луари, недоступному для традиційного флоту під час малої судноплавної води).

2.2. Динаміка та структура світового круїзного ринку Європи

Круїзний сегмент — одне з небагатьох явищ туристичної індустрії, яке рік у рік демонструє зростання, яке зупинила лише глобальна пандемія. Наприкінці 2019 року прогнози на 2020 рік вказували на 32 мільйони клієнтів у всьому світі, що могло стати новим рекордом для галузі. Переривання мобільності, поїздок та обмежень, натомість призвело до того, що на борту виявилось трохи менше 6 мільйонів круїзних клієнтів. Зафіксований рівень повернув галузь до результатів круїзних перевезень кінця 1990-х років. У 2022 році сектор все ще відновлюється після перешкод на шляху до глобального плавання та подорожей. Порівняно з 2000 і 2019 роками, за останні 2 роки відбулися серйозні зміни в країнах-джерелах

крейсерів через різні протоколи, прийняті країнами для плавання в національних водах або відвідування інших країн або континентів: Сполучені Штати заборонили круїзні судна на весь 2020 рік та половину 2021 року і водночас американцям не дозволялося їздити до Європи до кінця літа 2021 року.

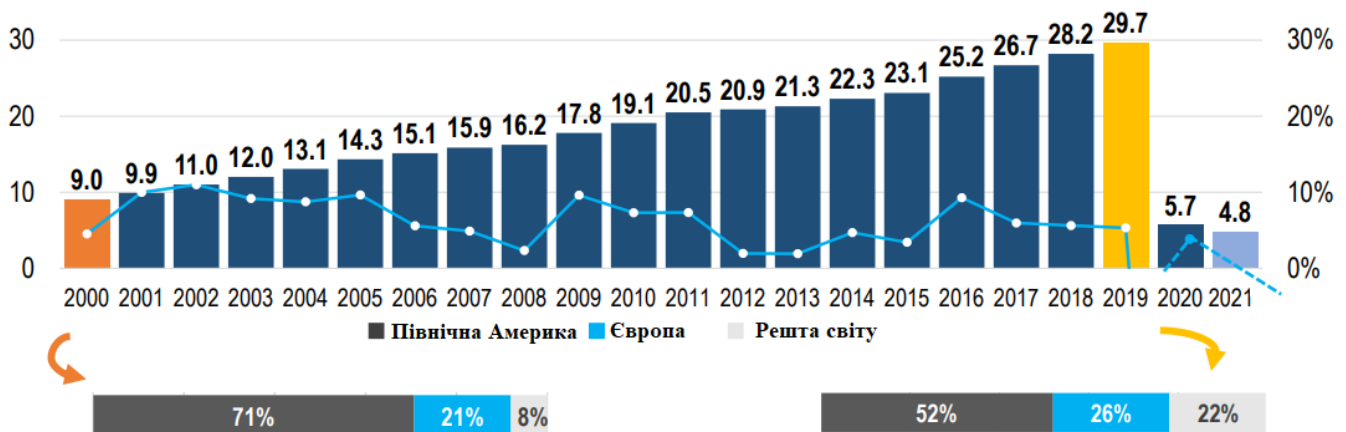


Рис. 2.2. Діаграма кількості круїзних туристів згідно країни походження

Примітка. Розроблено автором на основі інформації, наданої Асоціацією CLIA та окремими групами круїзних компаній (Carnival Corporation Plc, Royal Caribbean Group, Norwegian Cruise Line Holding, MSC Cruises), 2022 р.

Оскільки динаміка розгортання за трирічний період 2020-2022 рр. була обумовлена, і досі обумовлена пандемією, корисніше представити перший огляд можливого розгортання круїзних суден у 2023 р. Навіть за нинішнього екстремально плавного розгортання, сценарій має бути ближчим до постпандемічної нової нормальності, підкреслюючи лідерство Карибського моря, за яким слідує Середземне море. Північна Європа продовжує зміцнювати свої позиції як міжнародний круїзний регіон і займає третє місце. Слід підкреслити, що сегменти, показані зліва, розподіляються майже пропорційно в різних галузях, підтверджуючи, що круїзний лайнер був глобальним явищем протягом багатьох років і що круїзний відпочинок – це продукт, який продовжує радувати, та підтримується забезпеченими цільовими інвестиційними компаніями, портами та багатьма іншими операторами, які беруть участь у перезапуску цього бізнесу.

Щодо джерел крейсерів, то для європейського ринку спостерігалось помітне зростання. У 2019 році частка європейських круїзів сягнула чверті світового ринку. На наведених нижче кругових діаграмах (рис.2.3.) показані дані про європейські пасажирські круїзи, розділені на три вихідні макроекономічні області. Хоча відмінності між 2019 та 2021 роками мінімальні, можна відзначити, як східноєвропейці помітно скоротили свою частку круїзних подорожей за трирічний період: порівняно з двома іншими регіонами ринкова частка Східної Європи скоротилася майже вдвічі. На наступних гістограмах представлені часові ряди з 2012 по 2021 рік для перших п'яти країн-джерел круїзних пасажирів та агреговані дані інших країн.

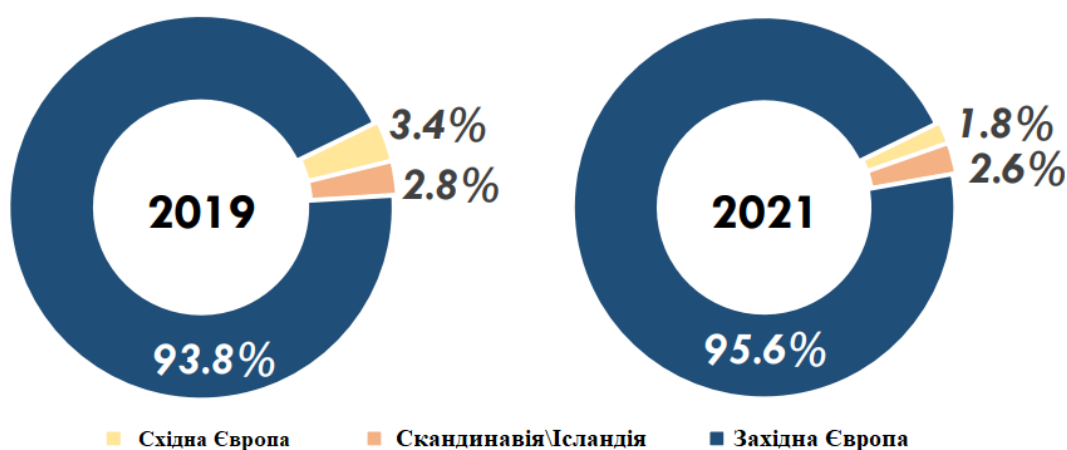


Рис. 2.3. Відсоток європейських круїзних пасажирів, розділених за макрорегіонами, 2019-2021

Великобританія та Ірландія були першими країнами, які приймали круїзних пасажирів Європи до 2014 року, коли Німеччина обігнала англійські країни і зайняла місце першої країни джерела європейських крейсерів (рис.2.4.). Слід зазначити, що через пандемію Covid-19 Іспанія була змушена закрити свої круїзні порти та заборонити круїзне сполучення на більшу частину 2020 року, що не тільки призвело до значного скорочення круїзного руху (за винятком Канарських островів), але й мало на увазі скорочення вихідного ринку Іспанії.

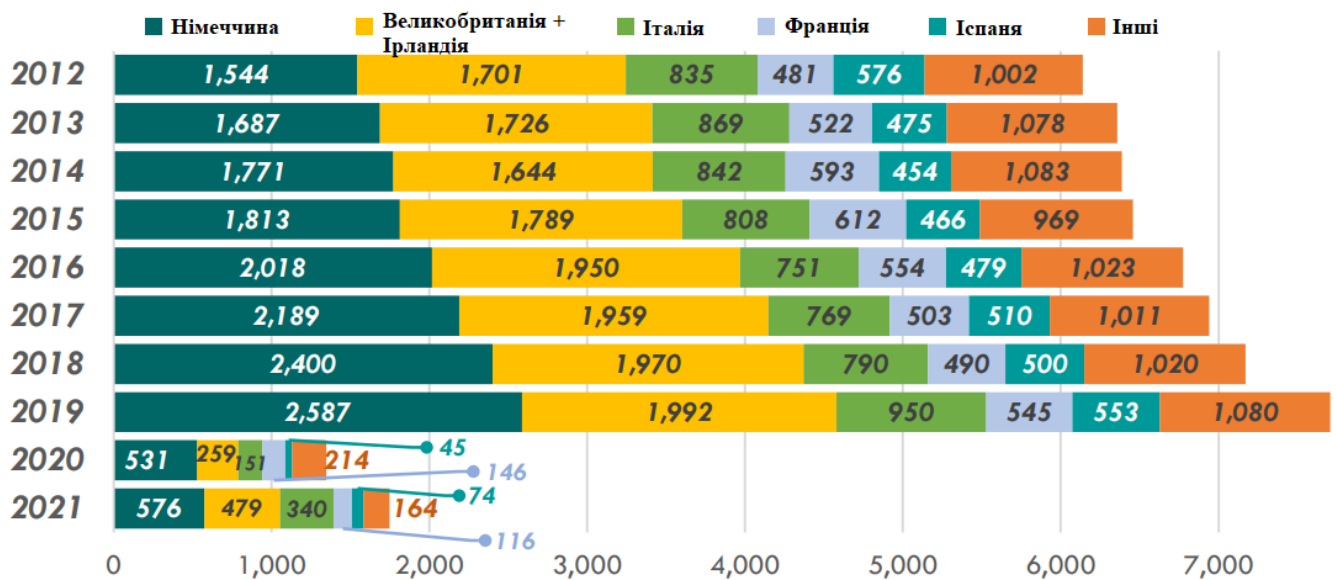


Рис. 2.4. Кількість круїзних пасажирів в ТОП-5 країнах за 2012-2021 роки

Аналіз кількості європейських пасажирів у відсотковому вираженні допомагає виділити зростання частки ринку Німеччини у 2020 р. та Італії у 2021 р. (рис. 2.5.). У 2020 р. частка ринку Німеччини помітно збільшилася, у розрахунку на можливості польотів та круїзів. Дані за 2021 рік підкреслюють зростання частки італійських крейсерів через можливість прямої посадки в багатьох круїзних портах, на які не вплинуло скорочення повітряних перевезень. Франція та інші країни походження, такі як Польща, Фінляндія та Данія, також зросли, хоч і не так помітно.

Для підтвердження динаміки розвитку круїзного ринку Європи, у цьому підрозділі представлений п'ятирічний огляд нових терміналів, побудованих або споруджуваних для круїзних перевезень у Середземномор'ї та Європі, з акцентом на італійську територію. У більшості випадків це нові круїзні термінали, спроектовані ex-novo і побудовані на нових площах або старі круїзні термінали, що замінюються (невеликою мірою це реконструкція існуючих круїзних терміналів). У додатку А наведено огляд портів, в яких були або будуть побудовані нові круїзні термінали з 2021 року (з акцентом до 2027 року).

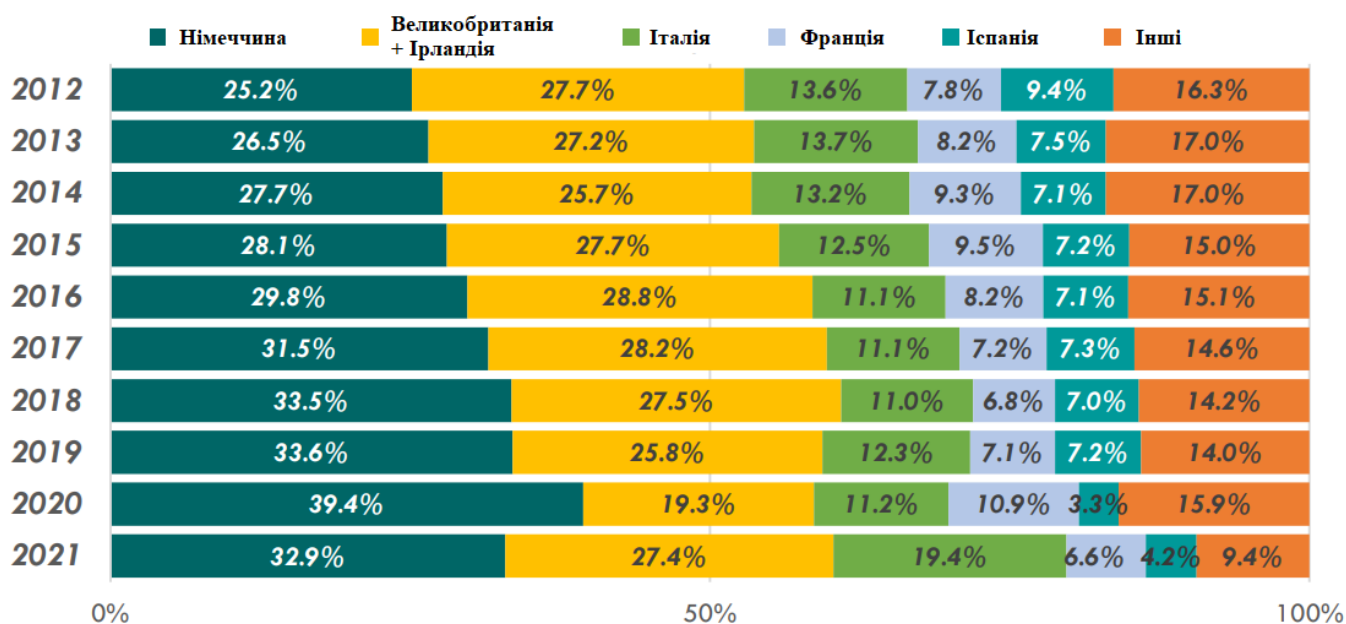


Рис. 2.5. Відсоток круїзних пасажирів в ТОП-5 країнах за 2012-2021 роки

Торік дев'ять портів відкрили нові термінали, призначені для круїзних перевезень: Кротоне (Італія), Фуншал (Португалія), Стамбул (Туреччина), Манфредонія, Монополі та Барлетта (Італія), Росток (Німеччина), Саутгемптон та Таллінн (Естонія). Слід також наголосити на реконструкції круїзного терміналу Трапані (Італія). 2022 року реконструкція історичного Stazione Marittima у Палермо (Італія) була завершена у травні, а завершення будівництва нового круїзного терміналу у Порто-Емпедоклі (Італія) очікувалося у листопаді. Будівництво нового контрольного-пропускного пункту в Кальярі (Італія) та нових круїзних терміналів у Катанії та Таранто (Італія), а також у Таррагоні (Іспанія) має бути завершено наступного року, а розширення круїзного терміналу в колишній будівлі Хеннебіке має бути завершено у Генуї (Італія). Очікується, що круїзні термінали в Гамбурзі (Німеччина), Барселоні (Іспанія), Барі, Мессіні та Равенні (Італія), Гейрангер-фіорді (Норвегія) та Спліті (Хорватія) будуть завершені у 2024 році. Після 2024 року мають бути збудовані нові круїзні термінали в Суді (Греція), Чивітавек'я, Спеція, Реджо-ді-Калабрія (Італія), Гавр (Франція), Ліверпуль (Великобританія) та Валенсія (Іспанія). Розширення круїзного терміналу Пірей, яке спочатку мало бути завершено наприкінці цього року, було тимчасово припинено, і передбачається, що це станеться не раніше 2024 року.

На короткостроковій основі і незважаючи на потенційне зростання круїзної індустрії та її можливості переміщати судна і змінювати маршрути, щоб пристосуватися до попиту, що змінюється, зростання цін на паливо, поточна економічна криза та різноманітні збройні конфлікти, політична нестабільність, яка торкається різних частин світу, негативно позначається на цьому секторі.

Поточна економічна ситуація змусила компанії сектора переглянути свої бізнес-плани, контролювати витрати та скорочувати частину персоналу.

Однак ці економічні коригування та зміни не вплинуть на споживачів та їх доступ до високоякісних круїзних послуг. Таким чином, можлива нестача нових великих круїзних лайнерів після 2021 року вже компенсована багатьма компаніями в рамках масштабних програм модернізації, спрямованих на те, щоб їхній флот був оснащений інноваційними бортовими пропозиціями, щоб доставити своїм пасажирам незабутні враження; разом із проектуванням та будівництвом невеликих кораблів з кількома сотнями спальних місць, оснащених повним набором розкішних зручностей, які конкурують за створення більш інтимної обстановки.

Більше того, багато круїзних менеджерів переконані, що поточна ситуація несе в собі певний позитивний ефект для галузі, виходячи з фактичної різниці у вартості з іншими альтернативними видами відпочинку. Таким чином, круїзний відпочинок доступніший, ніж інші наземні альтернативи, включаючи транспорт, проживання, харчування та розваги в підсумкову ціну, і з кожним роком все більше і більше відпочиваючих зацікавлені в покупці круїзного відпочинку.

Наслідуючи цю тенденцію, круїзна індустрія шукає нові ініціативи для збільшення своєї клієнтури при збереженні поточної частки ринку, і кожна компанія має свою власну стратегію вирішення нових завдань, пропонуючи, наприклад, сімейні подорожі для кількох поколінь, більше інновацій у сфері розваг, нові види діяльності на борту, більшу спеціалізацію у пропозиції послуг, а також агресивні моделі ціноутворення та знижки для залучення потенційних мандрівників.

Так само очікується подальше посилення концентрації в секторі, що загрожує виживанню регіональних компаній, що не спеціалізуються на конкретній ринковій ніші, включаючи передбачувану появу та розвиток нових великих компаній, що конкурують за азіатські ринки, що формуються; в той час як більш дрібні нові ринки в Європі та на Близькому Сході, у басейні Амазонки та Бразилії, Гренландії та в антарктичних регіонах також пропонують перспективи для довгострокового зростання.

З іншого боку, економісти в усьому світі розглядають круїзну індустрію як потенційне джерело розвитку та економічного зростання; і багато компаній вже оголосили про плани додати нові порти заходу до існуючих і нових маршрутів, включаючи прибережні та річкові круїзи, а також безліч варіантів круїзів з більш ніж 30 внутрішніх портів тільки в Сполучених Штатах та Канаді, забезпечуючи кращий доступ до доріг, портів посадки та, як наслідок, економії на авіаквитки.

Незважаючи на те, що вони не застраховані від поточної економічної ситуації, більшість круїзних компаній та туристичних агенцій висловлюють оптимізм щодо економічних перспектив сектора, дивлячись у майбутнє на наступні роки.

У будь-якому разі галузі доводиться стикатися з різноманітними проблемами та викликами, які негативно позначаються на попиті на альтернативу круїзному відпочинку та, як наслідок, на її операційну маржу та рентабельність. Таким чином, екологічні проблеми та проблеми, пов'язані з умовами життя та роботи на борту круїзних лайнерів, безпекою та здоров'ям на борту, а також багато інших невирішених питань претендують на етичну відповідальність, якщо круїзна індустрія хоче підтримувати якість обслуговування в рамках стійкості та конкурентоспроможності в найближчі десятиліття.

2.3. Особливості розробки та організації річкових круїзів

Розвиток повітряного транспорту та вдосконалення його технологій з точки зору безпеки, економії швидкості та комфорту, за загальним визнанням, завдали

шкоди круїзній індустрії. Тим не менш, подорож на пароплаві залишається сучасним транспортом задоволення, відпочинку та комфорту з сервісом, порівнянним із найкращими готелями та курортами країни.

Круїзна індустрія тепер являє собою курорт або готельну діяльність, яку слід просувати як плавучий готель/курорт, не лише для відпочинку на морі, але для романтичної інтерлюдії, річниці весілля, дивовижних нічних клубів, курортних круїзів та задоволення від знайомства з новими людьми.

Круїзні компанії щорічно витрачають багато тисяч євро на просування своїх продуктів і послуг безпосередньо або через туроператорів та турагентів, але ключове питання залишається без відповіді. Що має бути включено до круїзного пакету? Як це продаватиметься? Що буде основними складовими? У багатьох випадках туроператорам не вдалося знайти правильний набір круїзних пакетів для своїх клієнтів.

Круїзні пакети розробляються для всіх клієнтів, таких як: молодята, любителі природи, студенти, шукачі пригод; люди, які дбають про своє здоров'я; спортсмени, любителі музики, професіонали в галузі освіти і т. д. Круїзна компанія повинна враховувати широкий спектр вимог ринку.

Таким чином, компоненти круїзного пакету варіюватимуться від клієнта до клієнта та від компанії до компанії. Тим не менш, такі основні компоненти або складові можуть бути взяті з круїзних пакетів, пропонованих більшістю круїзних компаній та туроператорів:

- *Повітряна подорож чи наземні домовленості.*
- *Складові круїзу:*
 - Розміщення
 - Їжа та напої
 - Розваги та відпочинок
 - Басейн
 - Клуби здоров'я (спортзал, групові заняття)
 - Міні-кінотеатр
 - Бібліотека

- Розважальні заклади для дітей (дитячі кімнати)
- Тихі кімнати відпочинку
- Захищені палуби

Розробка круїзних подорожей/турів, робота з іншими постачальниками туристичних послуг; розробка ефективного маркетингу, управління та визначення вартості та ціни – це діяльність, з якою круїзній компанії непросто впоратися. Але якщо менеджер підійде плановірно і системно, то розробка туру стане простим і легким завданням.

Процес розробки пакету круїзного туру:

1. Ідентифікація місць призначення;
2. Визначення конкурентоспроможності;
3. Розробка маршруту круїзу;
4. Ведення переговорів з іншими постачальниками туристичних послуг;
5. Визначення собівартості і ціни;
6. Визначення стратегії просування;
7. Перегляд та публікація.

Добре спланований маршрут круїзного туру визначає пункти посадки, порти заходу, типи кают, можливості круїзу, послуги харчування, берегові екскурсії, чайові та інші послуги. Поступово круїзний маршрут поєднується з авіасполученням і наземним облаштуванням, щоб зробити його більш привабливим і ефективним.

Однак не можна нехтувати індивідуальними потребами. Таким чином, розробляючи маршрут круїзного туру, планувальники туру/круїзу зазвичай враховують ринкові сили, середовище круїзної індустрії та довідкові інструменти круїзу. Крім того, планувальник круїзу має на увазі наступні факти, розробляючи маршрут круїзу:

- Назва круїзу
- Дата відплиття
- Напрямки
- Порт посадки

- Порт висадки
- Вибір клієнта (клієнтський бюджет)
- Юридичні формальності

Маршрути круїзних турів загалом поділяються на такі типи:

- Короткі маршрути
- Середньомагістральні – коротко- та довготривалі маршрути (7 ночей, 10 ночей і більше)
- Довгі перевезення – маршрути середньої тривалості (7 місяців)
- Трансатлантичні та навколосвітні маршрути (від 6 до 12 місяців)

Маршрути круїзних турів не обмежуються лише морем, але можна розробити маршрути річкових круїзів. Основними річками круїзу є Амазонка, Міссісіпі, Янцзи Цзянь, Хун Хе, Ніл, Рейн та ін.

Визначення вартості та ціни круїзного туру є одним із найскладніших завдань круїзного менеджера/планувальника. Загальна ціна повинна сприйматися пасажиром як розумна.

Організатор круїзу повинен переконатися у вартості. Таким чином, перед визначенням вартості круїзного пакету планувальник туру враховує наступні фактори:

- Тривалість туру
- Види розміщення
- Тип і якість засобів\зручностей
- Розташування кабіни
- Щільність судна
- Дата подорожі
- Політика уряду
- Конкурентні сили
- Сезонність

Типовий круїзний пакет включає вартість проживання, вартість харчування, вартість відпочинку та розваг, заходи для дітей і підлітків, портові збори, вартість

берегової екскурсії, та авіаквитки також можуть бути частиною загальної вартості. Таким чином, на перший погляд, це може здатися дорогим пакетом, але вартість включає не лише проживання, харчування та транспорт, а й розваги разом з іншими послугами та можливістю відвідати іноземний порт.

Ціни на круїз відрізняються між круїзними компаніями залежно від різних факторів і якості продуктів і послуг. Що ще важливіше, ціна залежить від вибору маршруту та стандарту якості. У круїзі ціна сегмента не є основним критерієм, важлива якість послуг.

Таким чином, круїзний пакет повинен створювати співвідношення ціни та якості для постійних клієнтів. Як правило, круїзні компанії застосовують такі стратегії ціноутворення, як:

- Ціноутворення, орієнтоване на вартість
- Ціноутворення, орієнтоване на ринок
- Ціноутворення лінійки продуктів
- Конкурентні або сезонні ціни

Продаж квитка на круїзний тур суттєво відрізняється від продажу авіаквитка. Однією з найважливіших особливостей, пов'язаних із цим, є те, що індустрія авіаперевезень добре організована та регульована порівняно з індустрією круїзів. Сьогодні продавати круїзи стає простіше та вигідніше, ніж будь-коли.

Через конкуренцію круїзні компанії пропонують пасажирам більше знижок та інших рекламних стимулів. Окрім 15 відсотків комісії, круїзні компанії пропонують більше стимулів туроператорам або туристичним агентствам.

Існує мінімальна процедура продажу та бронювання круїзного пакету. Як і інші засоби пересування, круїзні лайнери видають квитки та надають іншу інформацію через круїзну брошуру, таку як: проживання, розваги, туристичне страхування, іноземна валюта, поради щодо подорожей тощо.

Таким чином, успішний продаж і бронювання круїзу на пароплаві вимагає знання як пасажирів, так і круїзу, під час якого клієнт отримає послуги, зручності та розваги. Для бронювання круїзного пакету туроператорам потрібна певна інформація про клієнта, наприклад:

- Ім'я клієнтів
- Маршрут
- Тривалість туру
- Дата відплиття
- Вибір кабіни
- Варіант харчування
- Розважально-відпочинкова діяльність
- Адреса з електронною поштою та номером телефону
- Бюджет
- Інша інформація, яка є актуальною

Після отримання необхідної інформації туроператор проводить переговори з круїзними лініями/компаніями. Довготривалий круїз «Навколосвітній» потребує довготривалого планування, тоді як коротший круїз можна замовити за 3-5 днів або раніше.

Туроператори або туристичне агентство дотримуються чітко визначеної та розробленої процедури бронювання круїзу. Процес може відрізнятися від компанії до компанії та від точки до точки, але він включає більшість наступних кроків:

1. Визначити цілі клієнта
2. Визначити вимоги клієнта
3. Оформлення юридичних документів
4. Визначення додаткових компонентів/послуг
5. Обговорення умов та ціни з клієнтом
6. Вибір варіанту оплати
7. Продаж круїзного квитка

Підготовка та оформлення круїзного квитка є останнім кроком у процесі бронювання круїзу. Продаж квитків на круїз здебільшого здійснюється круїзними компаніями або туроператорами/туристичними агентствами, які мають право зберігати запаси та видавати квитки.

Квиток на круїз — це юридичний договір між круїзною компанією та пасажиром, який дає право йому/їй або групам за вказаною ціною подорожувати та

користуватися зазначеними круїзними зручностями — тобто круїзними продуктами або послугами протягом установленого часу. Таким чином, акцепт круїзного квитка означає згоду з тими умовами, які містяться в квитку на рейсовий договір.

Документ про квиток на круїз включає або обумовлює наступні пункти:

- Інформація про каюту
- Їжа та напої(включено/не включено)
- Використання кінотеатру(включено/не включено)
- Соціальні та розважальні програми (включено/не включено)
- Використання дитячого куточка/кімнати(включено/не включено)
- Використання підліткової кімнати(включено/не включено)
- Наявність шопінгового центру
- Використання бібліотеки(включено/не включено)
- Порт відправлення
- Страхування
- Вартість проїзду
- Дата видачі
- Номер агента перевірки
- Адреса туроператора
- інші

Пасажир, який загубив свій квиток, може бути позбавлений права на посадку, використання круїзних продуктів або послуг і навіть, можливо, позбавлений повернення коштів.

РОЗДІЛ 3. ДОСВІД КРАЇН ЄВРОСОЮЗУ У РОЗВИТКУ РІЧКОВИХ КРУЇЗІВ

3.1. Найпопулярніші річкові круїзи Європи

За винятком кількох річкових круїзних ліній, які пропонують розклад берегових екскурсій «а la carte», щоденні тури зазвичай включені у вартість. Вони варіюються від вступних пішохідних та автобусних турів містами вздовж маршруту до захоплюючих вражень, таких як тури старовинними замками, відвідування виноградників і дегустації їжі. Деякі лінії також пропонують дещо незвичайні варіанти за додаткову плату, зокрема велосипедні тури, ексклюзивні вечірні концерти, кулінарні курси, уроки мистецтва та навіть можливість зустрітися з місцевими жителями та випити чаю в їхніх домівках.

Більшість європейських річкових круїзів тривають тиждень, як правило, а деякі лінії пропонують довші подорожі від 10 днів до двох тижнів і більше. Вони майже завжди починаються з фантастичних міст, таких як Париж, Амстердам і Будапешт, і більшість маршрутів включає ночівлю на борту. Компанії також пропонують перебування до або після круїзу, щоб пасажери могли провести більше часу в цих містах.

Слід зазначити, що практично всі кораблі на Рейні та Дунаї мають однакові розміри, щоб поміщатися в шлюзи та проходити під мостами. Різниця в цінах залежить від кількості пасажирів (дорожчі лінії перевозять менше людей, інші – до 190), бортових зручностей, таких як масажні кабінети та тренажерні зали, а також включень (деякі лінії включають усі напої та чайові).

Круїзи по річках Майн, Мозель і Рейн. З більшою кількістю замків, ніж на будь-якій іншій річці, річкові круїзи по Рейну поєднують у собі багатовікову історію та культуру з вражаючими пейзажами та одними з найстаріших та найісторичніших міст Німеччини. Менш відома річка Мозель, що проходить через північний схід Франції та Люксембург, зливається з Рейном біля Кобленца. Річка Майн впадає в Рейн зі східної Німеччини. Здійснюючи цей круїз турист потрапляє в

канал Майн-Дунай, який дозволяє суднам запливати в знаковий «Блакитний Дунай», ворота до Угорщини та за її межі.

Протягнувшись через шість країн: Швейцарію, Ліхтенштейн, Австрію, Німеччину, Францію та Нідерланди — Рейн завдовжки 776 миль є річкою номер один для круїзних відпусток і чудовою відправною точкою для тих, хто вперше приїжджає.

Найпопулярнішим круїзом по Рейну є тижневе плавання між Амстердамом і Базелем або навпаки, де краєвид крутих схилів виноградників, казкових замків і середньовічних міст забезпечує постійно мінливу панораму.

Мальовничою родзинкою цього круїзу є Верхня долина Середнього Рейну, внесена до списку ЮНЕСКО, усяна замками та середньовічними виноробними селами. Музика традиційно звучить на сонячній палубі, часто супроводжується безкоштовними коктейлями, коли кораблі проходять повз легендарну скелю Лорелей, стрімку сланцеву скелю заввишки 433 фути, де, як кажуть, прекрасна сирена заманює моряків, що проходять повз, до загибелі.

Тижневі круїзи зазвичай відвідують Рудесгайм із його гамірною головною вулицею Дроссельгасе та Гайдельберг із замком, що стоїть на скелястому пагорбі. Побудований між 13-м і 17-м століттями, він мав бурхливе минуле і спростовує стару приказку про те, що світло ніколи не б'є двічі – у нього вдарили як у 1537, так і в 1764 роках.

Серед визначних пам'яток – місто Кельн, відоме своєю визначною пам'яткою, готичним собором із двома вежами, будівництво якого тривало 630 років, і Кобленцом, звідки відкривається вид на фортецю Еренбraitштaйн, один із найбільших замків у Європі. З Кобленца довші маршрути ведуть до ділянки Мозеля, який петляє через серце виноробної країни Німеччини. Тиша та вужча за Рейн, річка Мозель звивається повз невеликі винні містечка, зокрема Кохем, із чарівним старим містом, наповненим фахверковими будинками. Нарешті, французький Страсбург знайомить із визначними пам'ятками та смаками Ельзасу.

Круїзи по Рейну також можна забронювати, щоб збігтися зі щорічними подіями, такими як вражаючий фестиваль феєрверків «Рейн у вогні», який відбувається щороку у вересні на честь урожаю вина.

Круїзи по річці Дунай. Дунай тече від Шварцвальду в Німеччині до Чорного моря в Румунії, проходячи на шляху через Австрію, Словаччину, Угорщину, Сербію, Хорватію та Болгарію.

Найпопулярніші маршрути – це тижневі подорожі між Будапештом в Угорщині та Пассау, розташованим у Німеччині поблизу австрійського кордону, або тижневі подорожі з Пассау туди й назад. Особливо вражаючою є Долина Вахау, об'єкт Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, розташована між австрійськими містами Кремс і Мельк. Серед визначних пам'яток – елегантний Відень із величними палацами, такими як Гофбург, звідки Габсбурги правили Австрією протягом 700 років.

Столиця Угорщини Будапешт, розділена навпіл Дунаєм і перетинена знаковим Ланцюговим мостом XIX століття, наповнена історією та культурою. Будапешт має найбільшу кількість гарячих термальних джерел, ніж будь-яке інше місто світу. Сечені є найбільшим, а Геллерт відомий своєю чудовою архітектурою.

Туристи також відвідують місто Лінц у центрі виноробного регіону Австрії, звідки можна здійснити екскурсію до Дюрнштайна та Естергома в Угорщині; Зальцбурга (батьківщини Моцарта, а також міста, відомого своїми зв'язками "Звуки музики") і міста Мелк з його величезним бенедиктинським абатством.

Круїзи по річках Рона та Сона. 505-мильна Рона тече від Швейцарських Альп через південну Францію до Середземного моря, на захід від Марселя. Витікаючи у Франції, Сона є головною притокою Рони, і вони сходяться в Ліоні, де Сона перетворюється в Рону.

Колись це був важливий торговий шлях для греків і римлян, а сьогодні круїзи пролягають уздовж найпівденнішої ділянки. Основний маршрут — круїз тривалістю сім ночей з Ліона до Арля або сусіднього Авіньйона, або навпаки. Деякі круїзи також відправляються з Шалон-сюр-Сон, на північ від Ліона.

Пасажири перевозяться через середньовічні міста, такі як Авіньйон і Бон, винна столиця Бургундії.

Під час екскурсій у Відні можна ознайомитись із залишками амфітеатру на 14 тис. місць і храму, побудованого в 25 році до нашої ери на честь римського імператора Августа та його дружини Лівії. Є також невелике, оточене стінами місто Вів'є та монастир Турню. Круїзи також можуть включати можливість побачити мистецьке місто Арль, де жив Вінсент Ван Гог і малював свої знамениті роботи, включаючи «Міст Ланглуа в Арлі», який досі миттєво впізнається. Туристи також можуть розраховувати на екскурсії виноградниками регіону під керівництвом експерта з дегустаціями під керівництвом сомельє.

Круїзи річкою Сена. Париж, сад Моне в Живерні, зворушливі цвинтарі часів війни та пляжі висадки в Нормандії — ось лише деякі особливості круїзу Сеною через північну Францію.

Беручи початок у Бургундії, Сена тече на північ через Париж до Нормандії і впадає в Ла-Манш у Гаврі.

Існує семиденний маршрут з круїзами з центру Парижа до Руану або Кодебека, або назад. На початку круїзу кораблі пропонують пасажирам одні з найкращих видів на місто, оскільки багато хто пришвартовується поруч із класичними пам'ятками, такими як собор Нотр-Дам або Ейфелева вежа. Всі вони проводять принаймні одну ніч у паризькому причалі з оглядовою екскурсією з гідом по основним пам'яткам, а також у них є вільний час, щоб зробити покупки або замовити каву і круасан в одному з численних вуличних кафе, перш ніж вирушити в плавання і блукати ідилічними пейзажами Нормандського узбережжя.

Частина чарівності Сени полягає в тому, що вона залишається важливим торговим водним шляхом. По ньому можуть плавати океанські судна до Руану, а річкові крейсери ділитимуть воду з усіма видами суден, включаючи баржі з вантажем. Усі маршрути проходять через Руан, історичну столицю регіону Нормандія. Воно відоме як «Місто сотні шпилів» через високі церкви, а величезний собор, побудований між 13 і 16 століттями, можливо, є найкрасивішою готичною

церквою Франції. Саме тут у 1431 році була спалена на багатті Жанна д'Арк. Руан також сповнений чарівними фахверковими будинками.

Руан і Кодебек є відправною точкою для екскурсій в Онфлер, красиве рибальське село з вузькими вуличками і дерев'яними будівлями, увічненими такими художниками, як Клод Моне. Всі круїзи Сеною пропонують екскурсії на цілий день до пляжів висадки в день висадки, таким як Омаха, Юнона і Голд, вздовж берегової лінії Нормандії. Тури проходять місцями, що становлять особливий інтерес для пасажирів зі США, Великобританії та Канади.

Круїзи річкою Дору. Існує лише один маршрут по Дору або «Золотій річці»: 130-мильне плавання протягом семи ночей від Порту до Вега-де-Террон, на кордоні з Іспанією. Тут річкові судна змушені повертати назад, оскільки річка в цьому місці вже несудноплавна. Більшість круїзів починаються або закінчуються ночівлею в горбистому місті Порту, яке внесено до списку Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, і з можливістю здійснити подорож на традиційному рабелу, дерев'яному судні, яке колись перевозило вантажі.

Колись дикий, бурхливий водний шлях Дору приборкали п'ятьма дамбами, включаючи відомий Каррапатело, найглибший шлюз у світі, і пропливати повз 115-футові стіни – це неймовірний досвід. Круїзи зупиняються в Регуа, у серці країни портвейну, для екскурсій до Ламего, де головною визначною пам'яткою є паломницька церква Храму Богоматері з 18 століття, що стоїть на вершині барокових сходів із 686 сходинками.

Туристи також відвідають Pinhao, улюблене місце для дегустації портвейну, і Vega de Terron для екскурсії на цілий день до міста Саламанка в Іспанії. За дві години їзди від Вега-де-Террон, Саламанка є архітектурною перлиною з великою головною площею, побудованою в стилі іспанського бароко та оточеною триповерховими аркадними будівлями.

Круїзи річкою Ельба. Річка Ельба бере початок у Чехії, протікає через Німеччину і впадає в Північне море біля Куксгафена, поблизу Гамбурга. Є лише один варіант круїзу — сім ночей, з Магдебурга в Німеччині до Мельника в Чехії або навпаки. Круїзи курсують між багатими на культуру містами Берліном і

Прагою, між якими розташовані виноградники Саксонії та скелясті ландшафти високого масиву пісковика на південь від Дрездена.

Прекрасно відреставроване місто Дрезден, увіковічене італійським художником Каналетто як «Флоренція на Ельбі», є одним з визначних пам'яток, які варто відвідати. Зруйноване під час Другої світової війни місто піднялося з уламків, а серед визначних пам'яток – відбудований Собор Богоматері з характерним куполом у формі дзвона, який є символом Дрездена.

Чудове місто Мейсен відоме на весь світ своєю вишуканою порцеляною, а екскурсії включають відвідування фабрики, щоб побачити майстрів за роботою.

Туристи також здійснюють круїз скелястою Саксонською Швейцарією та відвідують Літомеріце, гарне маленьке чеське містечко з поєднанням будівель у стилі готики, ренесансу та бароко.

3.2. Діяльність круїзних операторів

Abercrombie & Kent

Коротка характеристика: Компанія А&К була заснована в 1962 році Джеффрі Кентом, який мріяв пропонувати найнадихаючіші враження у світі, і ця мрія продовжує реалізовуватися й сьогодні. Компанія створює унікальний індивідуальний відпочинок і має 25-річний досвід експедиційних круїзів під керівництвом відзначеної нагородами експедиційної команди компанії. Окрім розкішних чартерів за системою «все включено», А&К також співпрацює з обраною групою партнерів, включаючи Silversea та річкову круїзну компанію Sanctuary Retreats.

Переваги: вибір унікальних маршрутів ексклюзивних чартерних рейсів під керівництвом відзначених нагородами експедиційних команд та екскурсій під керівництвом власних місцевих гідів А&К.

Детальна інформація: <https://www.abercrombiekent.co.uk/>

Bolsover Cruise Club

Коротка характеристика: Круїзний клуб Bolsover, заснований у 1960-х роках покійним дідусем нинішніх директорів компанії, почав спеціалізуватися на цьому секторі у 80-х роках. Оператор працює з більш ніж 30 операторами океанських, річкових, розкішних і експедиційних круїзів, від АРТ до Voyages to Antiquity.

Переваги: Круїзні експерти, які дійсно знають свою справу. Більшість співробітників працюють у компанії більше 10 років, а власна команда спеціалістів постійно інформує весь бізнес про нові судна, маршрути та інновації в галузі.

Детальна інформація: <https://www.bolsovercruiseclub.com/>

Cruise 118

Коротка характеристика: Круїз 118 був запущений у 2008 році, а його дочірній бренд SixStarCruises, спеціалізований на розкоші, з'явився роком пізніше. Ланкаширський бізнес працює з усіма основними круїзними лініями, тоді як інша дочірня компанія Rivervoyages.com пропонує низку річкових ліній від Shearings до Uniworld. Круїз 118 пропонує варіанти для індивідуальних круїзних відпусток, додаючи тури, готелі, екскурсії та підвищення класу рейсу відповідно до особистих потреб. Минулого року провідний журнал туристичної індустрії Travel Trade Gazette назвав його найкращим круїзним агентством у Великобританії та Ірландії.

Переваги: Турагенти компанії особисто заохочуються випробувати широкий спектр круїзних продуктів, щоб потім передати їх досвід клієнтам.

Детальна інформація: <https://www.cruise118.com/>

Cruise 1st

Коротка характеристика: Запущений у 2000 році Cruise 1st заявляє про себе як про найбільшого круїзного роздрібного продавця за межами США. Минулого року компанія відкрила найбільший у Великобританії спеціалізований круїзний магазин у Манчестері, який працює сім днів на тиждень і пропонує віртуальні 3D-тури кораблями, курортами та готелями. Він працює з усіма основними океанськими круїзними компаніями та був нагороджений CLIA UK (Міжнародна асоціація круїзних ліній) як «Кращий круїзний туристичний агент року».

Переваги: унікальні індивідуальні круїзні тури з ексклюзивними продуктами завдяки материнській компанії агентства Dreamlines, німецькому гіганту круїзних туроператорів.

Детальна інформація: <https://www.cruise1st.co.uk/>

Imagine Cruising

Коротка характеристика: Заснована в 2011 році Imagine Cruising працює з поєднанням розкішних, преміальних і основних океанських ліній, включаючи нову круїзну лінію Virgin Voyages. Компанія називає себе «експертом у круїзі та відпочинку» та пишається зростаючим розкладом унікальних заходів у рамках круїзу та перебування, від приватних концертів з Кетрін Дженкінс у Римі до концертів «Назад у 80-ті» в таких місцях, як Балі, за участю Белінди Карлайл і Мідж Уре.

Переваги: Низка відпусток по всьому світу на різні смаки та бюджети, з більшою увагою до океану, ніж до річки (A-Rosa та Nikko River Cruise є єдиними річковими лініями, з якими працює Imagine).

Детальна інформація: <https://www.imaginecruising.co.uk/>

Kuoni

Коротка характеристика: У 2014 році компанія Kuoni запустила свою першу серію круїзних пакетів і турпакетів і з тих пір неухильно збільшує свій круїзний портфель. Оператор продає низку круїзів преміум-класу та розкішних круїзів, від Oceania до Celebrity Cruises, а також річкових ліній, таких як АРТ і Tauck. Компанія пишається тим, що представляє лише круїзні лінії, які поділяють її власні «виняткові цінності обслуговування», і створює круїзні пакети та пакети перебування, щоб спокусити клієнтів, які, можливо, раніше не думали про круїз.

Переваги: Цікаві маршрути, що поєднують найкращі враження від моря та невеликі групові тури, розроблені, щоб спонукати мандрівників, які хочуть побачити місця призначення «з усіх боків».

Детальна інформація: <https://www.kuoni.co.uk/>

The Luxury Cruise Company

Коротка характеристика: Запущена в 2007 році компанія спочатку була єдиним веб-сайтом, присвяченим розкішним океанським, річковим і експедиційним круїзам. Luxury Cruise Company досі зберігає свою шестизіркову спрямованість сьогодні, працюючи в основному з такими лініями, як Silversea, Crystal і Regent Seven Sea. Її експедиційна сторона також сильна, а партнерами річкових круїзних ліній є AmaWaterways, APT, Uniworld і Crystal.

Переваги: Найкращі поради від команди експертів, які побували на всіх семи континентах і мають знання про Антарктику та полярні регіони з перших вуст.

Детальна інформація: <https://luxurycruiseco.co.uk/>

Planet Cruise

Коротка характеристика: Компанія Planet Cruise, заснована в 2005 році, тепер належить компанії Iglu Cruise. Вона має понад 50 океанських і річкових круїзних партнерів і була визнана найкращим онлайн-туристичним агентом 2018 року (CLIA UK). Широкий спектр круїзних партнерів означає, що оператор може обслуговувати різноманітних клієнтів — від тих, хто хоче дводенний міні-круїз до висококласних клієнтів, які шукають 180-денну кругосвітню подорож.

Переваги: Експерти, які спеціалізуються на створенні індивідуальних маршрутів з турами та подорожами потягом, а також екскурсіями, трансферами, підвищенням класу та ночівлями в готелі.

Детальна інформація: <https://www.planetcruise.com/>

ROL Cruise

Коротка характеристика: Створена як Reader Offers Ltd у 1995 році, компанія спочатку продавала низку наземних відпусток. З тих пір, як у 2003 році компанія ROL зосередилася виключно на круїзах, кількість співробітників зросла до 120 осіб, що має 700-річний стаж роботи в круїзах. Оператор працює з великою різноманітністю океанських і річкових ліній, і минулого року був названий одним із найкращих турагентів країни за версією TTG Top 50 Travel Trade Gazette. Компанія пишається своєю широкою пропозицією для індивідуальних мандрівників, стверджуючи, що пропонує більше низьких пакетних добавок, ніж у конкурентів.

Переваги: Клієнти мають доступ до програми лояльності ROL Cruise Miles, у рамках якої понад 380 000 учасників отримують переваги низки заощаджень на бронюваннях.

Детальна інформація: <https://www.rolcruise.co.uk/>

The Sovereign Cruise Club

Коротка характеристика: Круїзний оператор, що є фахівцем із розкоші, який у 2018 році відзначив своє 20-річчя, і є агенцією для клієнтів, які бажають високоякісних круїзів. Оператор пропонує обрану кількість ліній; від річкових круїзних компаній, таких як APT, Avalon і Uniworld, до океанських ліній, включаючи Regent Seven Seas, Crystal Yacht Cruises і нову колекцію яхт Ritz-Carlton. Sovereign також є найбільшим глобальним агентом Seabourn — титул, який компанія зберігає протягом останніх 11 років.

Переваги: вражаючий досвід у сфері розкоші та гарантія «експертних знань і найкращих тарифів на всі розкішні круїзи».

Детальна інформація: <https://www.sovereigncruise.co.uk/>

Thomas Cook

Коротка характеристика: Круїзний бізнес Томаса Кука бере свій початок у 1875 році, коли компанія Thomas Cook & Son відправила 21 туриста в круїз до мису Нордкап, який коштував лише 52 фунти. Сьогодні круїзи все ще є значною частиною бізнесу Thomas Cook, компанія продає 30 круїзних ліній, включаючи звичайні та авіакруїзи, а також розкішні та річкові лінії, індивідуальні пакети.

Переваги: Поєднання сімейних ліній, таких як P&O Cruises і Royal Caribbean, а також розкішних брендів, включаючи Crystal Cruises і Regent Seven Seas. Круїзний оператор також має широку річкову пропозицію, від Shearings до Scenic.

Детальна інформація: <https://www.thomascook.com/>

TUI UK

Коротка характеристика: Tui UK почала продавати круїзи в 1995 році під назвою Thomson Cruises. Компанія працює з кількома ключовими круїзними лініями, від Celebrity Cruises до Cunard, але тим, хто хоче забронювати їх, рекомендується відвідати один із магазинів Tui UK або зателефонувати його

круїзній команді. Однак Tui дозволяє клієнтам бронювати власну лінію Marella Cruises онлайн.

Переваги: На веб-сайті про Marella набагато більше інформації, ніж про будь-яку іншу круїзну компанію. Але завдяки маршрутам, які охоплюють понад 200 напрямків від Гавани до Сінгапуру, а також включенню всіх напоїв, чайових та плати за обслуговування, Marella залишається популярним вибором для британських круїзерів.

Детальна інформація: <https://www.tui.co.uk/>

Таблиця 3.1

Характеристика кращих європейських річкових круїзних операторів

Оператор	Кількість річкових круїзів	Характеристика
AmaWaterways	87	AmaWaterways — це річкова круїзна компанія з Калабасасу, штат Каліфорнія, яка пропонує круїзи Європою, Південною Африкою, Південно-Східною Азією, Південною Америкою та Єгиптом. Її ціновий діапазон вважається «середнім» серед річкових круїзів. Станом на 2022 рік у неї був флот із 26 кораблів. Популярні круїзи: • «Grand Danube Cruise 2023 Start Vilshofen, End Giurgiu» (Вартість від 6102 євро, тривалість: 15 днів); • «Tulip Time 2023» (Вартість від 2617 євро, тривалість: 8 днів); • «Paris & Normandy 2023» (Вартість від 3139 євро, тривалість: 8 днів); • «Colors of Provence 2023 Start Lyon, End Arles» (Вартість від 3486 євро, тривалість: 8 днів); • «Melodies of the Danube 2023» (Вартість від 3225 євро, тривалість: 8 днів);
Avalon Waterways	250	Avalon Waterways — річкова круїзна компанія, що належить родині брендів Globus і пропонує круїзи Європою, Китаєм, Південно-Східною Азією, Південною Америкою, Індією та

		Галапагоськими островами. У серпні 2009 року компанія стала членом Міжнародної асоціації круїзних ліній (CLIA). Популярні круїзи: • «Tulip Time Cruise 2023» (Вартість від 3086 євро, тривалість: 8 днів); • «The Legendary Danube with 2 Nights in Prague 2023» (Вартість від 3918 євро, тривалість: 10 днів); • «Romantic Rhine (Southbound) 2023»(Вартість від 3086 євро, тривалість: 8 днів); • «Romantic Rhine (Northbound) 2023»(Вартість від 3273 євро, тривалість: 8 днів); • «Romantic Rhine with 1 Night in Amsterdam (Southbound) 2023»(Вартість від 3421 євро, тривалість: 9 днів);
Back-Roads Touring	2	Популярні круїзи: • «Corners of Cornwall» (Вартість від 2819 євро, тривалість: 8 днів); • «A Scottish Journey» (Вартість від 3401 євро, тривалість: 10 днів); • «The Emerald Isle»(Вартість від 3821 євро, тривалість: 13 днів); • «Italian Indulgence»(Вартість від 3870 євро, тривалість: 13 днів); • «Highlights of Britain (12 destinations)»(Вартість від 3123 євро, тривалість: 11 днів);
Emerald Waterways	124	Emerald Cruises — круїзна компанія зі штаб-квартирою в м. Цуг (Швейцарія), раніше відома як річкова круїзна лінія Emerald Waterways і служба океанських яхт Emerald Yacht Cruises, і є частиною Scenic Group. Компанія Emerald Waterways була заснована в 2013 році Гленом Мороні як підрозділ Scenic. У 2014 році він запропонував свої перші круїзи річками Європи на 180-пасажирському судні Emerald Sky.

		У 2018 році компанія анонсувала своє перше неєвропейське судно, Emerald Harmony на 84 пасажирів, яке здійснюватиме круїзи між Хошиміном, В'єтнам, та Сіємреапом, Камбоджа. Популярні круїзи: • «Sensations of Lyon & Provence (Start Nice, End Lyon)» (Вартість від 3363 євро, тривалість: 8 днів); • «Enchantment of Eastern Europe - Aljmas - Osijek» (Вартість від 4000 євро, тривалість: 9 днів); • «Splendours of Europe (Start Budapest, End Amsterdam)»(Вартість від 5235 євро, тривалість: 15 днів); • «Secrets of the Douro & Lisbon»(Вартість від 4135 євро, тривалість: 11 днів); • «Discover the Classic Rivers & Experience Eastern Europe - Arrive Prague»(Вартість від 8275 євро, тривалість: 24 дні);
G Adventures	1	G Adventures є оператором турів із супроводом невеликих груп. Компанія розташована в Торонто, Онтаріо, Канада, і має 28 офісів по всьому світу. Вона пропонує понад 700 маршрутів у понад 100 країнах і перевозить 200 000 мандрівників із 160 країн щороку. Компанія зосереджена на відповідальних подорожах і співпрацює з National Geographic Society, створивши програму з 80 турів під назвою National Geographic Journeys with G Adventures. Популярні круїзи: • «Highlights of Portugal» (Вартість від 1199 євро, тривалість: 7 днів); • Sailing Greece - Athens to Santorini» (Вартість від 2749 євро, тривалість: 15 днів); • «Sailing Italy to Croatia»(Вартість від 1799 євро, тривалість: 10 днів);
Lueftner Cruises	27	Lüftner Cruises - круїзний оператор, що працює під керівництвом Amadeus River Cruises і базується в Інсбруку (Австрія), і пропонує європейські річкові круїзи.

		Станом на 2020 рік Lüftner Cruises мав флот із 16 кораблів Amadeus, які були побудовані верфями De Hoop у Нідерландах, за винятком Amadeus Star, побудованого GS Yard. Популярні круїзи: • «Classical Rhine Cruise (Amsterdam - Basel)» (Вартість від 1509 євро, тривалість: 8 днів); • «Classical Rhine Cruise (Basel - Amsterdam)» (Вартість від 1999 євро, тривалість: 8 днів); • «Treasures of Burgundy and Provence: Rhône & Saône (Lyon - Lyon) (9 destinations)» (Вартість від 1379 євро, тривалість: 8 днів); • «Tulip Serenade (Amsterdam - Amsterdam)» (Вартість від 1399 євро, тривалість: 8 днів); • «La Belle France: Paris, Normandy and the River Seine (Paris - Paris)» (Вартість від 1239 євро, тривалість: 8 днів);
Nicko Cruises	27	Nicko Cruises Schiffsreisen GmbH є одним із найдинамічніших постачальників річкових круїзів у Німеччині. За останні роки компанія перетворилася з провідного постачальника річкових круїзів із 30-річним досвідом у відомого постачальника невеликих суден із морськими маршрутами. Завдяки своєму флоту, який настільки ж сучасний, як і комфортабельний, компанія працює в більш ніж двадцяти країнах і 31 водах. Крім Світового океану, він також подорожує всіма внутрішніми водними шляхами та прибережними ділянками, які користуються попитом у туристів. Портфоліо nicko cruises включає 25 річкових кораблів, експедиційне судно WORLD VOYAGER і класичний океанський лайнер VASCO DA GAMA. Популярні круїзи: • «Cruise of Contrasts» (Вартість від 1949 євро, тривалість: 15 днів); • «Intensive Danube Experience» (Вартість від 2379 євро, тривалість: 15 днів); • «To the Romanian Danube Delta» (Вартість від 2249 євро, тривалість: 17 днів);

		• «Twelve Days, Six Countries» (Вартість від 1599 євро, тривалість: 12 днів); • «Oh, You Beautiful, Wild Eastern Europe» (Вартість від 2199 євро, тривалість: 15 днів);
Travel Marvel	17	У 1980-х компанія Travelmarvel розпочалася в передмісті Мельбурна, штат Вікторія, здійснюючи короткі шопінгові тури, лижні тури та подорожі через кордон до Нового Південного Уельсу. З роками Travelmarvel розширив свої тури, включивши подорожі до таких місць, як австралійські хребти Фліндерс, Червоний центр, глибинка та Тасманія. Travelmarvel також надав бюджетні тури на Північний острів Нової Зеландії, відкривши двері для доступних закордонних подорожей для багатьох австралійців. Сьогодні, будучи частиною APT Travel Group, Travelmarvel пропонує першокласні подорожі по всьому світу в Австралії, Новій Зеландії, Північній Америці, Європі, Азії, Африці та Південній Америці. Популярні круїзи: • «Italian Treasures and European Gems River Cruise (2023)» (Вартість від 7984 євро, тривалість: 25 днів); • «European Gems Paris to Budapest (2023)» (Вартість від 4088 євро, тривалість: 18 днів); • «Alpine Discovery and European Gems River Cruise (2023)» (Вартість від 6998 євро, тривалість: 22 днів); • «Eastern Europe and European Gems River Cruise with Paris (2023)» (Вартість від 6658 євро, тривалість: 27 днів); • «Douro Discovery (2023)» (Вартість від 3421 євро, тривалість: 8 днів);
Uniworld Boutique River Cruise Collection	74	Uniworld Boutique River Cruise Collection знаходиться в Лос-Анджелесі, штат Каліфорнія, і управляє флотом з 21 річкових круїзних суден річками Європи, Росії, Єгипту, Південної Америки та Китаю. Uniworld також має операційні офіси в Нідерландах, Швейцарії, Франції та Китаї. Компанія є частиною

		групи The Travel Corporation, яка також включає такі підприємства, як Trafalgar Tours і Contiki Tours. Популярні круїзи: • «Portraits of Eastern Europe (2023) (Bucharest to Prague, 2023)» (Вартість від 9399 євро, тривалість: 19 днів); • «Castles along the Rhine (2023) (Amsterdam to Basel, 2023)» (Вартість від 3699 євро, тривалість: 8 днів); • «Authentic Danube (2023) (Nuremberg to Vienna, 2023)» (Вартість від 2999 євро, тривалість: 8 днів); • «Brilliant Bordeaux (2023) (Bordeaux to Bordeaux, 2023)» (Вартість від 3099 євро, тривалість: 8 днів); • «Authentic Danube & Prague (2023) (Vienna to Prague, 2023)» (Вартість від 3599 євро, тривалість: 10 днів);
Viking Cruises	30	Viking (раніше Viking Cruises) — це круїзна компанія, яка пропонує річкові, океанські та експедиційні круїзи. Компанія має три підрозділи: Viking River Cruises, Viking Ocean Cruises і Viking Expeditions. Станом на лютий 2020 року вона управляє флотом із 76 річкових і шести океанських суден, які пропонують круїзи річками й океанами Північної та Південної Америки, Карибського басейну, Європи, Росії, Єгипту, Китаю та Південно-Східної Азії. Популярні круїзи: • «Rhine Getaway Basel to Amsterdam» (Вартість від 2584 євро, тривалість: 8 днів); • «Rhine Getaway Amsterdam to Basel» (Вартість від 2584 євро, тривалість: 8 днів); • «Kyiv, Black Sea & Bucharest Provincial Romania to Kyiv» (Вартість від 4201 євро, тривалість: 12 днів); • «Grand European Tour Budapest to Amsterdam» (Вартість від 4395 євро, тривалість: 15 днів); • «Grand European Tour Amsterdam to Budapest» (Вартість від 4395 євро, тривалість: 15 днів);

3.3. Прогнозна оцінка розвитку річкових круїзів в Україні

Останні тенденції соціально-економічного розвитку, глобалізація та конкуренція на туристичному ринку потребують власних ресурсів, стимулювання підприємств туризму та водного транспорту щодо активізації внутрішніх резервів. Розвиток ринку річкових туристичних поїздок може стимулювати підприємства туристичного бізнесу до залучення додаткових інвестицій та формування нових напрямків рекреаційної діяльності. У регіонах України є унікальні пам'ятки історії та культури та інші туристські об'єкти та рекреаційні об'єкти, які є приваблювачами для туристів, що можуть бути важливим джерелом доходів місцевих та регіональних бюджетів та які можуть забезпечити конкурентоспроможність туристських послуг та розвитку туризму за умови налагодженої ефективної координації між підприємствами водного транспорту та ділового туризму, установами культури та органами державної влади. Європейський вектор економічних реформ, посилення попиту на якісні туристичні послуги, цінова конкурентоспроможність суб'єктів туристичного бізнесу та ринкова трансформація круїзного ринку потребують активізації роботи підприємств річкового транспорту задля забезпечення туристичних перевезень водними шляхами України. Проблеми розвитку ринку річкових круїзних послуг вимагають розробки програми заходів щодо модернізації портової та туристичної інфраструктури, будівництва пасажирських суден нового покоління та малотоннажного пасажирського флоту, задоволення потреб туристів з питань організації туристичних поїздок, перевезень по Дніпру та Дунаю, а також відродження переходів між туристськими центрами. узбережжя Чорного моря.

Сучасні процеси організації туристичних подорожей водними шляхами досліджені зарубіжними фахівцями, серед яких: Мохд Насір Ф. та Ханафія М.Х. [25], які вивчали соціально-економічні, екологічні та культурні проблеми річкових круїзів; вплив круїзного туризму на економічний розвиток територіальних угруповань проаналізовано Т. Макнейлом, Д. Возняком [20], а небажання круїзних

підприємств повністю звітувати з соціальних та екологічних питань досліджено Д. Гросбуа [14].

На думку дослідників, круїзний ринок ділиться на два сегменти - морські та річкові круїзи. У порівнянні з морськими круїзами, річкові круїзи також стають все більш популярними серед туристів і сприяють зростанню економіки різних країн. Кількість пасажирів річкових круїзів у всьому світі зросла на 10% з 2008 по 2013 рік, порівняно з 7% для круїзної індустрії в цілому [2]. Згідно Драгіну, Йовиччі та Бошковичу є кілька факторів, що визначають ринкові тенденції річкових круїзів, у тому числі ціноутворення, обумовлене конкуренцією між туристичними підприємствами у зниженні цін на свої тури та туристичні пам'ятки, та фактори попиту та пропозиції в нових сегментах з точки зору безпечної подорожі та низку інших [11]. Як підкреслюють Д. Ціотас, С. Ніавіс і Л. Сдроліас: «Географія є невід'ємною частиною круїзної індустрії, оскільки круїзи здійснюються в географічному просторі і, таким чином, схильні до просторових і геоморфологічних обмежень. Однак у круїзній літературі відсутні дослідження з географічного аспекту взаємодії між портами і круїзними підприємствами» [37].

Вагомий внесок у розробку теоретичних і практичних проблем функціонування річкового транспорту України вніс П. Підлісний [51]. Напрями організації туристичних послуг підприємствами річкового транспорту було досліджено Голубковою І.А. [43]. Стеба А.А. та Михайлова Ю.В. провели аналіз факторів, що впливають на судноплавне підприємство на регіональному ринку пасажирських перевезень [55]. Ходя І. звертає увагу на бізнес-процеси суб'єктів круїзного ринку, які мають бути спрямовані на пошук нецінових факторів конкурентоспроможності круїзного туристичного продукту [42]. Антоненко І. Я. та Мельник І. Л. запропонували механізм управління інноваціями в українських підприємствах річкового круїзного бізнесу тощо [41].

У цілому їхні висновки доводять необхідність розвитку річкового круїзного судноплавства, міжнародної інтеграції туристичних підприємств, інноваційних та інвестиційних проектів формування туристичного продукту та туристичних послуг на рекреаційних водних шляхах України. Проте науковцями не висвітлена

проблема надання туристичних послуг водним транспортом у регіонах України, що свідчить про необхідність подальших досліджень у цьому напрямі. Так, за даними Всесвітнього економічного форуму наша країна посідає лише 71 місце в рейтингу конкурентоспроможності туристичної інфраструктури, а за показником «портова інфраструктура» наша країна посідає 93 місце (The Global Competitiveness Report, 2017-2018). Відповідно до стратегії економічних реформ в Україні основними завданнями державної транспортної політики є підтримка та розвиток водного транспорту на сучасному технологічному, екологічному, соціальному рівнях з метою задоволення потреб українського суспільства та підвищення конкурентоспроможності туристичні послуги країни на світовому ринку.

Річки України мають досить високий судноплавний потенціал, а довжина придатних для експлуатації водних шляхів становить близько 6200 км. Основними судноплавними шляхами є р. Дніпро – 1205 тис. км та його притоки річки: Десна – 520 км., Прип'ять – 60 км, а також р. Дунай – 160 км та частково Південний Буг – 155 км. На водних шляхах України розташовано 12 річкових портів, які мають інфраструктуру для обслуговування туристів. Однак, незважаючи на великий водно-транспортний потенціал, Україна знаходиться на низькому місці серед країн з найменшою часткою річкових перевезень - менше 1% [53]. Регулярне водне сполучення з Білоруссю у верхів'ях Дніпра та Прип'яті та перевезення Десною практично припинилися, що пов'язано із занедбаністю зазначених річок у цьому районі. Варто зазначити, що у 2014 році ресурсна база річкових суден України становила 1648 одиниць, з яких 20% непридатні до експлуатації. Інфраструктура річкових причалів (станцій) не відповідає сучасним міжнародним технічним умовам і стандартам і використовується тільки на 5-10% своєї потужності. Переважна більшість річкових портів була створена за радянських часів [56]. Відсутність сучасної законодавчої бази функціонування річкового транспорту, брак коштів для державного фінансування розвитку інфраструктури та незацікавленість приватних інвесторів щодо участі у її розвитку створили загрозу розвитку потенціалу річкового транспортування туристів. За останні 25 років

пасажиропотік річковим транспортом скоротився в 40 разів, у країні залишилося лише 115 суден із 2,5 тисяч.

Дослідження світового досвіду розвитку річкових подорожей свідчить про те, що для успішного функціонування ринку необхідний комплексний розвиток пасажирських перевезень та ефективна координація дій органів державної влади, співпраця судноплавних компаній з операторами круїзного туризму. Основними викликами в сучасних умовах діяльності галузі водного транспорту є формування інвестиційного механізму будівництва малотоннажного пасажирського флоту, оренда річкових пасажирських суден на зовнішньому ринку фрахту. Аналіз статистики розподілу інвестиційних доходів за 2018 рік показав, що на частку водного транспорту припало 233,8 млн. грн. або 9% від загального обсягу капітальних вкладень у транспортну галузь. Але обсяг капітальних вкладень у річковий сектор пасажирського транспорту становив лише 0,3% від загального обсягу інфраструктурних інвестицій і потребує додаткових фінансових ресурсів для комплексної модернізації та розвитку річкового інфраструктурного пасажирського флоту.

Загальний обсяг пасажирських перевезень у 2018 р. всіма видами транспорту України становив 102,2 млрд пас.км, що становить 105,4% від обсягу 2017 р. та свідчить про позитивну динаміку пасажиропотоку та внутрішнього туризму загалом. Пасажиропотік - це загальна величина пасажиропотоку, що дорівнює сумі добукту кількості пасажирів (групи пасажирів) на відстань їх перевезення, що вимірюється в пасажиро-кілометрах (на морському транспорті - у пасажиро-милях).

У 2018 р. послугами пасажирського транспорту скористалися 4854,4 млн. пасажирів, або 94,0% від обсягу 2017 р.. Як бачимо, перевезення пасажирів водним транспортом скоротилися на 17% порівняно з 2018 роком. Але у 2019 році ми маємо позитивну динаміку щодо збільшення пасажиропотоку річкового транспорту за видами сполучення загалом по Україні на 55,9 % порівняно з 2018 роком. У 2019 р. відбулося збільшення перевезень за рахунок туристичних перевезень малотоннажним водним транспортом та флотом, загальна кількість річкових

пасажирських перевезень становила 562,9 тис. осіб, що на 25,5% більше, ніж у 2018 р.

Подальший розвиток водного туризму активізує туристичний потік у країні загалом. Експерти вказують на необхідність розвитку природного потенціалу туризму в Україні, що може стати основою для розвитку внутрішнього та зовнішнього геотуризму [18]. Так, за даними Всесвітнього економічного форуму, Україна нині використовує менше третини наявного у неї туристично-рекреаційного потенціалу. За експертними оцінками, за повного використання туристичного потенціалу України бюджети всіх рівнів можуть становити до 10 млрд доларів США щорічно, виходячи з надходжень від країн, які можна порівняти з Україною за туристично-рекреаційним потенціалом.

Глобалізація та інтеграція процесів надання послуг на міжнародному туристському ринку, зростання туристського потоку зумовили попит на перевезення туристів на туристично-рекреаційні ресурси та організацію круїзних подорожей основними європейськими річковими маршрутами.

Важливим показником розвитку туризму є обсяг туристичного потоку, який кількісно відображає постійний приїзд туристів у країну (регіон) або виїзд туристів за кордон за певний період часу. Дослідження структури та турпотіку країни свідчить про наявність потенціалу щодо розвитку окремих сегментів туристичного ринку.

Потенційний ринковий попит внутрішніх туристів на організацію водних прогулянок річкою Дніпро слід розвивати. Дослідження показують, що обсяг пасажирських перевезень річковим транспортом Дніпром збільшився у 5 разів порівняно з 2013 роком. Слід звернути увагу на розвиток нових напрямків пасажирських перевезень по Дніпру, наприклад, одноденні тури, у 2019 році 120 тис. пасажирів приєдналися до одноденних поїздок за туристичною програмою. Аналіз джерел статистики щодо витрат туроператорів на послуги з видів транспорту при виробництві турпродукту у 2019 році дає підстави вважати, що найбільш популярними є річкові тури у туристів Дніпропетровської, Запорізької, Харківської, Одеської, Черкаської областей та міста Київ. Розподіл витрат

туристичних підприємств України на послуги з перевезення туристів за видами транспорту у 2012 – 2019 роках свідчить про їхнє загальне збільшення і становить 207,6% від обсягу 2012 р., а водним транспортом - майже триразове збільшення за рахунок попиту туристів на круїзи за кордон. Однак скорочення кількості придатних до експлуатації пасажирських суден призвело до зниження витрат туристичних підприємств на перевезення туристів водними шляхами в Одеській області, що є приморським регіоном, і в 2019 р. це становило 4,22% видатків від 2012 року. В той же час дослідження статистичних даних щодо витрат суб'єктів екскурсійної діяльності показує, що існує попит з боку туристів на екскурсії водним транспортом в Одеській, Черкаській, Вінницькій областях, а питома вага вартості перевезення туристів водним транспортом у 2019 р. припадала на 31,51% від загальних витрат на транспортні послуги .

Надання туристичних послуг та організацію водних подорожей по Дніпру та Дунаю за круїзними програмами забезпечують судноплавні компанії «Червона рута» та ПРАТ «УДП» (ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО УКРАЇНСЬКЕ ДУНАЙСЬКЕ ПАРОПЛАВСТВО), які мають 8 суден загальною місткістю 1618 пасажирських місць. УДП має 4 круїзних пасажирських судна та 2 екскурсійних судна. Круїзний флот УДП здійснює перевезення на туристичних маршрутах Пассау – Відень – Будапешт – Пассау, Пассау – Відень – Будапешт – Вилкове – Пассау. За період 2014 – 2016 рр. перевезено 42 тис. пасажирів.

Круїзні лайнери ПРАТ «УДП» здійснюють туристичні перевезення на конкурентному ринку річкових круїзів по Дунаю в Європі. Щорічно відбувається збільшення ринку на 5-7%. По Дунаю перевезення туристів здійснюють близько 230 річкових суден. У 2015 р. загальні перевезення у дельті Дунаю становили близько 83 тис. перевезених туристів, що становить 93% від обсягу 2014 р. Круїзні судна ПРАТ «УДП» не заходили в українську частину дельти Дунаю у 2016-2017 роках. За обсягом внутрішніх пасажирських перевезень річкою Дунай у 2013-2016 роках. річковий флот України значно поступався флоту Румунії та Болгарії з міжнародних туристичних перевезень та становив 6 % від загального обсягу міжнародних туристичних перевезень річкою Дунай.

Розглядаючи стан пасажирських перевезень на річці Дунай, звернемо увагу на їх основні види:

- міжнародні круїзні лінії на плавзасобах (річкові круїзи), засновані на туристичних круїзах по Верхньому Дунаї та круїзах по дельті Дунаю;
- короткі внутрішні та міжнародні лінійні перевезення без кают (лінійні перевезення), що базуються на лініях придунайських туристичних центрів (Відень, Будапешт, Братислава);
- перевезення на судах, які працюють без розкладу (нерегулярних рейсів) в основних туристичних центрах

Пасажирські перевезення на каютних судах є найдинамічнішою частиною дунайського судноплавства. Зростання пасажиропотоку на круїзних лініях Верхнього Дунаю за 2012-2016 роки склало 72%. За останні 15 років європейська індустрія круїзного відпочинку значно розширилася та має сильні тенденції зростання. На Дунаї це позначилося насамперед кількістю нових пасажирських круїзних суден. Так, за період з 2012 по 2016 рік річковий круїзний флот збільшився на 68 одиниць (54,5%) і становить 192 круїзних лайнери, при цьому загальна кількість пасажирських місць збільшилася на 60,0%. В загальному обсязі круїзних пасажирських перевезень - 30% перевезень пов'язано з портами відправлення/прибуття острова Рейн і припадає на лінію Верхній Дунай. При цьому круїзний пасажирський флот ПРАТ "УДП", який працює на Верхньому Дунаї з іноземними туристами, за цей період зменшився на 2 одиниці. Але, на відміну від 2015 року, навігація 2016 року принесла ПРАТ «УДП» прибуток у розмірі понад 800 тисяч євро. При цьому три чверті цієї суми склали екскурсійні послуги для туристів, решта – супутні послуги. Загалом із пасажирських перевезень виручка ПРАТ «УДП» за 2016 рік склала близько 3 млн євро (Завойовуємо Європу віковим флотом, 2017).

Сучасний європейський ринок круїзних послуг демонструє збільшення обсягів турпотоку за рахунок екологізації транспорту водними шляхами, розвитку «зелених» круїзних маршрутів у дельті Дунаю, підвищення якості послуг. У нашій країні скорочуються загальні перевезення пасажирів та туристів річковим

транспорт; Фрахтовий ринок за кількістю круїзних суден українських судноплавних компаній також падає. Згідно з державною статистикою, ринок пасажирських перевезень Запорізької, Миколаївської, Херсонської, Одеської областей та загалом по Україні скоротився майже у сім разів порівняно з 2005 роком.

Якщо простежити динаміку закордонних прикордонних річкових пасажирських перевезень через державний кордон України, то можна відзначити, що порівняно з 2000 р. цей рух скоротився втричі, а з 2005 р. в'їзд іноземних туристів із Румунії та з 2015 р. пасажирів із Білорусі, що подорожували річковими водними шляхами України, зупинено. Таким чином, сегмент ринку іноземного туризму річковим транспортом через прикордонні регіони України, річки Дунай (Болгарія, Румунія) та Прип'ять (Білорусь) та подальша організація подорожі водними чи автомобільними туристичними маршрутами між ними не задіяна у вітчизняному туризмі.

Відсутність бюджетних коштів на фінансування модернізації пасажирського водного транспорту, річкової інфраструктури та незацікавленість приватних інвесторів щодо участі у її розвитку створили загрозу розвитку водного транспорту та призвели до скорочення туристів річкового транспорту водними шляхами України, про що свідчать дані про ступінь зносу основних засобів промисловості. У 2016 році була тенденція поновлення основних фондів, в основному за рахунок портової інфраструктури, але на будівництво та купівлю пасажирського флоту гроші не виплачувались.

При цьому інвестиції у розвиток круїзної індустрії в портах Європи на період 2015 – 2018 рр. становлять до 5,2 млрд євро. 30% від загального обсягу інвестицій було спрямовано на будівництво 10 круїзних лайнерів для європейських круїзних ліній та модернізацію портової інфраструктури [8]. Сектор річкових круїзів у Європі щорічно збільшується приблизно на 16%, і це впливає на кількість пасажирів та прибутковість, особливо на ринку Німеччини – беззаперечного лідера ринку відпочинку. Продаж річкових круїзів зростає швидше, ніж продаж океанських. Зростає і турпотік основними річками Європи, на ринку з'являються

нові оператори, старі (найбільші річкові круїзні лінії) регулярно відновлюють або розширюють свій флот за рахунок будівництва лайнерів нових поколінь. Щорічно понад півмільйона пасажирів (80% з них європейці та 20% з Північної Америки) вирушають у відпустку на річкових круїзах Європою. Туристи здійснюють річкові круїзи, в основному, Європою, Китаєм, Південно-Східною Азією, Росією, Україною та Єгиптом [10].

З огляду на сучасні тенденції внутрішніх перевезень слід зазначити, що позитивним розвитком пасажирських перевезень у 2017 році стало те, що судноплавна компанія «НІБУЛОН» (Миколаїв) змогла відновити регулярні пасажирські перевезення на судах на підводних крилах між Дніпром та Південним Бугом. Пасажирський флот компанії складається з чотирьох суден (два теплоходи типу «Схід» місткістю 77 осіб та два теплоходи типу «Полісся» місткістю 53 особи). Для забезпечення перевезень останні два кораблі, придбані компанією, були модернізовані: встановлені мультимедійні системи, системи відеоспостереження та оповіщення тощо. У 2017 році організовано туристичні перевезення за маршрутом Очаків – Кінбурська коса – Очаків, у подальших планах компанії – відновлення пасажирських перевезень до Одеси, Залізного Порту та Скадовська. Для збільшення обсягу туристичних перевезень між містами Чорного моря та верхньої частини Дніпра (Дніпро, Кременчук, Запоріжжя, Черкаси, Київ та ін.) планується придбання кораблів типу «катамаран». Для розширення каналів реалізації туристичних послуг компанія «НІБУЛОН» планує запустити систему продажу квитків через Інтернет. Стратегія розвитку компанії передбачає будівництво власних пасажирських суден нового покоління та малих пасажирських ліній для розвитку водних перевезень між населеними пунктами на Дніпрі, а також туристичних перевезень між великими містами України на Чорноморському узбережжі. З цією метою компанія проводить повномасштабну реконструкцію верфі «НІБУЛОН» таким чином, щоб надалі на її території розташовувалися дві потокові суднобудівно-ремонтні лінії: для пасажирського та спеціалізованого флоту [1].

Пожвавлення туристичних поїздок спостерігається на річці Дніпро. Згідно з опублікованою інформацією за підсумками навігації 2017 року Дніпром, порівняно з 2016 роком, загальна кількість проходів суден збільшилася на 13%. При цьому кількість пасажирських суден збільшилась на 32%, яхт – на 3%. Ще одним перспективним напрямом внутрішніх туристичних перевезень є організація «річково-морських турів», водними шляхами річками Дунай та Дніпро з відвідуванням української дельти Дунаю.

За період з 2010 по 2014 рік активність міжнародних круїзних лайнерів, що відвідують порти України, збільшилася на 40%, а кількість круїзних туристів – на 53,4% [49]. Компанія "Червона рута" організувала круїзи типу "річка-море" за маршрутом Київ-Одеса-Ялта-Київ. Після анексії Криму міжнародні круїзи та компанії припинили судноплавство до кримських портів, що змінило навігаційні та туристичні маршрути річкового круїзного флоту. У 2016-2017 роках порт Усть-Дунайський був основним портом прийому українських та іноземних круїзних лайнерів. Круїзну діяльність у порту забезпечують дві іноземні компанії-оператори «GTA — Sky — Ways» та «Phoenix Reisen», чиї судна курсують маршрутом Пассау — Вилкове — Пассау із заходом у порти Румунії, Болгарії та Словаччини. В Україні туристам пропонуються екскурсії по дельті Дунаю та огляд визначних пам'яток міста Вилкове. У 2016 році порт прийняв 13 пасажирських суден. Загальна кількість пасажирів круїзу становила 1340 осіб. Серед українських круїзних компаній у цьому напрямі працює компанія «Червона рута», яка керує круїзним лайнером «Принцеса Дніпра». У 2017 році «Принцеса Дніпра» здійснила 10 круїзів із іноземними туристами, з'єднавши Дунай із Дніпром. Стартувавши в румунському порту Фетешті, теплохід рухався Дунаєм, туристи побували в Ізмаїлі, Вилковому та Одесі, а потім на маршруті по Дніпру. Регіональні туристичні компанії беруть участь у обслуговуванні круїзів, туристам пропонуються екскурсійні послуги у містах проміжних зупинок: Херсоні, Запоріжжі та Дніпрі, круїз завершується у столиці України. За період круїзної навігації порт Усть-Дунайський прийняв 27 пасажирських суден та 4532 туриста, що дає підстави для збільшення туристичного потенціалу рекреаційних зон Нижнього Дунаю.

Підбиваючи підсумки, відродження туристичних поїздок внутрішніми водними шляхами України сприятиме розробці довгострокової державної стратегії розвитку річкового транспорту.

Стратегічні заходи, що мають бути вжиті для розвитку річкового круїзного туризму України:

- модернізація круїзної інфраструктури;
- запровадження стандартів ЄС для водних туристів;
- відродження річкових туристично-екскурсійних маршрутів, географічних спеціалізованих турів малими річками;
- інтеграція річкових маршрутів до транспортної схеми європейського маршруту E-40.

Першим кроком у розвитку внутрішніх туристичних подорожей є розвиток в Україні малого сучасного пасажирського суднобудування. Державним та регіональним установам у сфері транспорту та туризму слід визначити перспективи розвитку ринку туристичних перевезень судами класу «річка-море», оцінити туристично-рекреаційне навантаження на ООПТ та об'єкти туристської інфраструктури української частини дельти Дунаю та забезпечити прийняття нормативно-правових актів щодо регулювання рекреаційної діяльності на цій території. Необхідно внести зміни до нормативної бази та врегулювати ринок транспортних послуг для туристичних поїздок відповідно до вимог європейських галузевих стандартів для туристичних перевезень.

Впровадження сучасних інструментів управління туристичними перевезеннями водними шляхами України потребує розробки та програмних заходів щодо відродження річкових сполучень, побудови сучасної туристичної інфраструктури. Розвиток ринку річкових пасажирських перевезень сприятиме реалізації стратегії відродження судноплавства, технічного переозброєння портів та будівництва сучасного річкового пасажирського транспорту, розвитку ринку вантажних перевезень, залучення інвестицій міжнародних круїзних компаній та українських туроператорів з урахуванням державно-приватного партнерства. Необхідно надати підтримку вітчизняним компаніям, що розвивають будівництво

малого пасажирського флоту для організації регіональних водних перевезень туристів та надання їм рекреаційних послуг. Так комплекс заходів щодо модернізації туристичної та транспортної інфраструктур, ефективної координації діяльності підприємств річкового транспорту та туристичної галузі, що реалізується органами державного управління, забезпечить конкурентоспроможність туристських послуг та розвиток вітчизняного туризму.

ВИСНОВКИ

В результаті проведеного дослідження виконані всі поставлені завдання.

Так встановлено, що річкові круїзи – це подорожі, які здійснюються водним транспортом по внутрішніми водними артеріями (річками, озерами, каналами). Організацією річкових подорожей та круїзів займаються спеціалізовані туристичні компанії й бюро, більшість із яких створюється при пароплавствах або комерційних судноплавних компаніях.

Річкові круїзи є найбільш популярними у країнах, які мають потужні річкові та озерні системи, а також системи каналів

Європейський ринок річкових круїзів інтенсивно зростає, про що свідчить збільшення кількості пасажирів річкових круїзів на більшості маршрутів. У той же час результати аналізів свідчать про те, що швидке зростання ринку тягне за собою певні зміни в його структурі, зокрема щодо переваг і потреб пасажирів. Основною тенденцією, що спостерігається на європейському ринку, є поступове зміщення основної групи клієнтів (туристів з Німеччини) з частини європейського ринку, що включає канали та основні течії Рейну, Майну та Дунаю, на менш популярні європейські субринки, а також ринки, відмінні від європейських, і в той же час кількість туристів з-за меж Європи зростає. Зміни визначаються низкою соціальних, економічних, політичних та технічних чинників (зокрема екологічного характеру). Вплив соціальних чинників пов'язано, передусім, з ефектами зміни поколінь у попиті: на ринок виходять покоління X і покоління Y, які змінюють покоління бекі-бумерів (у майбутньому також покоління Z). Вплив політичних чинників в основному пов'язаний із впливом зовнішньої політики країн походження туристів та з рівнем безпеки в країнах призначення туристів

Вплив макроекономічних факторів в основному відноситься до ситуації на валютних ринках та рівня цін у країнах призначення річкових круїзних пасажирських перевезень. У мікрмасштабі ці фактори впливають на інтенсивність внутрішньогалузевої та міжгалузевої конкуренції. Технічні фактори впливають на умови роботи туроператорів щодо крейсерського флоту, що експлуатується, і

пропонованих круїзних маршрутів. Вплив факторів, що визначають розвиток ринку річкових круїзів у Європі, відбивається у зміні обсягу та структури попиту, що є наслідком зміни переваг та потреб пасажирів річкових круїзів. Як показав аналіз, пасажирів річкових круїзів очікують, що пропозиція річкових круїзів буде розширена за рахунок включення нових напрямків (ринки річкових круїзів, що розвиваються). Крім того, вони більше зацікавлені в отриманні інформації про місцеву культуру, традиції, екологію, дику природу, мистецтво, продукти харчування та історію, а також очікують розширеної пропозиції оздоровчих послуг та більш активних річкових круїзів, а також якісних пасажирських місць перевезення на борту корабля.

Зміни з боку попиту спричиняють зміни з боку пропозиції. Оператори річкових круїзів в Європі вживають заходів, спрямованих на задоволення очікувань з боку попиту, включаючи, зокрема, розвиток круїзної мережі на основі ринків річкових круїзів, що формуються, і розвиток флоту (збільшення кількості суден, підвищення якості пасажирського простору, розвиток флоту таким чином, щоб він міг плавати по неякісних водних шляхах). Таким чином, оператори річкових круїзів систематично збільшують різноманітність та комплексність пропонованих послуг, що передбачає підвищення важливості співпраці з іншими зацікавленими сторонами, спрямованої на створення привабливого продукту річкових круїзів. Одне з основних завдань, що стоїть перед операторами річкових круїзів, полягає в тому, щоб зберегти привабливість концепції річкових круїзів, але в той же час зробити річкові круїзи привабливішою формою відпочинку для нової групи клієнтів (зокрема, для молодого покоління не «круїзерів»). Для цього потрібен постійний моніторинг змін у перевагах та потребах поточних та потенційних клієнтів. Еволюція європейського ринку річкових круїзів також стане проблемою для нових напрямків річкових круїзів, які повинні відповідати очікуванням як пасажирів, так і операторів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. «НІБУЛОН» відкриває водне пасажирське сполучення Дніпром і Південним Бугом. 2017 рік. URL: <http://www.nibulon.com/news/novinikompanii/nibulon-vidkrivae-vodnepasazhirskepoluchennya-napivdni-ukraini.html>
2. Accor Hotels Group. 2016. The New Wave: River Cruises. Hotel Industry Trends. URL: <http://www.accorhotels-group.com/en/news/thenew-wave-river-cruises.pdf>
3. Clausing, J. (2019) River cruise lines struggling to sell season. Travel Weekly [Online] April. Available from: <https://www.travelweekly.com/River-Cruising/River-lines-struggling-to-sell-season>
4. CLIA & GfK (2015) Future opportunities of river cruising. Market report [Online] Available from: <https://www.cruiseshipportal.com/fileadmin/Downloads/Future-Opportunities-of-River-Cruising-Whitepaper.pdf>
5. CLIA (2018) Cruise Travel Report. Market report. [Online] January. Available from: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/consumer-research/2018-cliatravel-report.pdf>
6. CNNR (2018) Annual Report 2018. Inland navigation in Europe. Market observation. Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) [Online] Available from: <https://www.inland-navigation-market.org/en/rapports/2018/q2/7-river-cruises/>
7. Cooper, D., Holmes, K., Pforr, C. & Shanka, T. (2019) Implications of generational change: European river cruises and the emerging Gen X market. Journal of Vacation Marketing 25(4), pp. 418–431.
8. Cruise Lines International Association [CLIA]. The Cruise Industry. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition. URL: <https://www.cruiseexperts.org/media/2280/cliacontribution-of-cruise-tourism-to-the-economiesof-europe-2015-report.pdf>

9. Cruise Trade News (2019) What are the biggest issues facing the cruise industry today? Cruise Trade News [Online] Available from: <https://www.cruisetradenews.com/whatare-the-biggest-issues-facing-the-cruise-industry-today/>
10. David, Mc A. B. 2016. The cruise industry: past, present and future. *Journal of Tourism. Research*, 14, 145– 158.
11. Dragin, A., Jovičić, D., Bošković, D. 2010. Economic Impact of Cruise Tourism along the Paneuropean Corridor VII. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*, 23(4), 127-141.
12. Dragin, A.S., Dragin, V., Plavša, J., Ivkov, A. & Durdev, B.S. (2007) Cruise ship tourism on the Danube in Vojvodina Province as a segment of global tourism. *Geographica Pannonica* 11, pp. 59–64.
13. ForwardKeys (2019) UK holidaymakers turn away from EU in Brexit limbo. Press release April 3, 2019 [Online] Available from: <https://forwardkeys.com/uk-holidaymakers -brexit/>
14. Grosbois, D. 2016. Corporate social responsibility reporting in the cruise tourism industry: A performance evaluation using a new institutional theory based model. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(2), 245- 269.
15. Kaup, M. & Chmielewska-Przybysz, M. (2011) Analiza funkcjonowania śródlądowych jednostek pasażerskich obsługiwanych w porcie Szczecin. *Logistyka* 6, pp. 4745– 4752.
16. Kaup, M. & Chmielewska-Przybysz, M. (2013) Analiza potrzeb transportowych turystów europejskich przybywających do Szczecina drogami wodnymi. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki* 21, pp. 117–129.
17. Kaup, M. & Łozowicka, D. (2018) The concepts of inland passenger transport in the Oder river basin. *New Trends in Production Engineering* 1(1), pp. 349– 356.

18. Khomenko, Y., Isakov, L. and Manyuk, V. 2018. On the development of geotouristic routes on the objects of the Precambrian Rock Association of the Western Priazovia. *Journal of Geology, Geography and Geoecology*, 27(2), 244-260.
19. Kotowska, I., Mańkowska, M. & Pluciński, M. (2018) Inland shipping to serve the hinterland: the challenge for seaport authorities. *Sustainability* 10(10), 3468, pp. 1–17.
20. MacNeill, T., Wozniak, D. 2018. The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*, 66, 387-404.
21. Mańkowska, M. & Mańkowski, T. (2011) Cruising rzeczny jako determinanta kształtowania produktu turystycznego Szczecina. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Turystyki* 16, pp. 163–179.
22. Mańkowska, M. (2013) The Areas of Competition and Planes of Cooperation in The Polish Passenger Services Market (Sea, Rail and Air Transport). *Logistics and Transport* 20(4), pp. 89–98.
23. Marcellin, F. (2019) The rise of the river-cruise market. *Future Cruise* No. 8 [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https:// future-cruise.nridigital.com/future_cruise_may19/the_rise_of_the_river_cruise_market](https://future-cruise.nridigital.com/future_cruise_may19/the_rise_of_the_river_cruise_market)
24. Marzano, G., Laws, E. & Scott, N. (2009) The River City? Conflicts in the development of a tourism destination brand for Brisbane. In Prideaux, B. & Cooper (Eds.) *River tourism*. Oxon–New York: CABI Publishing.
25. Mohd Nasir, F., Hanafiah, M. H. 2017. River cruise impact towards local community: An Exploratory Factor Analysis approach. *Journal of Tourism, Hospitality & Culinary Arts*, 9(2), 1-14.
26. Pomianowski, A. (2018) The development of river cruising tourism as apotentially positive result of the development of inland waterways in Poland. *European Journal of Service Management*. 4 (28/2), pp. 351–358.
27. Prideaux, B., Timothy, D.J., & Cooper, M. (2009) Introducing river tourism: physical, ecological and human aspects. In Prideaux, B. & Cooper (Eds.) *River tourism*. Oxon–New York: CABI Publishing.

28. River Cruise Advisor (2019) Attributes Of The Top River Cruise Companies. Market analysis. URL: <https://www.rivercruiseadvisor.com/river-cruise-reviews/europe-river-cruise-reviews/europe-river-cruise-reviews/river-cruise-operator/>
29. Riviera Newsdesk (2015) New river cruise vessels bring more innovations. URL: <https://www.rivieramm.com/opinion/new-river-cruise-vessels-bring-more-innovations-35324>
30. Ružić, D., Bosnić, I. & Kelić, I. (2018) Marketing communication in the river cruise industry. *International Journal of Multidisciplinarity in Business and Science* 4(5), pp. 67–73.
31. Savage, V.R., Huang, S. & Chang, T.C. (2004) The Singapore River thematic zone: sustainable tourism in an urban context. *Geographical Journal* 170(3), pp. 212–225.
32. Schulz, A. (2009) *Verkehrsträger im Tourismus: Luftverkehr, Bahnverkehr, Straßenverkehr, Schiffsverkehr*. Munich: Oldenbourg Wissenschaftsverlag.
33. Steinbach, J. (1995) River related tourism in Europe – an overview. *GeoJournal* 35(4), pp. 443–458.
34. Straubhaar, R. (2005) Passenger Transport on European Waterways. Economic situation. Conference proceedings from IUMI 2005 Amsterdam URL: <https://iumi.com/images/stories/IUMI/Pictures/Conferences/Amsterdam2005/Tuesday/21.%20straubhaar%20-%20ify.pdf>
35. Sun, Y.Q. & Jiang, C.Y. (2010) Analysis of the Status Quo and Post-Expo Effect of Huangpu River Cruise Tourism Market. *Journal of Central South University of Forestry & Technology (Social Sciences)* 2, pp. 67–70.
36. The Global Competitiveness Report 2017–2018. URL: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>
37. Tsiotas, D., Niavis, S., Sdrolas, L. 2018. Operational and geographical dynamics of ports in the topology of cruise networks: The case of Mediterranean. *Journal of Transport Geography*, 72, 23–35.

38. Vojvodic, K. (2008) Development of the River Cruise Market. *Nase More* 55(1/2), pp. 29–34.
39. World Cruise Network (2019) River cruises occupy a growing niche within the travel industry. Market report. URL: <https://www.worldcruise-network.com/comment/river-cruises-2019>
40. Woś, K. (2005) Żegluga pasażerska i jachtowa w Szczecińskim Węźle Wodnym. In Salmonowicz, H. (Ed.). *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego
41. Антоненко І., Мельник І. Механізм управління інноваційним круїзним туристичним продуктом. *Економічний журнал – XXI – Economic Annals*. 2015. – № 1-2(2). – С. 59-62.
42. Годя І. 2016. Розвиток річкового круїзного туризму в Україні: минуле і сьогодення. URL: <http://eehb.dsru.edu.ua/article/view/101428>
43. Голубкова І. А. 2017. Діяльність ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» як один із аспектів розвитку нишового сектору морської індустрії в Україні. URL: <https://www.sworld.com.ua/konfer-vuz5/vuz-117-onmu.pdf#page=76>
44. Грибанова С. В. З історії організації екскурсій Київським навчальним округом (кінець XIX – поч. XX ст.)/ С. В. Грибанова // *Внутрішній туризм в Україні : окремі аспекти : зб. наук. ст. – К. : Ін-т туризму федерації профспілок України, 2002. – С. 140–160.*
45. Державна служба статистики України – офіційний сайт URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
46. Захаріна А. Г. Визначення сутності та особливостей круїзного туризму / А. Г. Захаріна // *Держава та регіони. Серія «Економіка і підприємство»*. – 2013. – № 3. – С. 39–43.
47. Зацепіна Н. О. Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі / Н. О. Зацепіна // *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. – 2012. – Вип. XXXIV. – С. 232–234.
48. Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту. 2018. URL: https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2018/_u.htm (in Ukrainian).

49. Нездоймінов С. Г., Андрєєва Н. М. 2017. Дослідження туристичного руху на водному транспорті в Україні. URL: http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2017_1_205_212.pdf
50. Огороков А.М., Вернигора Р.В., Цупров П.С. Річковий транспорт України: сучасний стан та перспективи використання / А.М. Огороков, Р.В. Вернигора, П.С. Цупров // Транспортні системи та технології перевезень: збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. Лазаряна. – 2016. – №12. – С. 62–68.
51. Підлісний П. 2016. Внутрішній водний транспорт: історія, проблеми, напрями розвитку. URL: <http://uaekonomist.com/archive/2016/1/Pidlisnyj.pdf>
52. Підсумки роботи транспорту в 2016 році. 2017 рік. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm
53. По Дніпру, по Бугу: проблеми і перспективи розвитку водного транспорту. 2016 рік. URL: <http://agravery.com/uk/posts/show/po-dnipru-pobugu-problemi-i-perspektivi-rozvitku-vodnogotransportu>
54. Семенуха Р. 2017. Річковий транспорт України: вийдемо на воду чи сядемо на милину? URL: <https://dt.ua/promyshliennost/richkoviy-transportukrayini-viydemo-na-vodu-chi-syademo-namilinu-.html>
55. Стеба А.А., Михайлова Ю.В. Фактори, що впливають на діяльність судноплавного підприємства на регіональному ринку морських пасажирських перевезень. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті, –2017. – №1(58). – С. 26–41.
56. Стратегічний план розвитку річного транспорту до 2020 року: Затв. Наказ Міністерства інфраструктури України 18.12.2015 р. № 43
57. Шлюзування суден на р. Дніпро. 2018. URL: <http://uprom.info/ru/news/other/infrastruktura/shlyuzuvannya-suden-na-richtsi-dnipro-u-2017-rotsizroslo-na-13/> .

ДОДАТКИ

Додаток А

План по впровадженню нових пасажирських круїзних терміналів

	2021	2022	2023	2024	2024+
Нові термінали	Кротоне Фуншал Стамбул Манфредоні Монополія Барлетта Росток Саутгемптон Таллінн	Порт Емпедокл	Кальярі Катанія Тарент Таррагона	Гамбург Барселона Барі Гейрангерфіорд Мессіна Равенна Спліт	Ханья-Суда Чівітавекк'я Гавр Спеція Ліверпуль Реджо Калабрія Валенсія
Ремонтні роботи	Трапані	Палермо	Генуя		Пірей