

ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ТА СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ ЯК ПЕРСПЕКТИВНОГО СЕГМЕНТУ ІНДУСТРІЇ ГОСТИННОСТІ

Бойко В. О.

ВСТУП

Гарний відпочинок із великою кількістю незабутніх вражень та можливістю за короткий час відвідати безліч країн та міст можна отримати у морських та річкових круїзах. Круїзний туризм поєднує у собі різні форми індустрії гостинності та сервісного обслуговування, він сформувалася у 50-ті роки ХХ-го століття з трансатлантичних морських пасажирських перевезень, а на сьогодні – це глобально інтегрована до світової економіки галузь.

Світова пандемія COVID-19 та повномасштабне вторгнення РФ на територію України внесли значні корективи у світову економіку і круїзний туризм зокрема. Загалом щорічний ринок світової індустрії морських круїзів до кризи становив 120 млрд доларів. Він забезпечував роботою понад 1,2 млн осіб. Весь світовий круїзний флот, понад 320 круїзних суден місткістю 550 тис. пасажирів призупинив роботу і взяв паузу. Бізнес, орієнтований на 27 млн круїзних туристів в рік, протягом трьох місяців після початку пандемії у всіх портах світу вимушений взяти паузу на невизначений термін. З 24 лютого 2022 р. найбільші круїзні компанії Carnival Cruise Line, Princess Cruises і Costa Cruises перестали продавати тури громадянам росії. Через міжнародні санкції туроператори вирішили призупинити співпрацю з російським туристичним ринком. Індустрія і досі потерпає через обмежувальні карантинні заходи, але незважаючи на те, що круїзи потрохи відновлюються, операторам досі доводиться долати безліч внутрішніх та міжнародних обмежень, деякі з яких створюють жорсткі умови для пасажирів, які бажають здійснити берегові екскурсії. Серйозний і швидко розповсюджений спалах на борту корабля або більш широкий сплеск вірусних інфекцій у всьому суспільстві може відштовхнути потенційних клієнтів і знову загальмувати надання послуг операторами круїзного туризму. Зважаючи на вказане, дане дослідження на сьогодні є актуальним та потребує подальшого дослідження.

1. Історія виникнення круїзного туризму в світі

Моря та океани завжди вабили жителів Землі. Ще з давніх часів сміливі мореплавці мандруючи безкрайніми океанськими просторами відкривали і досліджували нові землі та моря на невеликих вітрильниках. Згодом з'явилися судна для перевезення товарів та вантажів. З розвитком промисловості заможні люди почали витратити частину своїх грошових накопичень на різні форми відпочинку та розваг. Адже людська вроджена схильність до подорожей у різні куточки нашої планети зберіглася від перших мандрівників і саме тому інтерес до них у наш час набрав широкого розповсюдження.

Історичні дані свідчать, що ще у 2000 р. до н. е. фараони використовували ідею мандрівок водою завдяки спеціально збудованим кораблям, як засобом переміщення у своїх подорожах до Фів чи Дельти. Зазвичай ці кораблі були більш ніж простим засобом пересування, у них поєднувалися розкіш і вишуканість з красою і спокоєм пейзажів створюючи приємну атмосферу як для бізнесу, так і для кохання.

Здійснювали розважальні круїзи Середземним морем і римляни. Найбільш популярними були маршрути Капрі, Іскія та інші острови Неаполітанської затоки. Кілька років тому на дні озера Немі, розташованого неподалік від Риму, було знайдено корабель, основним використанням якого було проведення прогулянкових круїзів для римських правителів. Задля цього озеро було з'єднане з морем штучно проритим каналом.

Приблизно в XV-XVI століттях у світі посилюється інтерес до далеких морських подорожей у невідомі країни. Для цих цілей стали використовувати швидкохідні чайні кліпери, що вирушали до Китаю, Індії та Австралії. Зазвичай, такі подорожі тривали близько 100 днів. Перші кліпери почали борознити простори морів і океанів у 20-ті роки XIX століття (рис. 1), але справжнє «золоте століття» цих суден припало на 50-60-ті роки. Це були вузькі шхуни з обтічним корпусом і великою кількістю вітрил¹.

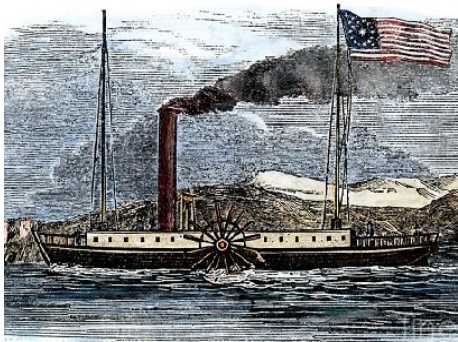
Винахід пароплава (1807 р.) дало небувалий поштовх розвитку морського та річкового водного транспорту. Роберт Фултон спустив на воду колісний пароплав «Клермонт», що здійснив свій перший рейс по Гудзону з Нью-Йорка в Олбані протяжністю 150 миль (270 км) (рис. 2). З цього часу конструкція пароплавів продовжувала технічно вдосконалюватися, але не тільки як засіб транспортування

¹ Історія винаходу пароплава. URL: <https://jak.koshachek.com/articles/istorija-vinahodu-paroplava-istorija.html>

сільськогосподарських та промислових запасів, а також для перевезення пасажирів. Вже у 1819 р. пароплав «Саванна» перетнув Атлантику та прийшов до порту м. Ліверпуль. Це був перший іноземний пароплав, який відвідав Англію².



Рис. 1. «Чайний» кліпер 20-тих років ХІХ століття



“ The Clermont,” Fulton's first American Steamboat.



Роберт Фултон

Рис. 2. Перший в світі колісний пароплав «Клермонт» і його винахідник Роберт Фултон

² Про перші судна та пароплави. URL: <https://cprs.kiev.ua/news/piznavalne/pro-pershi-sudna-ta-paroplavy/>

Потім, у 1835 р., була представлена концепція круїзу, яка додала романтики учасникам водної прогулянки. Артур Андерсон і його партнер Броуді Вілкокс заснували компанію «The Peninsular & Oriental Steam Navigation», попередницю нині відомої круїзної компанії «P&O». Перші круїзні маршрути, які почалися зі стимулювання інтересів пасажирів, до авантюрного морського духу та романтики, були не досить досконалі у порівнянні з сервісом теперішнього часу. Пасажирам доводилося самостійно прибирати свої каюти, через відсутність достатньої чисельності стюардів, крім того на борту були відсутні в необхідній кількості приміщення для гігієни та розважальні об'єкти, такі як казино, бари та ресторани. Невдовзі в Англії почали практикувати прогулянкові рейси між Оркні, Шотландськими островами та Ісландією. Ці пасажирські рейси були організовані для відпочинку громадян на воді і згодом сприяли появі нового туристичного оператора в особі спеціалізованих круїзних компаній.

«Cunard Line», глобальна круїзна компанія класу люкс і провідний гравець в історії круїзної індустрії, також почала свою діяльність у цей час. У 1839 р. Самуель Кунард вирішив запустити регулярну морську лінію з відповідною рекламою. Це надало можливість пасажирам задалегідь дізнаватися про розклад руху морських суден і обирати різноманітні напрями подорожей. У результаті в 1840 р. уже чотири пасажирські кораблі почали здійснювати регулярні рейси за маршрутом Лондон – Бостон, і в цьому ж році виникає ще одна круїзна компанія «Cunard». Нарешті, круїзна індустрія повільно, але впевнено починає розвиватися. Вважається, що перший сучасний круїзний лайнер з'явився на світ у 1844 р., коли англійське пароплавання організувало туристичну подорож Середземним морем («Lady Mary Wood»)³.

У середині XIX століття з'являється необхідність у використанні пасажирських суден у період міжсезоння в регулярних (лінійних) перевезеннях. Європейська еміграція громадян послужила основою для відкриття трансатлантичних ліній, так як забезпечила потік пасажирів і в результаті за період з 1846 по 1940 рр. на американський континент із Європи емігрували близько 60 млн. осіб.

Завдяки такому соціально-політичному явищу судновласники невпинно багатіли і саме це призвело до появи загостреної конкуренції між ними. Зі збільшенням попиту зростала кількість кораблів. Багато судноплавних компаній почали шукати шляхи наповнення пасажирами своїх рейсів, тому удосконалювали належні їм транспортні засоби.

³ Історія винаходу пароплавання. URL: <https://jak.koshachek.com/articles/istorija-vinahodu-paroplava-istorija.html>

Еволюція відбувалася не тільки в розширенні місць призначення, але взяла напрям і у задоволенні потреб мандрівників, тобто власники збільшили швидкість руху та розмістили на їхньому борту об'єкти розваг, плавальні басейни, спортивні зали, казино, кіноконцертні зали та інше, тим самим пристосовавши судно до потреб розважального туризму. У цей період підвищилася комфортність та зручність морських подорожей, пов'язані з використанням електрики, наявністю більш просторих та багатоповерхових палуб.

Ці оперативні дії створили систему обслуговування пасажирів у рейсі, що швидко перетворило судна в висококомфортабельні плавучі готелі. Великі міграції європейців значно підсилили процес будівництва та морську архітектуру кораблів, створивши ідеальні та дуже швидкі океанські плавучі машини (лайнери)⁴.

Вагомий внесок у розвиток морських подорожей зробив і Томас Кук, відомий як «Принц океанів». З 1856 р. він почав організовувати туристичні поїздки з Англії до Америки, круїзи Чорним і Середземним морями, а також навколосвітні подорожі. Заснування першого бюро круїзних подорожей таким же чином належить йому. Одне з відомих – рейс пасажирського судна «Tagus» («P&O») (тепер «Princess Cruises») в 1843 р. з Лондона в Чорне море.

На той час круїзні кораблі були єдиним варіантом перевезення пасажирів зі Старого Світу до Нового. Цінник таких подорожей був надзвичайно високий, при цьому на кораблях збиралася неоднорідна публіка; як багаті, так і люди з невеликим достатком (бідняки). Ці два класи пасажирів були повністю відокремлені один від одного. Перший клас був зарезервований для елітних і багатих громадян. Леді та джентльмени насолоджувалися наявною на борту розкішшю: випивали велику кількість шампанського та здійснювали прогулянки на палубі. Надзвичайно пишні інтер'єри були покликані відволікти увагу подорожуючих від бурних хвиль (рис. 3). У другому класі у пошуках кращого життя подорожували емігранти, які іноді витрачали всі сімейні заощадження на круїзний квиток.

Згодом морські круїзи стали незвичайним та чимало популярним видом відпочинку. З'явилися туристи, готові за розумні витрати побачити світ у морському круїзі. У 1881 р. судноплавна компанія «Peninsular & Oriental Steam Navigating Company» (P&O) спробувала проєкспериментувати і переобладнала свій лайнер «Ceylon» на круїзний

⁴ Мальська М., Паньків Н., Ховалко А. Історія розвитку туризму : навч. посібник. Львів. 2016. URL: <https://geography.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2020/02/history-tour-development-Pankiv.pdf>

корабель. «Ceylon» вважається першим круїзним кораблем в історії, призначений виключно для розважальних морських подорожей, і компанія безспідставно вважає себе винахідником морських вояжів задля відпочинку. Власники компанії використовували лайнер на постійній основі навіть у несезонний період, коли кількість пасажирів, які зверталися до їх послуг, була невелика. До цього не існувало круїзних кораблів, які організовували круїзи на постійній основі протягом сприятливих місяців року⁵.



Рис. 3. Інтер'єр першого класу круїзного судна XIX століття

У 1891 р. Альберт Беллін мав ідею організації круїзів по Середземному морю, щоб максимально обмежити збитки, яких зазнала його компанія через настання зими. У 1910 р. він організував кругосвітню подорож на пароплаві, в якому розміщувалось до 650 осіб. Цей факт стимулював до круїзного суднобудування компанію «Narag – Lloyd Cruises», що побудувала в 1900 р. судно не тільки для морських прогулянок, яке здійснювало круїзи цілий рік, змінюючи та використовуючи лише сприятливі регіони. Для цього компанії крім замовлення будівництва нових суден, здійснювали використання під круїзи і вантажопасажирські судна, які незначний час знаходилися в експлуатації⁶.

Такий вид бізнесу ще не займав провідні позиції на світовому ринку, а лише надавав можливість судновласникам використовувати судна,

⁵ Компанія Peninsular and Oriental Steam Navigation. URL: https://ru.frwiki.wiki/wiki/Peninsular_and_Oriental_Steam_Navigation_Company

⁶ Абрамов В. В., Тонкошкур М. В. Історія туризму : підруч.; Харк. нац. акад. міськ. господарства. Харків : ХНАМГ, 2010. 294 с.

щоб вони не простоювали в зимовий час. Це фактично представляло вирішення важливої логістичної проблеми.

Індустрія круїзних подорожей у XIX–XX століттях знаходилася у зародковому стані. Проте згодом такий вид туризму зупинив надання послуг на деякий час через ряд трагічних подій, а саме: через загибель лайнера «Titanic» (1912 р.), обстріл пароплава «Lusitania» (1915 р.) з пасажирами на борту німецьким підводним човном та початком першої світової війни.

На початку 1900-х років круїзна індустрія різко почала рости вгору. Корабель, що представляє цей період, – «Титанік», який був побудований компанією «White Star Line». «Титанік», що об'єднав у собі усі передові технології того часу, був символом людської технологічної цивілізації.

Компанія «Кунард» продовжувала залучати до подорожей все більше і більше пасажирів, вводячи в експлуатацію будівництво нові кораблі «Мавританія» та «Луїзітанія», відомих своєю швидкістю, розкішшю та комфортом. Компанія «Кунард» мала за мету швидко обійти запеклого конкурента, «White Star Line». Але мрія про славу зникла в квітні 1912 р., коли «Titanic» затонув у холодних водах Північної Атлантики під час свого першого плавання (рис. 4).

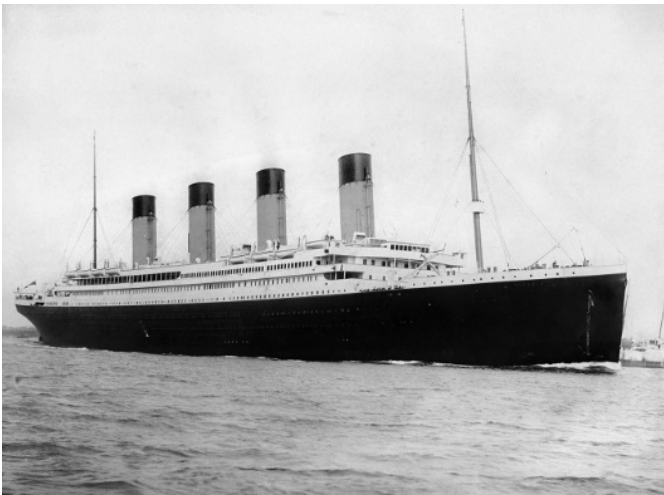


Рис. 4. Британський трансатлантичний пароплав «Titanic», 1912 р.

Загибель славнозвісного судна «Titanic» справила значний вплив на світ круїзів, оскільки вона змусила провести глибокі зміни у правилах безпеки, які вимагаються від судноплавних компаній.

Цей інцидент посилив стандарти безпеки міжнародних круїзних суден. Серед нових вимог до пасажирських суден (особливо трансатлантичних) варто виділити:

- обов'язок мати рятувальні човни та жилети для всіх пасажирів та членів екіпажу;
- зобов'язання цілодобової роботи радіостанції з чергуванням протягом 24 годин 2 радистів на кожному кораблі;
- для надзвичайних ситуацій встановлюються виняткові радіочастоти;
- використання SOS у азбуці Морзе стандартизовано як код для надзвичайних ситуацій.

З початком першої світової війни великі круїзні кораблі почали використовуватися для переміщення боєприпасів і військ, ефективність використання розмірів корабля і співвідношення корисної площі зроби́ли стрибок вперед.

Фундамент розвитку круїзної індустрії був закладений ще під час Великої депресії. У 1927 р. французькі суднобудівники представили «Іль де Франс», який вважається першим пасажирським судном, повністю оформленим у сучасному стилі. Саме цей корабель мав відомий модерністський стиль ар-деко, що проявився не тільки в архітектурі, а й у моді та живописі. Його характерними рисами були суворі пропорції, розкіш та сучасні матеріали. З появою корабля «Іль де Франс» почала підходити до кінця епоха плавучих готелів з їх класичними, багатими інтер'єрами (рис. 5)⁷.

У період із 1920 по 1933 рр. у Америці діяв «сухий» закон, який забороняв виробництво та продаж алкогольних напоїв у Сполучених Штатах. Дія цього закону зробила надзвичайно популярними в країні круїзи у невідомому напрямку. Суть таких подорожей полягала в тому, що це дозволяло американцям легально вживати спиртні напої поза межами територіальних вод США.

У 1922 р. корабель «Лаконія», що належав британській компанії «Кунард Лайн», здійснив першу в історії вояжну подорож (рис. 6). Він вирушив з Нью-Йорка, перетнув Панамський канал, побував у Японії та інших країнах Далекого Сходу, потім продовжив подорож через Суецький канал, Середземне море і повернувся назад до Нью-Йорка. У

⁷ Удивительная история Французского океанского лайнера. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=nBgwHJE6o7w&vl=ru>

наступні роки компанія «Кунард Лайн» запропонувала громадянам кругосвітні круїзи тривалістю шість місяців⁸.

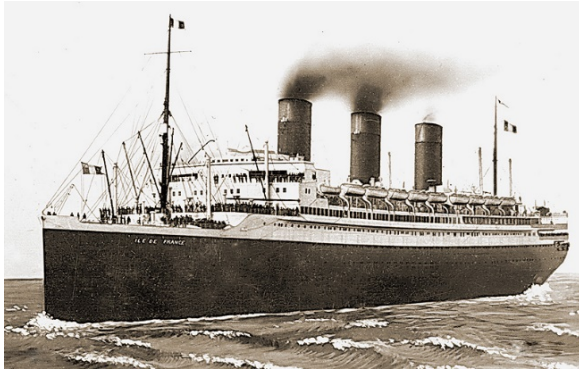


Рис. 5. Океанський лайнер «Іль де Франс», 1927 р.



Рис. 6. Маршрут корабля «Лаконія», який здійснив першу в історії вояжну подорож у 1922 р.

Згодом, у 1930-х роках, почалася епоха дизельних суден, і круїзна індустрія отримала новий поштовх. Ці роки стали свідками появи круїзів, організованих німецьким міністерством праці для своїх

⁸ Який корабель здійснив першу навколосвітню подорож. кругосвітні плавання і подорожі. URL: <https://tothostel.ru/uk/shengen/kakoi-korabl-sovershil-pervoe-krugosvetnoe-puteshestvie-krugosvetnye/>

робітників. Кораблі «Бремен» та «Європа» мали ряд нових особливостей. Всі каюти на борту розташовувалися по корпусу судна, таким чином, кожна каюта мала доступ до природного освітлення. Німецькі кораблі відрізнялися радше не розкішшю, а комфортом. Примітно, що члени екіпажу мали такі умови для проживання, як пасажирів⁹.

Найбільший у світі круїзний лайнер «Queen Mary» був спущений на воду в 1936 р., що розпочало еру круїзних суден. Побудований у 1948 р., «Caronia» зарекомендував себе як найкрасивіший корабель. Каронію прозвали «зеленою богинею» і «кораблем мільйонера». До цього моменту при проектуванні круїзних суден враховувалась лише швидкість. Не було великого місця для великої кількості пасажирів, і пасажирам доводилося ділити місця за обіднім столом¹⁰.

Круїзи раптово припинилися у 1939 р. з початком другої світової війни. Необхідність транспортування величезної кількості військ та персоналу стала приводом для переобладнання їх у транспортні кораблі, плавучі госпіталі, а після війни вони використовувалися для перевезення біженців, які шукали нове життя на чужині.

Проте вже на початку 50-х років ХХ ст. було закладено велику кількість суден подвійного призначення (вантажопасажирських) англійськими, італійськими, голландськими та скандинавськими суднобудівельними компаніями.

У 1958 р. поява літака як нового транспортного засобу викликала глибокі зміни в морському транспорті. Бурхливий розвиток авіаційних рейсів почав тіснити традиційні морські подорожі і тому було необхідно шукати нові форми даних перевезень.

Великі судна почали занепадати, і багато судновласників змінили пасажирські лінії на вантажні. Інші судновласники вважали за краще відновити свою діяльність і почати конкурувати на ринку туристичних круїзів, інвестуючи великі суми у відбудову та трансформацію старих океанських лайнерів. Цей період ознаменувався виникненням кількох круїзних регіонів біля розвинених країн: Середземне море, Балтика, Північна Європа, острови південної частини Тихого океану (Австралія та Нова Зеландія), Аляска, Мексика, Гаваї та Карибський басейн (США).

Лише в 1960 р. круїзні судна знову відновили свою діяльність. Кожна круїзна компанія, що перебувала під загрозою зникнення, почала шукати новий шлях на заміну трансатлантичного маршруту, і Карибське море стало привертати увагу як новий круїзний маршрут. Починаючи з

⁹ «Бремен» – лайнер легенда. История великого Корабля. URL: <https://matsam.livejournal.com>

¹⁰ RMS Caronia. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/RMS_Caronia

використання карибського маршруту, круїзна індустрія відродилася. Ера повномасштабного сучасного круїзного бізнесу поступово набувала успіху.

Проте дійсного розквіту круїзна справа отримала лише в 70-х рр. ХХ ст. Сучасна круїзна індустрія, як ми її знаємо сьогодні, зародилася в основному в Маямі в 1970-х роках, коли круїзні судна почали ходити по всьому Карибському морі. У той час це був ще ексклюзивний продукт, орієнтований на невеликий ринок. Зазвичай кораблі мали місткість від 400 до 800 пасажирів. Однак енергетична криза 1970-х років, яка спричинила зростання цін на нафту змусила великі судноплавні компанії, на чолі з Carnival і Royal Caribbean, почати розмірковувати про будівництво більших суден, які б дозволили розширити ринок для нових клієнтів і знизити експлуатаційні витрати.

Саме тоді в США була реалізована ідея круїзних подорожей, вельми цікавих та насичених розвагами. Поступово круїзні кораблі стали справжніми плавучими містами, які пропонують усі зручності. Тоді з'явилась нова концепція методології обслуговування круїзних туристів, яку висунув та здійснив головний маркетолог круїзної фірми Carnival – Боб Дікенсон, який раніше працював у відомій автомобільній компанії Ford Motors. Він запропонував ідею розвитку розваг на круїзах. Наприклад, влаштувати день Нептуна, лотереї, фестивалі та інше.

Раніше у салонах розкішних лайнерів можна було побачити тільки самих титулованих осіб – політиків, членів королівських сімей, мільонерів, зірок кінематографу. У кожній країні був свій предмет гордості – свій суперлайнер.

До 1980 р. круїзний бізнес здійснювали вже 15 великих світових компаній. До таких компаній належать: «Royal Caribbean International» (12 суден), «Carnival Group» (22 судна), а також «Holland America Line», «Princess Cruises».

Якщо говорити про стан круїзного розвитку на Чорному морі, то дослідники переконують нас в тому, що історія морського туризму в Україні бере початок ще з 1957 р., коли до міста Одеси почали прибувати пасажирські судна «Победа» та «Грузія». У 1960 р. в країні був організований перший круїз на Кримсько-Кавказькій лінії.

Перші середземноморські круїзи, що вирушали з Одеси, тобто власне з території УРСР, розпочалися у 1967 р. Приводом для їх початку стали військові дії між Об'єднаною Арабською Республікою і Ізраїлем, унаслідок чого різко скоротився традиційний для Єгипту потік європейських туристів. У результаті домовленості між ОАЄ і СРСР до Єгипту, аби компенсувати брак європейських туристів унаслідок арабо-

ізраїльського конфлікту, спрямовувалися радянські туристські групи. В один бік одна група туристів мандрувала морем, у зворотньому напрямі – літаками. Друга група туристів рухалася їй назустріч: спочатку літаком, потім морем. Під час проходження морського круїзного відрізка туристи відвідували міста Варну, Стамбул, Неаполь і прибували до Олександрії, з якої автобусами діставалися Каїру. Інші групи прилітали одразу до Каїру з Одеси, а поверталися додому морським шляхом¹¹.

Станом на 1 січня 1988 р. транспортний вантажопасажирський флот Мінморфлоту СРСР налічував 21 морське судно загальною місткістю 12 тис. пасажиромісць, які обслуговували 14 океанських та 20 внутрішніх ліній і працювали на круїзних лініях Чорноморського морського пароплавства (м. Одеса). У 1991 р., після розпаду СРСР та переходу Чорноморського морського пароплавства під юрисдикцію України, Кримсько-Кавказька лінія припинила своє існування.

Потенціал розвитку круїзного бізнесу все ще залишається величезним, оскільки ця сфера не досягла своєї точки зрілості. За статистикою, лише 3% населення Європи за своє життя брали участь у круїзі. І є райони світу, де поняття про круїзний туризм майже не впроваджено. В Азії кількість людей, які подорожували в круїзі, не перевищує 1%.

Сьогоднішні круїзи перетворилися на курорт на борту і вже не вважаються транспортним засобом для пасажирів. Через зростаючий попит до круїзної індустрії широкого розвитку набуває будівництво нових суден, які є більш технологічними та екологічними. Таким чином, еволюція круїзного сектору матеріалізувалася у появі спеціалізації в рамках круїзів, як за типом маршрутів, так і за типом суден та видів діяльності та послуг на борту.

Круїзний світ є окремим міні-світом, який захоплює та надає всі умови для чудового відпочинку. Для залучення потенційних клієнтів судноплавні компанії проводять спеціальні опитування, щоб повністю задовольнити всі бажання подорожуючих. Опрацювання результатів допомагає їм забезпечити якісніше обслуговування, а також урізноманітнити круїзне життя. Просторі та затишні каюти для відпочинку, льодові ковзанки, обладнання для скелелазіння, організація концертів, доступ до Інтернету, можливість дивитися телебачення, обслуговування в номерах протягом 24 годин, басейни, казино,

¹¹ Корж Н. В., Басюк Д. І. Управління туристичними дестинаціями : підручник: Вінниця : «ПП«ГД Едельвейс і К», 2017. 322 с. URL: <http://www.oridu.odessa.ua/7/7/metoduchni-rek/t/04.pdf>

тренажерні зали, бібліотеки, солярії, тенісні корти, майданчики для гольфу, ресторани, бари, кінотеатри – дозволяють покинути буденний світ речей та зануритися у дивовижні моменти насолоди. До вищеперахованих розваг додається ефект від повільного пересування по водних просторах, що допомагає зняти стрес, а свіже повітря сприяє оздоровленню організму.

2. Сучасний стан та перспективи розвитку круїзного туризму у період невизначеності

Круїзний туризм стає все більш популярним «вибором для відпочинку» у всьому світі. До сьогодні цей вид туризму є лідером у екологічній стійкості та управлінні різноманітними напрямками. За оцінками CLIA, світова індустрія круїзів постійно поповнюється новою кількістю туристів, а також генерує 38 мільярдів доларів на рік пасажирських витрат і є найбільш швидкозростаючим сектором індустрії туризму. За останні двадцять років круїзний туризм зазнав значного розширення (рис. 7).



Рис. 7. Тенденції щодо кількості круїзних туристів у світі

Крейсерські судна зараз добре зарекомендували себе як один з найбільш інтенсивних секторів у світі, і щороку будуються все більш неймовірні сучасні судна. Сектор перетворився з дуже невеликої частини океанічної пасажирської індустрії в повноцінний і складний бізнес у відпустці, включаючи всі різні сфери туристичної індустрії. Економічні, соціальні, культурні та екологічні наслідки круїзного туризму вивчені дуже мало. З цієї причини багато острівних напрямків не мають інструментів для створення стратегій та політики для ефективного управління круїзним туризмом.

Круїзний ринок можна умовно поділити на два сегменти, що паралельно розвиваються: масовий мегалайнери, довжиною понад 300 м і пасажиромісткістю до 2,000 осіб і більше (рис. 8) та нішовий (індивідуальний туризм) на судах невеликого розміру, пасажиромісткістю до 500 осіб. Для обох сегментів ринку характерна висока диференціація продукту, що надається: для масового сегменту – на борту судна; для нішового сегменту – на березі, під час відвідування круїзних портів.



Рис. 8. «Симфонія морів» є найбільшим з коли-небудь побудованих круїзних лайнерів

Круїзи поєднують морський та береговий відпочинок, а також екскурсії в містах швартування, різноманітні видовищні заходи, організація свят на борту. Пасажири морських круїзних суден не користуються послугами готелів і ресторанів та вважаються екскурсантами з особливим імміграційним паспортним режимом. У більшості випадків для країн транзиту, де пасажери виходять на берег, віза не вимагається, однак строк їх перебування, як правило, не перевищує 72 години. Залежно від програм берегового відпочинку прийнято розрізняти дві системи організації круїзів: європейську та американську. Європейська система передбачає подорожі морем із заходом у різні порти з наданням у них екскурсійної програми. Практикуються навіть одно та дводенні поїздки до інших міст. Така система круїзних поїздок охоплює нині до 60% всіх круїзів. Разом з тим, набуває популярності американська система, основною метою якої є надання можливості пасажиром, що знаходяться у круїзі, відпочивати на пляжах у пунктах заходу судна. У сучасних умовах при виборі круїзної

послуги найважливішими є такі чинники: безпечність судна, вартість круїзної послуги, строк надання круїзної послуги, легкість та швидкість доступу до порту відправлення, високий рівень сервісу та відповідальність персоналу, характеристики круїзного судна, якість та умови розміщення і харчування.

Слід враховувати, що круїзні кораблі мають найвищі оперативні видатки в індустрії туризму. Щоб покрити витрати, кораблі мають мати завантаження не менше 80-90%, авіалінії – 60-65%, готелі 50-60%. Тому круїзні послуги залишаються одними з найдорожчих у сфері туристичного обслуговування.

Сучасні лайнери обладнані складними та надійними системами навігації та стабілізації, завдяки чому забезпечується комфортна та безпечна подорож за будь-яких погодних умов. Вони пропонують туристам кілька типів комфортабельних кают, обладнаних телевізорами, холодильниками, різнорівневим освітленням, системами клімат контролю, цілодобове обслуговування та різноманітну інфраструктуру, що включає ресторани, бари, коктейль-холи, басейни, тренажерний зал, спа-салон, кінотеатр, нічні клуби, концертний зал для проведення вечірніх шоу, казино, магазини безмитної торгівлі, бібліотеку та інше. За останні кілька років на нових круїзних лайнерах збільшилася кількість розваг, запропонованих туристам. З'явилися аквапарки, роллердроми, стіни для скелелазіння, боулінг-клуби, симулятори гри в гольф або гонок Формули-1, ковзанка зі штучним льодом та багато іншого.

Можна виділити наступні регіони морського круїзного туризму (табл. 1, рис. 9).

Таблиця 1

Основні регіони круїзного туризму в світі на початку XXI ст.

Регіон	Країни
Басейн Середземного моря	Франція, Італія, Кіпр, Мальта, Греція, Єгипет
Басейн Карибського моря	Барбадос, Гаїті, Ямайка, Мексика, США
Балтійський басейн	Росія, Фінляндія, Латвія
Чорноморський басейн	Туреччина, Україна, Болгарія, Росія
Прибережні води Гавайських островів, Суецький канал, Панамський канал	

У той час як розвиток круїзного бізнесу має надзвичайно успішну бізнес-модель, круїзний сектор також стикається з кількома значними проблемами, такими як виключно конкурентне комерційне середовище, занепокоєння щодо надмірної потужності та можливості призначення для обслуговування більших суден. Хоча місця призначення прагнуть прийняти розширення галузі, вони також повинні керувати часто різноманітними потребами громад, водночас захищаючи місцеве довкілля та мінімізуючи будь-які витрати, пов'язані зі стійким круїзним напрямком¹².

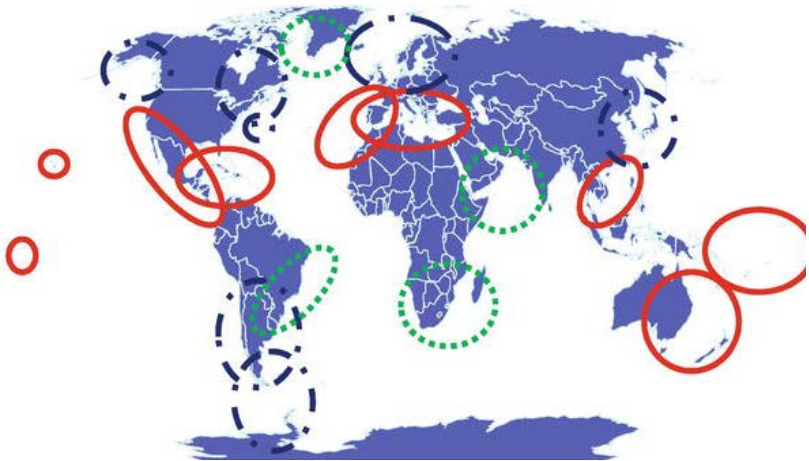


Рис. 9. Основні регіони круїзного туризму в світі на початку XXI ст.

Вибір місць призначення та географічних районів перед тим, як відвідати їх під час майбутнього наземного відпочинку, є одним з найбільш впливових аспектів при виборі круїзної відпустки на борту круїзного лайнера, і більшість пасажирів круїзу часто надають перевагу Карибському басейну, Алясці, Багамам, Європі та іншим країнам. На основі порівняння з іншими категоріями туризму круїзний досвід постійно отримує найвищі оцінки від клієнтів за широким спектром важливих атрибутів відпустки. Перспективи круїзу визнали високу цінність круїзної відпустки, і люди, які вже користувалися цією послугою, вважають її найкращим співвідношенням ціни та якості.

¹² Lester, J., Weeden, C. (2004) Stakeholders, the natural environment and the future of Caribbean cruise tourism. URL: https://www.academia.edu/762877/Lester_J_Weeden_C_2004_Stakeholders_the_natural_environment_and_the_future_of_Caribbean_cruise_tourism

Протягом багатьох років круїзна галузь має високий відсоток оцінки задоволеності клієнтів: близько 97% усіх круїзерів оцінюють свій досвід як «задоволений» або «надзвичайно задоволений». Існує також високий рівень повторних круїзних пасажирів: близько 55% клієнтів відправляються в круїз щорічно, а близько 30% зацікавлені у повторному досвіді в майбутньому.

Круїзний туризм стає все більш популярним у всьому світі. Однак здоров'я та безпека тисяч круїзних туристів опинилися під загрозою через пандемію COVID-19. Відмова від заходу круїзних суден була найважливішою причиною небезпеки для здоров'я, з якою стикаються пасажирів. Більше того, деякі прибережні держави вирішили закрити свої кордони, залишивши пасажирів на волю в разі спалаху COVID-19 на борту. У лютому круїзному лайнеру *Westerdam* під голландським прапором з пасажирів, підозрюваними у зараженні вірусом COVID-19 на борту, було відмовлено зайти в Манілу на Філіппінах, Гаосюн на Тайвані, Китай, Ішіґаки в Японії, Гуам у Сполучених Штатах і Лаем Чабанг у Таїланді¹³.

Вирішення міжнародних проблем охорони здоров'я в різні періоди вимагає різних моделей управління та міжнародної правової системи охорони здоров'я, що їм відповідає. У контексті глобалізації роботу з запобігання пандемії більше не можна розглядати як відповідальність окремої країни. Державний суверенітет поширюється на внутрішні води, що охоплюють їх поблизу території, над якою держава здійснює свій суверенітет. Ці води включають води портів, заток і лиманів. Порти є фактичними торговими місцями для суден, які відкриті для всього світу та мають обмежений доступ державами, що ними володіють¹⁴.

Публічний характер круїзних об'єктів призводить до частих прямих або непрямих контактів між пасажирів. Круїзний туризм зазвичай передбачає переміщення людей у закритих або напівзакритих середовищах. Пасажирів мають спільні санітарні системи та системи кондиціонування повітря на борту, а також у зонах загального користування, таких як ресторани та кімнати відпочинку, спа та басейни. У цих місцях загального користування дверні ручки, змішувачі, кнопки ліфтів, поручні сходів і проходів і прилади в буфеті є звичайними контактними поверхнями серед пасажирів. Ці контактні поверхні стали середовищем передачі вірусу серед пасажирів. Ніщо так не

¹³ Wang, H. (2020). Annual report on CHINA's cruise industry (2020). Beijing: Social Science Literature Press, 23–24. URL: <https://mednexus.org/doi/full/10.1186/s40249-020-00662-x>

¹⁴ Choquet and Sam-Lefebvre, 2020. URL: <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2022.818140/full#B8>

продемонструвало жахи зараження коронавірусом на ранніх стадіях пандемії, як великі спалахи на борту круїзних суден, коли селфі та відео з відпусток раптово перетворилися на похмурі щоденники нескінченних днів, проведених у каютах.

Пасажири двох найбільш постраждалих кораблів *Diamond Princess* і *Grand Princess* були змушені помістити на карантин у своїх невеликих каютах – деякі без вікон – оскільки інфекція на борту вийшла з-під контролю. Щодня тривога й страх наростали, коли капітани кораблів оголошували про нові випадки, які продовжували швидко поширюватися через вентиляційні системи та серед членів екіпажу, які спали в загальних приміщеннях і невтомно працювали протягом дня, щоб доставляти їжу гостям.

Деякі великі круїзні лайнери перевозять більше 5000 пасажирів одночасно. Що стосується джерел, то пасажери на борту часто є вихідцями з різних країн і мають різний імунітет і стан здоров'я. Що стосується віку, то типовими пасажирами круїзу є люди похилого віку. Галузеві торговельні публікації показують, що 51% пасажирів круїзів старше 50 років. Наприклад, середній вік пасажирів круїзного лайнера «*Grand Princess*» становив 66 років, а 1200 пасажирів на борту були старше 70 років¹⁵. Деякі люди похилого віку можуть страждати від хронічних захворювань, які сприяють загостренню ускладнень. Статистичні дані показують, що літні люди становлять велику частку випадків COVID-19 із серйозною інфекцією, госпіталізацією, ускладненнями та смертю¹⁶. Рівень захворюваності та смертності зростає із зараженням пасажирів на борту.

Режим роботи круїзних суден сприяє поширенню вірусів серед різних круїзних суден. Члени екіпажу, заражені вірусом, можуть продовжувати працювати, жити на борту та обслуговувати багато різних кораблів. Як тільки член екіпажу заразиться вірусом, він з високою ймовірністю пошириться на інші кораблі. Беззаперечним є факт, що всі ці проблеми значно вплинули на стан круїзної індустрії і навіть призупинили її розвиток на деякий час.

Тоді було важко уявити, як кораблі, які щорічно перевозять мільйони пасажирів по всьому світу, зможуть знову безпечно плавати. Навіть після того, як розгортання вакцинації набрало обертів у Сполучених

¹⁵ Choquet, A., and Sam-Lefebvre, A. (2020). Ports closed to cruise ships in the context of COVID-19: What choices are there for coastal States? *Ann. Tourism Res.* 86:103066. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103066> URL: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/33046943/>

¹⁶ Smorenberg, A., Peters, E. J., van Daele, P., Nossent, E. J., and Muller, M. (2021). How does SARS-CoV-2 targets the elderly patients? A review on potential mechanisms increasing disease severity. *Eur. J. Intern. Med.* 83, 1–5. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ejim.2020.11.024>

Штатах, що дозволило більшості секторів подорожей відновити роботу, круїзні лайнери залишалися пришвартованими в портах, що щомісяця коштувало промисловості мільярдів доларів збитків.

За даними агентства кредитного рейтингу Moody's, Carnival, найбільша круїзна компанія в світі, і два інших найбільших круїзних оператора, Royal Caribbean і Norwegian Cruise Line, втрачали майже 900 мільйонів доларів щомісяця під час пандемії. За даними Міжнародної асоціації круїзних ліній, торгової групи, галузь перевезла на 80% менше пасажирів минулого року в порівнянні з 2019 р. Кількість робочих місць за підтримки круїзів скоротилася на 51%, а доходи знизилися на 99,5% у річному обчисленні – до 31 мільйона доларів у 2020 р. проти 6,5 мільярдів доларів у 2019 р.

Зрештою, більшість круїзних компаній пережили пандемію неушкодженими, але лише після отримання допомоги від урядів за кордоном або грошей, зібраних від інвесторів, підтриманих силами Федеральної резервної системи та інших підтримувати економіку.

Не можна заперечувати, що призупинення круїзної індустрії через пандемію завдала серйозної шкоди багатьом сегментам туристичної індустрії, навіть за межами самої круїзної індустрії. У порівнянні з 2019 р., економічні дані 2020 р. ілюструють далекосяжні наслідки пандемії та підкреслюють важливість круїзного туризму для економіки по всьому світу.

Навіть під час пандемії величезна кількість людей, які здійснили бронювання, відмовилися від повернення коштів, замість цього конвертували вже зроблені платежі в кредит для майбутніх подорожей, які компанії часто пропонували за більш високою вартістю як стимул.

Просування та зростання круїзної індустрії сприяє Міжнародна Асоціація Круїзних Компаній (CLIA), створена в 1975 р. До її складу входить 26 найбільших круїзних компаній, більше 16 тис. туристичних агентств з усього світу, більше 100 найбільших постачальників круїзної індустрії. CLIA приймає законодавства, що сприяють створенню безпечної та сприятливої атмосфери на круїзних лайнерах; навчає та розвиває туристичні агентства, що є її членами.

27 січня ця круїзна спільнота оприлюднила звіт «Статус круїзної індустрії на 2022 рік». Загалом, звіт демонструє, що галузь продовжує відновлювати круїз за допомогою перевірених протоколів і показує цінність круїзного туризму для громад по всьому світу.

Круїзна галузь лідирує у світі завдяки своїм обширним протоколам охорони здоров'я та безпеки, розробленим спільно з деякими з провідних світових медичних експертів. Ці протоколи допомогли галузі відновити обслуговування, іноді в таких місцях, як Багамські острови,

Норвегія чи Мальта. Станом на січень 2022 р. понад 75% морської ємності CLIA відновлено в експлуатації. Майже 100% повернулися в експлуатацію до серпня 2022 року. У 2022 р. морські члени CLIA запустили 16 нових кораблів, у тому числі п'ять суден і дев'ять експедиційних кораблів.

Незважаючи на те, що круїзи відновилися, операторам досі доводиться боротися з безліччю внутрішніх та міжнародних правил, деякі з яких накладають суворі умови для пасажирів, які відправляються на берегові екскурсії. Прибережні держави залишають за собою право відмовляти іноземним круїзним суднам у вході в порти та не допускати посадки або висадки осіб, які перебувають на борту. При цьому таких випадків вже стало значно менше.

Впродовж останніх десятиліть ринок морських круїзів демонстрував значне збільшення і стабільний приріст. Проте через розповсюдження вірусу COVID-19 та загрози захворювання ця галузь була вимушена призупинити роботу. Враховуючи важливість круїзного туризму для економіки по всьому світу, вплив призупинення круїзного руху мав далекосяжні наслідки для круїзної спільноти, яка включає порти, пункти призначення, постачальників послуг, туроператорів, туристичних агентств і сотень тисяч малого та середнього бізнесу^{17,18}.

Незважаючи на те, що пандемія триває – шанси на швидку реабілітацію є. Після місяців підготовки до виконання суворих інструкцій щодо охорони здоров'я та безпеки, встановлених центрами з контролю та профілактики захворювань, круїзні лінії почали знову приймати пасажирів на рейси. Тому круїзні лайнери, які працюють сьогодні, пропонують одне з найбільш вакцинованих та суворо контрольованих середовищ для мандрівників.

¹⁷ Kyrylov Y., Hranovska V., Boiko V., Kwilinski A., & Boiko L. (2020), International Tourism Development in the Context of Increasing Globalization Risks: On the Example of Ukraine's Integration into the Global Tourism Industry. *Journal of Risk and Financial Management*, 13 (12), 303. DOI: <https://doi.org/10.3390/jrfm13120303>; Lyulyov O., Us Y., Pimonenko T., Kwilinski A., Vasylieva T., Dalevska N., Polcyn J., & Boiko V. (2020), The Link between Economic Growth and Tourism: COVID-19 Impact. In Khalid S. Soliman (Ed.), *Proceedings of the 36th International Business Information Management Association (IBIMA) 4–5 November 2020* (pp. 8070–8086). Granada: IBIMA Publishing

¹⁸ Бойко В.О., Логвиненко Ю. В. Круїзне судноплавство в умовах карантинних обмежень. The III International Scientific and Practical Conference «Society and science. Problems and prospects», January 25–28, 2022, London, England. P. 619-621. URL: <https://isg-konf.com/wp-content/uploads/2022/01/SOCIETY-AND-SCIENCE.-PROBLEMS-AND-PROSPECTS.pdf#page=620>

ВИСНОВКИ

Занурення в природне середовище або величні пам'ятки використовувалися в різні епохи, щоб змінити рутину буденного життя людини. Якраз транспортна революція ХІХ-го століття спричинила створення індустрії круїзів, яка ознаменувала еру вишуканого відпочинку, зробивши із морської поїздки розважальну мандрівку.

Ера морського туризму бере свій початок в Англії. Спочатку подорожі сприймалися як морські прогулянкові рейси, однак вони здійснювались на звичайних лінійних пароплавах. Умови в яких перебували пасажери на борту постійно поступово змінювались в кращий бік, лайнери почали будувати з акцентом на покращення комфорту, а не збільшення швидкості.

У минулому ХХ ст. панувала мода на відпочинок, а з її зміною змінився і туристичний попит. Через це більшість трансатлантичних подорожей зосереджувались на подорожах до жарких регіонів, таких як Карибське або Середземне море чи Багамські острови. З метою надання клієнтам більше якісних послуг, компанії були вимушені переобладнувати свої судна. У додачу до класичних танцювальних залів на борту з'явилися кабаре, басейни та інші різноманітні заходи на свіжому морському повітрі.

Великі міграційні процеси спонукали до нових підходів у суднобудуванні, що дозволило будувати набагато більші кораблі. Проте через світові війни на деякий час розвиток круїзного туризму було призупинено. Тільки 1970-і та 1980-ті роки стали періодом значного зростання круїзних компаній та кількості пасажирів.

На сьогодні рівень надання круїзними операторами туристам різноманітних послуг може порівнятися тільки з вишуканими курортами та готелями. Перелік розважальних заходів на круїзних лайнерах немає меж. Відвідування ресторанів з вишуканою кухнею, пляжів під час зупинок, тематичних лекцій та виставок все це доступне туристам під час подорожі. На сьогодні у світі нараховується майже 280 круїзних компаній, які пропонують клієнтам широких вибір маршрутів для будь-якого бюджету.

Останніми роками попит громадян на круїзний туризм значно знизився через поширення у всьому світі пандемії COVID-19 та початку повномасштабного вторгнення росії на територію України. Ці два фактори негативно вплинули на круїзний туризм завдавши серйозного удару по цій галузі, яка понесла колосальні економічні збитки та втратила частину робочих місць. У 2020 р. пандемія нової коронавірусної хвороби COVID-19 призупинила комерцію круїзного

бізнесу, що завдало серйозного удару по круїзній індустрії. Згідно зі статистичними даними Міжнародної круїзної асоціації (CLIA), це призвело до глобальних економічних збитків та втрати робочих місць.

На сьогодні власники круїзних компаній розширюють свої можливості і вдаються до різних неординарних рішень, щоб хоч якось утриматись у цьому бізнесі. Декілька епідеміологів поставили під сумнів, чи зможуть круїзні лайнери з їх високою місткістю, близьким розташуванням і вимушеною фізичною близькістю відновитися під час пандемії, чи зможуть вони повернути довіру мандрівників, травмованих від початкових спалахів. За даними CLIA, режим роботи круїзних суден майже повністю реабілітувався до серпня 2022 р.

В Україні круїзний туризм непопулярне явище, лише останнім часом держава робила певні кроки назустріч морському круїзному туризму, але ще багато проблем залишаються невирішеними. Здавалося, що Україна, як велика морська держава, мала б більше приваблювати різноманітні круїзні компанії інших країн, які могли б залучати наші порти до своїх маршрутів. Однак, навіть у довоєнні часи, ситуація була прямо протилежною: кількість заходів суден круїзних лайнерів до українських портів щорічно зменшувалась. В останні три роки у період пандемії COVID-19 та з початком повномасштабного вторгнення росії на територію України, а також через блокування її чорноморських портів заходи до них круїзних лайнерів більше не відбуваються. Через це сьогодні і на невизначений термін потік іноземних туристів, які мали бажання знайомитися з нашою державою у такий спосіб зовсім припинився.

Розвиток у південному регіоні України круїзного судноплавства посприяв би залученню інвестицій та відчутно вплинув би на ріст регіональної економіки. Вирішення стратегічних завдань щодо активізації розвитку ринку туризму в Україні, враховуючи концентрацію наявних ресурсів та світовий досвід, загострення конкурентної боротьби, посилення вимог споживачів, розширення та задоволення їх потреб, обумовлюють розвиток якісних круїзних послуг. За цих умов особливого значення набуває розроблення цілісної круїзної політики держави, що на даний час не відповідає сучасним реаліям.

АНОТАЦІЯ

Країни які пов'язані з акваторією морів чи океанів мають змогу розвивати круїзний туризм, який об'єднує у собі всі відомі форми індустрії гостинності, різноманітні види організації відпочинку та сервісу. Але рівень розвитку такої форми туризму має суттєві відмінності у різних країнах світу і його роль та внесок в економіку

держав також неоднакові. Не зважаючи на це галузь продовжує бути світовим лідером, надаючи один із найбезпечніших форм відпочинку. Стаття присвячена аналізу розвитку привабливості круїзного туризму у світі як перспективного сегменту індустрії гостинності на міжнародному ринку. У роботі розглянуто історію, сутність та особливості поняття круїзного туризму. Мотивацією збільшення кількості водних подорожей є бажання громадян проводити свій відпочинок на воді в комфортних умовах отримуючи якісні послуги від туроператорів.

Література

1. Історія винаходу пароплавання. URL: <https://jak.koshachek.com/articles/istorija-vinahodu-paroplava-istorija.html>
2. Про перші судна та пароплави. URL: <https://cprs.kiev.ua/news/piznavalne/pro-pershi-sudna-ta-paroplavy/>
3. Мальська М., Паньків Н., Ховалко А. Історія розвитку туризму : навч. посібник: Львів, 2016. URL: <https://geography.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2020/02/history-tour-development-Pankiv.pdf>
4. Компанія Peninsular and Oriental Steam Navigation. URL: https://ru.frwiki.wiki/wiki/Peninsular_and_Oriental_Steam_Navigation_Company
5. Абрамов В. В., Тонкошкур М. В. Історія туризму : підруч.; Харк. нац. акад. міськ. господарства. Харків : ХНАМГ, 2010. 294 с.
6. Удивительная история Французского океанского лайнера. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=nBgwHJE6o7w&vl=ru>
7. Який корабель здійснив першу навколосвітню подорож. кругосвітні плавання і подорожі. URL: <https://tohostel.ru/uk/shengen/kakoi-korabl-sovershil-pervoe-krugosvetnoe-puteshestvie-krugosvetnye/>
8. «Бремен» – лайнер легенда. История великого Корабля. URL: <https://matsam.livejournal.com>
9. RMS Caronia. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/RMS_Caronia
10. Корж Н. В., Басюк Д. І. Управління туристичними destinations : підручник: Вінниця : «ПП «ТД Едельвейс і К», 2017. 322 с. URL: <http://www.oridu.odessa.ua/7/7/metoduchni-rek/t/04.pdf>
11. Lester, J., Weeden, C. (2004) Stakeholders, the natural environment and the future of Caribbean cruise tourism. URL: https://www.academia.edu/762877/Lester_J_Weeden_C_2004_Stakeholders_the_natural_environment_and_the_future_of_Caribbean_cruise_tourism

12. Wang, H. (2020) Annual report on CHINA's cruise industry (2020). Beijing: Social Science Literature Press, 23–24. URL: <https://mednexus.org/doi/full/10.1186/s40249-020-00662-x>
13. Choquet and Sam-Lefebvre. 2020. URL: <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2022.818140/full#B8>
14. Choquet, A., and Sam-Lefebvre, A. (2020). Ports closed to cruise ships in the context of COVID-19: What choices are there for coastal States? *Ann. Tourism Res.* 86:103066. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103066> URL: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/33046943/>
15. Smorenberg, A., Peters, E. J., van Daele, P., Nossent, E. J., and Muller, M. (2021). How does SARS-CoV-2 targets the elderly patients? A review on potential mechanisms increasing disease severity. *Eur. J. Intern. Med.* 83, 1–5. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ejim.2020.11.024>
16. Kyrylov Y., Hranovska V., Boiko V., Kwilinski A., & Boiko L. (2020), International Tourism Development in the Context of Increasing Globalization Risks: On the Example of Ukraine's Integration into the Global Tourism Industry. *Journal of Risk and Financial Management*, 13 (12), 303. DOI: <https://doi.org/10.3390/jrfm13120303>
17. Lyulyov O., Us Y., Pimonenko T., Kwilinski A., Vasylieva T., Dalevska N., Polcyn J., & Boiko V. (2020), The Link between Economic Growth and Tourism: Covid-19 Impact. In Khalid S. Soliman (Ed.), *Proceedings of the 36th International Business Information Management Association (IBIMA) 4–5 November 2020* (pp. 8070–8086). Granada: IBIMA Publishing.
18. Бойко В.О., Логвиненко Ю. В. Круїзне судноплавство в умовах карантинних обмежень. The III International Scientific and Practical Conference «Society and science. Problems and prospects», January 25–28, 2022, London, England. P. 619–621. URL: <https://isg-konf.com/wp-content/uploads/2022/01/SOCIETY-AND-SCIENCE.-PROBLEMS-AND-PROSPECTS.pdf#page=620>

Information about the author:

Viktoriia Boiko

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Tourism, Hotel and Restaurant
Business and Foreign Languages
Kherson State Agrarian and Economic University
23, Stritenska str., Kherson, 73006, Ukraine
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8032-5731>