

~ ЕКОНОМІКА ТУРИЗМУ ТА ГОТЕЛЬНО-РЕСТОРАННА СПРАВА ~

УДК 338.48

DOI:10.32680/2409-9260-2022-3-4-292-293-107-113

СУЧАСНИЙ РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ МІЖНАРОДНОГО КРУЇЗНОГО РИНКУ

Нездоймінов С. Г., кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри туристичного та готельно-ресторанного бізнесу, Одеський національний економічний університет, м. Одеса, Україна
e-mail: 2072945@gmail.com
ORCID: 0000-0002-7349-596X

***Анотація.** У статті проаналізовано сучасний стан розвитку інфраструктури міжнародного круїзного ринку в умовах подолання наслідків впливу пандемії COVID-19 та скорочення туристичної мобільності. Метою статті є аналіз сучасних трендів розвитку інфраструктури міжнародного круїзного ринку та напрямів туристичних потоків в умовах відновлення туристичної мобільності. Наведено дані аналізу ринкових часток провідних міжнародних круїзних компаній за 1995 - 2020 роки. Визначено фактори, які сприяють розвитку круїзної інфраструктури, підвищенню привабливості прибережних територій та центрів прийому круїзних туристів. Виявлено сучасні тренди розвитку міжнародних круїзних туристичних потоків та зроблено прогноз розвитку світової круїзної інфраструктури до 2027 року. Доведено, що за останні 10 років інфраструктура індустрії круїзного ринку Європи істотно розширилася і має стабільну тенденцію зростання за рахунок введення нових пасажирських круїзних суден на Дунайських туристичних маршрутах.*

***Ключевые слова:** інфраструктура, туризм, світовий круїзний ринок, круїзні компанії, пандемія.*

MODERN DEVELOPMENT OF THE INFRASTRUCTURE OF THE INTERNATIONAL CRUISE MARKET

Nezdoyminov Sergey, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Tourism, Hotel and Restaurant Business, Odessa National Economic University, Odessa, Ukraine
e-mail: 2072945@gmail.com
ORCID: 0000-0002-7349-596X

***Abstract.** The article analyses the current state of development of the infrastructure of the international cruise market in terms of overcoming the effects of the COVID-19 pandemic and reducing tourist mobility. The data of the analysis of market shares of the leading international cruise companies for 1995 - 2020 are given. Factors influencing the development of cruise infrastructure, the attractiveness of coastal areas and reception canter for cruise tourists have been identified. The modern trends and directions of development of international cruise tourist flows are revealed and the forecast of development of the world cruise infrastructure till 2027 is made. It has been proven that over the last 10 years the infrastructure of the European cruise market industry has significantly expanded and has a stable growth trend due to the introduction of new passenger cruise ships on the Danube tourist routes. It is determined that the current trend is the course of cruise companies to green the cruise fleet, operators have abandoned plastic utensils on cruises, there is a transition to new fuels for ships, uses both fuel and batteries. All new liners starting in 2019, running on petroleum fuel, are equipped with special exhaust gas cleaning systems. In addition to technical and technological changes in the field of maritime tourism, there are global changes in the priority areas of cruises, which entail further changes in cruise regions. It is established that river tourist cruises are becoming more and more popular; changes in the popularity of cruise regions have been noted. Despite the fact that sea cruises remain the largest in number of visits, the Danube region is becoming increasingly popular among tourists in Europe. At the same time, the development of cruise infrastructure in the Black Sea region, and in particular in the coastal regions of Ukraine, is constrained by Russia's military aggression against Ukraine.*

***Keywords:** infrastructure, tourism, world cruise market, cruise companies, transport systems, pandemic.*

JEL Classification: F200, L830, R 410.

Постановка проблеми. Розвиток інфраструктури міжнародного ринку круїзних подорожей може спонукати підприємців туристичного бізнесу до пошуку нових напрямів диверсифікації власної підприємницької діяльності, а регіональні органи влади – до залучення інвестицій у розбудову інфраструктури прийому та обслуговування круїзних туристів, формування нових локацій водного туризму. Категорія «інфраструктура міжнародного круїзного ринку» у нашому дослідженні розглядається як система установ, круїзних операторів водного пасажирського транспорту, туристичних підприємств, портів, організацій

і служб, які забезпечують рух товарів та послуг, грошей, робочої сили, обслуговують і створюють сприятливі умови щодо ефективного функціонування міжнародного ринку круїзних послуг. На водних туристичних маршрутах регіонів світу зосереджено унікальні історичні та культурні пам'ятки, інші туристично-рекреаційні об'єкти, що приваблюють туристів, які за умови ефективної координації діяльності підприємств водного транспорту і суб'єктів туристичного бізнесу, закладів культури, державних органів управління можуть стати джерелом залучення інвестицій міжнародних круїзних операторів, збільшити доходи місцевих та регіональних бюджетів. Європейський вектор реформування економіки, модернізації портової круїзної інфраструктури потребує активізації діяльності підприємств транспорту щодо забезпечення туристичного руху на водних шляхах України. Але на жаль, у сучасний період воєнної агресії Росії проти України наша держава не має можливості продовжувати модернізацію портової інфраструктури, круїзних причалів для прийому міжнародних морських і річкових круїзних лайнерів та обслуговування туристів на річках Дніпро й Дунай, налагодження маршрутів між туристичними центрами узбережжя Чорного моря, як це мало місце до війни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій останніх років. Сучасні процеси розбудови інфраструктури міжнародного круїзного ринку, моделі розвитку круїзних портів досліджували зарубіжні науковці, серед яких варто виділити праці Мохд Насір Ф., Ханафія М. Х. [1]; Палліс А. А. та Арапі К. П. [2]. Соціально-економічні, екологічні й культурні проблеми розвитку ринку круїзних послуг, вплив круїзного туризму на економічний розвиток регіонів аналізували Т. Макніл, Д. Возняк [3]; Вайа Є., Гарсія Дж., Мурільо Дж., Романі Дж., Сурінбач [4]. Дослідник Бауман А. С. розглядав проблеми овертуризму в європейських круїзних портах [5]. Соціальну відповідальність круїзних компаній у контексті охорони довкілля досліджувала Гросбуа Д. [6]. Як вважають дослідники, круїзний ринок поділився на два сегменти – морські та річкові круїзи. У порівнянні з морськими круїзами, річкові круїзи також стають дедалі популярнішими серед туристів і сприяють зростанню економіки країн.

На думку Драгін, Йовичі, Бошкович, є кілька чинників, які визначили тенденції розвитку інфраструктури ринку річкових круїзів, серед яких цінова конкуренція між туристичними компаніями щодо приваблення туристів, екологізація флоту, попит і пропозиція в нових сегментах подорожі в безпечних умовах та інші [7]. Як підкреслюють Ціотас Д., Ніавіс С. та Сдроліас Л. в науковій літературі недостатньо досліджень, присвячених державно-приватному партнерству між портами і круїзними компаніями [8].

Відокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми. Специфіка розвитку інфраструктури міжнародного круїзного ринку вимагає проведення досліджень щодо прогнозування напрямів туристичного попиту в умовах подолання наслідків пандемії, відновлення туристичної мобільності та круїзного обслуговування туристів після завершення війни Росії проти українського народу. Важливо розробити практичні рекомендації щодо відновлення туристичних подорожей водними шляхами України. Результати дослідження останніх тенденцій світового круїзного ринку надали змогу виявити проблеми модернізації круїзної інфраструктури та розвитку водного туризму.

Мета дослідження. Метою статті є аналіз сучасних трендів розвитку інфраструктури міжнародного круїзного ринку та напрямів туристичних потоків в умовах відновлення туристичної мобільності.

Основний матеріал. За підрахунками фахівців, міжнародний круїзний бізнес приносить на рік, приблизно 18 мільярдів доларів США доходів провідним круїзним компаніям світу та за останні двадцять років є найбільш швидкозростаючим сектором туристичної галузі із середньорічним темпом зростання пасажирів – 7,4%. Ринок круїзних послуг до пандемії COVID-19 збільшився майже вдвічі більше, ніж темпи зростання туризму в цілому, і очікується, що це зростання триватиме й надалі. Як свідчать дослідження, Північноамериканська круїзна індустрія є домінуючою на цьому ринку і генерує, наприклад у 2019 році до 15,4 мільйонів пасажирів у портах США [9]. Розподіл ринкових часток, лідерів міжнародного круїзного бізнесу станом на 2020 р. наведено у таблиці 1.

Дослідження свідчать, що незважаючи на підвищення популярності Середземноморського регіону – найзначнішого світового місця призначення багатьох туристів, – його регіональна частка у глобальному туризмі протягом 1995–2020 років зменшується. Звернемо увагу на те, що на розвиток круїзного туризму у будь-якій країні впливають такі фактори, як наявність туристичної і круїзної інфраструктури, механізмів реалізації державної політики

щодо розвитку круїзного сектору економіки прибережних територій та центрів туризму, сприятливе соціальне і бізнесове середовище, а також доступна система комунікацій для круїзних туристів [11, с. 157]. Відзначимо, що мультиплікативний ефект у сфері круїзного туризму спостерігається через диференціацію пропозиції, зростання якості обслуговування пасажирів, що призводить до формування додаткових робочих місць у галузі та зростання доходів місцевого бюджету в DESTИНАЦІЯХ, ПРИЙМАЮЧИХ КРУїЗНИХ ТУРИСТІВ.

Таблиця 1

Світові лідери круїзного ринку, 1995 – 2020 рр.

N	Круїзні компанії	Кількість суден	Ліжко-місця, тис.	Пасажиро - місткість, тис. місць	Ринкова частка, %
1.	Carnival Corporation	113	273,5	13 404,0	42,1
2.	Royal Caribbean Cruises	53	144,3	7 260,9	22,8
3.	MSC Cruises	19	63,0	3 159,3	9,9
4.	Norwegian Cruise Line	27	59,1	2 878,3	9,0
Всього:		212	539,9	26 702,5	83,8

Джерело: складено автором за матеріалами [10]

У сучасних умовах воєнної агресії Росії наша держава втрачає людські, природні, історико-культурні та туристичні ресурси, під загрозою руйнування опинилися міста – центри міжнародного туризму, музеї та пам'ятки світової спадщини ЮНЕСКО, інфраструктурні об'єкти морських портів. Збитки від російської агресії станом на 10.03.2022 р. перевищили 10 млрд. доларів США у секторі транспортної інфраструктури України.

У таблиці 2 наведено дані, які демонструють темпи розвитку інфраструктури міжнародного круїзного ринку щодо будівництва флоту та пасажирських терміналів [10]. Якщо у 2007 році у світі на кожне круїзне судно в середньому припадало менше 1,2 тис. причалів, то вже у 2017 році – близько 1,5 тис., а за прогнозами до 2027 року – їх кількість досягне понад 1,7 тис. Наприклад, круїзна компанія MSC Cruises планує побудувати до 2027 року 12 нових лайнерів загальною вартістю понад 11 мільярдів доларів США. Їхня загальна пасажиромісткість складе близько 45 000 осіб. Компанія MSC Cruises вважається лідером круїзної індустрії з будівництва лайнерів, які працюють на екологічній системі скрапленого природного газу (СПГ). П'ять з 12 заявлених до будівництва суден, будуть працювати на СПГ [12]. За прогнозами, темп приросту будівництва круїзних лайнерів за 10 попередніх років до кінця 2022 року, досягне 65, 26% (табл. 2).

Таблиця 2

Прогноз розвитку міжнародної круїзної інфраструктури до 2027 року

Рік	Кількість пасажирських причалів, тис. од.	Темп приросту будівництва причалів, у відсотках до попереднього року, %	Кількість круїзних суден, од.	Темп приросту будівництва круїзних суден, у відсотках до попереднього року, %
2007	346	x	294	x
2012	426	23,12	284	- 3,40
2017	535	25,59	365	28,52
2022	704	31,59	422	15,62
2027	750	6, 53	434	2,84
Темп приросту,				

2022 -2012,%	x	65,26	x	24,15
Темп приросту 2027 -2017,%	x	40,19	x	18,90

Джерело: складено автором за матеріалами [10]

Динаміка розвитку попиту на водні подорожі свідчить, що найбільшими країнами – постачальниками туристичних потоків круїзних пасажирів є Німеччина, Японія, США, Китай, Великобританія. Обсяг послуг круїзного туризму між країнами Західної і Східної Європи буде зростати, в основному, у напрямку зі Сходу на Захід. Разом з очікуваним економічним розвитком країн Східної Європи, розбудовою інфраструктури, транспортних та комунікаційних систем міжнародний круїзний туризм для країн, що розвиваються, стане джерелом не тільки надходження іноземної валюти, але й створення нових робочих місць [9].

За даними звіту компанії «Maritime Strategies International» (MSI), прогнозується, що кількість пасажирів круїзних лайнерів по всьому світу збільшиться майже втричі, з 8 млн. у 2021 році до 22,3 млн. туристів у 2022 році, але цей обсяг, все ще на 25% менше, ніж в останньому перед пандемічному 2019 році. Водночас компанія Royal Caribbean Group повідомила про збитки у розмірі 1,3 мільярда доларів за третій квартал 2020 року. Незважаючи на те, що її європейські дочірні компанії TUI Cruises та Napag-Lloyd Cruises повернулися до обмежених рейсів, компанія продовжувала витратити у 2021 році від 250 до 290 мільйонів доларів щомісячно на витрати вимушеного простою, оскільки її глобальний флот очікує на повернення в експлуатацію після пандемії COVID-19 у 2022 році [13]. Фахівці, визнаючи мінливість ситуації з COVID-19 у всьому світі, допускають у гіршому випадку падіння туристичного потоку до 14 млн. пасажирів у 2022 році. За оптимістичним прогнозом, компанія Royal Caribbean Group очікує стабільності з 2023 року, коли кількість пасажирів може досягнути 27,1 млн. Аналітики очікують у 2024 р. збільшення базового значення до 31,3 млн. (трохи більше, ніж у 2019 р.) та до 33 млн. пасажирів у 2025 році [14].

Україна також відчула економічні наслідки пандемії для круїзної інфраструктури. Наприклад, в Одеському морському порту у 2021 році обслужили єдиний за останні два роки круїзний лайнер SeaDream II, більшість туристів якого отримали від міста екскурсійні послуги. 22 заявки на заходи міжнародних круїзних лайнерів у 2021 р. було скасовано. У 2022 році було заплановано 30 заходів круїзних лайнерів у порт Одеси, але воєнна агресія Росії скасувала плани міжнародних операторів. У 2021 році міжнародний круїзний флот експлуатував близько 80% його причальної потужності, що склало близько 220 океанських суден. Повернення до звичайної навігації на міжнародних круїзних лініях затримується через низку заходів щодо подолання наслідків пандемії COVID-19 у країнах світу [14].

Розглядаючи напрями розвитку сегменту міжнародного ринку круїзних послуг на р. Дунай, звернемо увагу на їх основні види:

- міжнародні круїзні лінії на судах з каютами (rivercruises), основу яких складають туристичні круїзи в районі Верхнього Дунаю і круїзи за маршрутами в українську та румунську частини Дельти Дунаю;
- короткі національні та міжнародні лінійні перевезення на судах без кают (linerservices), основу яких складають лінії з придунайських центрів туризму (Відень, Будапешт, Братислава);
- перевезення на судах, які працюють без розкладу (nonscheduledservices) в основних центрах річкового туризму.

Дослідження стану інфраструктури міжнародного ринку круїзних послуг на р. Дунай показало, що функціонування основних круїзних ліній пов'язане з діяльністю національного судовласника «Українське Дунайське пароплавство», який має на балансі 4 пасажирських теплохода і 2 екскурсійно-прогулянкових судна, загальною місткістю 1618 пасажиромісць [11]. Круїзний флот пароплавства надає послуги з туристичних перевезень іноземним операторам за маршрутами Пассау – Відень – Будапешт – Пассау, Пассау – Відень – Будапешт – Вилкове – Пассау. Круїзи є найдинамічнішою частиною дунайського судноплавства. Динаміка перевезень пасажирів по

р. Дунай у 2014 – 2020 роках наведено у табл. 3. За нашими розрахунками, зростання пасажиропотоку на лініях Верхнього Дунаю за цей період до пандемії COVID-19 (2020 рік) складає до 67,4%, а у Дельту Дунаю – 65,9%.

Таблиця 3

Динаміка перевезень пасажирів по р. Дунай у 2014 – 2020 роках, тис. чол.

Круїзні лінії	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Верхній Дунай	486	534	564,7	595,5	548,8	720,8	56,1
У Дельту Дунаю	89	83	86,9	97,7	103,6	135,04	5,15

Джерело: складено автором за матеріалами [15]

За останні 10 років інфраструктура круїзного ринку Європи істотно розширилася і має стабільну тенденцію щодо модернізації та зростання.

У туристичних операторів Дунайських круїзів це насамперед позначилося на введенні нових пасажирських круїзних суден. Так за період 2010 – 2019 років круїзний флот збільшився на 80 одиниць (42,1%) і складає 190 круїзних лайнерів, а загальна кількість пасажирських місць зросла на 60,0% [15]. Основу перевезень пасажирів становлять «короткі круїзи», тривалістю 5–7–8 діб, на лінії Пассау – Відень – Братислава – Будапешт – Пассау, Відень – Братислава – Будапешт, а також туристичні рейси з/у порти річок Рейн та Майн. Пасажиропотік на круїзних судах у 2019 р. на лініях Верхнього Дунаю склав 131,2% до показника у 2018 р., а на лініях у напрямку дельти Дунаю – 130,3%. Показники пасажиропотоків у 2019 році є рекордними за весь час спостереження за Дунайським круїзним ринком [15].

У 2020 році на круїзних лініях сегменту ринку Верхній Дунай було здійснено 324 рейси, що становить 8,8% від показника 2019 р. і є наслідком скорочення туристичної мобільності під час пандемії. На круїзних лініях сполучення Угорщина – Словаччина та у Дельту Дунаю здійснено 557 круїзних рейсів. Основний розподіл обсягів перевезень пасажирів на Верхньому Дунаї за країнами прапору у 2012-2019 рр. наведено у таблиці 4. У загальному обсязі круїзного пасажиропотоку 30% перевезень пов'язані з портами відбуття/прибуття річки Рейн і припадають на лінії Верхнього Дунаю [15]. Розподіл обсягів перевезення пасажирів на даному сегменті ринку свідчить, що Україна займає третє місце (5% частки ринку) серед основних операторів круїзного ринку – членів Дунайської Комісії, але поступається основному конкуренту за обсягом перевезень – Болгарії. Європейський річковий круїзний сектор зростає приблизно на 16% щорічно як за кількістю пасажирів, так і за прибутковістю, особливо на ринку Німеччини – безсумнівним лідером ринку річкового туризму [15]. З 2017 року спостерігається світова тенденція до зростання попиту міжнародних туристів на круїзні маршрути річкового транспорту, порівнюючи з попитом на круїзні маршрути океанських суден.

Таблиця 4

Розподіл обсягів перевезення пасажирів на Верхньому Дунаї круїзними судами за країнами прапору (2012-2019 рр.), %

Країна прапору	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Німеччина	17%	20%	16,5%	17,4%	15%	18,9%	19,8%	18,1%
Болгарія	6%	5%	6%	4,3%	6,9%	5,1%	5,3%	5,2%
Україна	4,7%	2,5%	2%	1,8%	3,9%	5,0%	4,5%	5,0%
Румунія	6,2%	5,3%	3%	1,9%	1,3%	-	-	-
Країни – не члени Дунайської Комісії	60%	64%	72%	74%	70,5%	68,5%	68,6%	68,9%

Джерело: складено автором за матеріалами [15]

Дослідники відзначають, що за прогнозами, у 2027 р. місткість міжнародного ринку круїзного туризму складе понад 38 млн. осіб, що забезпечить темп приросту – 151% у

порівнянні з 2017 роком (на 12,8 млн. більше) [16]. Але попит туристів на круїзний вид подорожі в Україні складає лише 1% від загального обсягу попиту українських громадян на тури. На балансі українських судноплавних компаній знаходяться застарілі річкові пасажирські судна, існує невелика кількість операторів круїзного флоту, що ускладнює конкуренцію українських компаній на світовому круїзному ринку. Тому є актуальним питання пошуку додаткових інвестицій щодо модернізації круїзної інфраструктури транспортної галузі економіки країни. Основними викликами у діяльності сектору водного транспорту України є формування інвестиційного механізму будівництва пасажирського малотоннажного флоту, оренда річкових пасажирських суден на зовнішньому фрахтовому ринку по завершенню воєнних дій, залучення країн – донорів до відновлення водних транспортних сполучень та інфраструктури обслуговування туристів.

Висновки. Отже, динаміка розвитку інфраструктури міжнародного круїзного ринку свідчить про зростаючий інтерес туристів до водних подорожей, відвідування туристичних центрів у країнах прибуття, культурних та природних ресурсів, що дозволяє туристичним операторам підтримувати та розвивати попит на послуги круїзного туризму. Туристичний рух сегменту річкових круїзних подорожей по р. Дунай демонструє стабільне зростання, ринок водних подорожей приваблює туристів та нових туристичних операторів, найбільші річкові та морські круїзні лінії регулярно відновлюють або розширюють круїзну інфраструктуру шляхом будівництва сучасних лайнерів. Понад півмільйона пасажирів користуються європейськими річковими круїзними канікулами щороку.

Реалізація круїзного потенціалу приморських та річкових регіонів України вимагає розширення міжнародної кооперації між портами Дунайської транснаціональної програми, яка є фінансовим інструментом Європейського Союзу та спрямована на підтримку економічної, соціальної та територіальної єдності в Дунайському регіоні, ухвалення країнами Чорноморського регіону Конвенції щодо пасажирського судноплавства на Чорному морі. Сподіваємось, що по завершенню російської війни проти України, підприємцями круїзного бізнесу, державними органами влади, західними інвесторами буде здійснено комплекс заходів щодо відновлення туристичних перевезень водним транспортом у межах держави та закордон.

Перспективи подальших пошуків у даному науковому напрямку пов'язані з дослідженнями якості обслуговування круїзних туристів.

Список літератури

1. 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.
2. Pallis A.A., Arapi K.P. and Papachristou A.A. (2019). Models of Cruise Ports Governance. *Maritime Policy and Management*, 46(5), 630-651.
3. MacNeill, T., Wozniak, D. (2018). The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*, 66, 387-404.
4. Vayá E., Garcia J.R., Murillo J., Román J. and Suriñach J. (2018). Economic impact of cruise activity: the case of Barcelona. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 35(4), 479-492.
5. Baumann, A. C. (2021). On the path towards understanding overtourism—cruise tourism and the transportation infrastructure. *World Leisure Journal*, 63(1), 5-13.
6. 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. [https://doi: 10.1080/09669582.2015.1076827](https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1076827).
7. 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.
8. 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.
9. CLIA Global Passenger Report 2020 (2021). URL: <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/research/2021/june/clia-global-passenger-report-2020> (дата звернення 20.03.2022).
10. Cruise Industry News Annual Report (2020). URL: <https://www.cruiseindustrynews.com/annual-cruise-industry-report.html> (дата звернення 20.03.2022).
11. Nezdoyminov, S., & Milashovska, O. (2019). River travel as a direction for the development of tourism in Ukraine. *Journal of Geology, Geography and Geoecology*, 28(1), 148-158. <https://>

doi.org/https://doi.org/10.15421/111916.

12. MSC Cruises ділиться планами на майбутнє (2022). URL: <https://inlotcruises.com/ua/news/view/news-msc-cruises-new-ships> (дата звернення 20.03.2022).
13. Cruise Bookings Remain Strong Despite Omicron, New Royal Caribbean Boss Says (2022). URL: <https://www.cruise critic.com/news/6695/> (дата звернення 20.03.2022).
14. Круїзи, як і решта суспільства, можуть безпечно співіснувати з вірусом (2022). URL: <https://inlotcruises.com/ua/news/view/kruizy-kak-i-vse-ostalnoe-obshestvo> (дата звернення 20.03.2022).
15. Market observation for Danube navigation, results in 2019 – 2020 (2021). URL: <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2020/> (дата звернення 20.03.2022).
16. Антоненко І. Я., Мельник І. Л. Перспективні напрями розвитку ринку круїзного туризму. *Ефективна економіка*. 2019. № 2. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6878> DOI: 10.32702/2307-2105-2019.2.8 (дата звернення: 20.03.2022)

References

1. 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.
2. Pallis A.A., Arapi K.P. and Papachristou A.A. (2019). Models of Cruise Ports Governance. *Maritime Policy and Management*, 46(5), 630-651.
3. MacNeill, T., Wozniak, D. (2018). The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*, 66, 387-404.
4. Vayá E., Garcia J.R., Murillo J., Romani J. and Suriñach J. (2018). Economic impact of cruise activity: the case of Barcelona. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 35(4), 479-492.
5. Baumann, A. C. (2021). On the path towards understanding overtourism—cruise tourism and the transportation infrastructure. *World Leisure Journal*, 63(1), 5-13.
6. 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. Retrieved from <https://doi : 10.1080/09669582.2015.1076827>
7. 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.
8. Tsiotas, D., Niavis, S., Sdrolias, 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.
9. CLIA Global Passenger Report 2020 (2021). Retrieved from <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/research/2021/june/cli-global-passenger-report-2020> (accessed March 20, 2022).
10. Cruise Industry News Annual Report (2020). Retrieved from <https://www.cruiseindustrynews.com/annual-cruise-industry-report.html> (accessed March 20, 2022).
11. Nezdoyminov, S., & Milashovska, O. (2019). River travel as a direction for the development of tourism in Ukraine. *Journal of Geology, Geography and Geoecology*, 28(1), 148-158. <https://doi.org/https://doi.org/10.15421/111916>.
12. MSC Cruises dilyt'sya planamy na maybutnye (2022). [MSC Cruises shares plans for the future MSC]. Retrieved from <https://inlotcruises.com/ua/news/view/news-msc-cruises-new-ships> (accessed March 20, 2022) [in Ukrainian].
13. Cruise Bookings Remain Strong Despite Omicron, New Royal Caribbean Boss Says (2022). Retrieved from <https://www.cruise critic.com/news/6695/> (accessed March 20, 2022).
14. Kruyizy, yak i reshta suspil'stva, mozhut' bezpechno spivisnuvaty z virusom (2022). [Cruises, like the rest of society, can safely coexist with the virus] Retrieved from <https://inlotcruises.com/ua/news/view/kruizy-kak-i-vse-ostalnoe-obshestvo> (accessed March 20, 2022) [in Ukrainian].
15. Market observation for Danube navigation, results in 2019 - 2020 (2021). Retrieved from <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2020/> (accessed March 20, 2022)
16. Antonenko, I. and Melnyk, I. (2019). Perspektyvni napryamy rozvytku rynku kruyiznoho turyzmu [Perspective directions of development of the cruise tourism market], *Efektivna ekonomika*, vol. 2, Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6878> DOI: 10.32702/2307-2105-2019.2.8 (accessed March 20, 2022) [in Ukrainian].