

УДК 338.48(477)

Нездоймінов С.Г.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки та управління туризмом
Одеського національного економічного університету

КРУІЗНИЙ РИНОК УКРАЇНИ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ РЕГІОНІВ

THE CRUISE MARKET OF UKRAINE IN THE CONDITIONS OF THE INTERNATIONAL INTEGRATION OF REGIONS

АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто сучасні тенденції розвитку круїзної індустрії в умовах глобалізації та інтеграції регіональних ринків туризму, динаміка розвитку Європейського ринку морських круїзів та суднобудівництва. Зроблено висновок про те, що процеси інтеграції українських морських портів в міжнародну круїзну індустрію, проблеми модернізації круїзної інфраструктури портів вимагають розробки державних пріоритетів щодо морської галузі. Проаналізовано можливості розвитку ринку круїзних послуг та надано рекомендації щодо розвитку круїзного туризму в Чорноморському регіоні.

Ключові слова: глобалізація, круїзна індустрія, міжнародна інтеграція, європейський круїзний ринок, Чорноморський круїзний регіон.

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрены современные тенденции развития круизной индустрии в условиях глобализации и интеграции региональных рынков туризма, динамика развития европейского рынка морских круизов и судостроения. Сделан вывод о том, что процессы интеграции украинских морских портов в международную круизную индустрию, проблемы модернизации круизной инфраструктуры портов требуют разработки государственных приоритетов. Проанализированы возможности развития рынка круизных услуг и даны рекомендации по развитию круизного туризма в Черноморском регионе.

Ключевые слова: глобализация, круизная индустрия, международная интеграция, европейский круизный рынок, Черноморский круизный регион.

ANNOTATION

The article deals with modern trends in the cruise industry in the context of globalization and integration of regional tourism market, the dynamics of the European market of sea cruises and shipbuilding. The conclusion is that the processes of integration of Ukrainian sea ports in the international cruise industry, the problems of modernization of the cruise port infrastructure will require the development of government priorities. Analyzed the possibilities development of the market of cruise services and recommendations are given for the development of cruise tourism in the Black Sea region.

Keywords: globalization, cruise industry, international integration, European cruise market, Black Sea cruise region.

Постанова проблеми. Інтенсивність розвитку глобального круїзного ринку, який формується на основі збільшення пасажиромісткості судів нового покоління вимагає пошуку ефективного механізму функціонування морського круїзного туризму в Причорноморських регіонах України, системного розгляду інвестиційних пропозицій судовласників й круїзних операторів щодо розширення програм обслуговування туристів в морських портах України, сприяння розвитку всіх галузей економіки приморських регіонів держави і забезпечення пріоритетності розвитку морегосподарської діяльності.

Метою статті є визначення проблемних питань, які вимагають пошуку нових форм інтеграції фінансового, промислового та інтелектуального капіталу державних та приватних підприємств морської галузі щодо формування привабливості й розвитку ринку круїзних послуг України в умовах глобалізації й міжнародної інтеграції регіонів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку круїзного бізнесу в Україні, міжнародного туризму і ролі судноплавних компаній в формуванні інноваційного круїзного турпродукту досліджувалися у працях українських фахівців: І.О. Голубкової, В.В. Жихаревої, К.С. Ємельянової, Н.А. Логунової, І.Л. Мельник, О.Л. Михайлюк та ін. [1-7]. У цілому їх висновки зводяться щодо необхідності розвитку потенціалу круїзного судноплавства, міжнародної інтеграції транспортних комунікацій, інноваційно-інвестиційних проектів формування круїзного турпродукту, модернізації інфраструктури морських портів України.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Не зменшуючи значення робіт вітчизняних науковців, варто зазначити, що дослідження впливу інтеграційних чинників глобалізації на розвиток ринку круїзних послуг в приморських регіонах України є недостатньо глибокими і потребують подальшої розробки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний розвиток ринку круїзних послуг полягає у поєднанні в ньому практично всіх форм міжнародного туризму та об'єднанні різних видів сервісу та організації дозвілля (у т.ч. готельне обслуговування, ресторанний бізнес, екскурсійна діяльність). Експерти вважають, що до 2020 року кожен другий турист відчує на собі незабутній досвід круїзного туризму. Глобалізація круїзної індустрії, зростання кількості прийому круїзних лайнерів в морських портах держави, вимагає активізації всіх форм господарської діяльності у сфері круїзних послуг на території портів та їх ролі в прийомі й обслуговуванні круїзних туристів в приморських регіонах України [7, с. 43]. Як свідчать сучасні дослідження наукової літератури, круїзний туризм має величезний ефект для розвитку регіональної економіки:

- залучення до обслуговування транзитних заходів круїзних суден портів, агентських компаній, туроператорів, автотранспортних підприємств, закладів громадського харчування, установ культури. При обслуговуванні базових стоянок судна (зі зміною пасажирів), крім перерахованих підприємств, задіяні також аеропорти та готельний сектор;

- інтенсифікація надходжень до бюджетів всіх рівнів, в першу чергу, місцевого бюджету;

- створення нових робочих місць у сферах, задіяних для обслуговування круїзного судноплавства (у т.ч. у сфері туризму, транспортних перевезень тощо);

- стимулювання розвитку суміжних галузей, включаючи суднобудування та судноремонт;

- рекламування туристичних можливостей регіону (країни в цілому);

- розширення можливостей для міжнародного співробітництва;

- залучення інвестицій у розвиток транспортної та туристичної інфраструктури [8].

Міжнародна асоціація Cruise Lines International Association (CLIA) прогнозує значне зростання круїзної індустрії у 2015 році. Круїзні компанії приваблюють туристів у майже 1000 портів заходу в нових, екзотичних місцях, особливо у швидко зростаючому Азійському ринку. У звіті CLIA також зазначено, що круїзними компаніями до кінця 2015 року, планується запуск на ринок круїзних послуг 22 нових океанських, річкових і спеціальних суден, загальним обсягом інвестицій більш ніж на 4 млрд дол. США. Звернемо увагу, що у 2013 році глобальний економічний дохід круїзної індустрії склав більше 117 млрд дол. США; індустрія підтримувала майже 900,000 робочих місць і зробила внесок в 38 млрд дол. США у вигляді заробітної плати.

Проведені дослідження, за даними 2014 року, дають підстави звернути увагу на сучасний стан розвитку круїзного ринку Європи:

• 6387000 європейців у 2014 році відправилися в круїзи. Цей показник на 0,5% вищий порівняно з попереднім роком.

• Кількість європейців, які обирають відпочинок у круїзі, порівняно з 2008 роком збільшилася на 44%. Незважаючи на той факт, що у 2008 р. почалася економічна криза, круїзна індустрія відмічалася щорічним зростанням.

• Німеччина стала лідером серед країн Європи за кількістю круїзних туристів (1770000 пасажирів), що на 5%, більше, ніж у 2013 році. Здебільшого це відбулося через збільшення потужності німецьких круїзних ліній AIDA і TUI.

• Лідерство відійшло від портів Великобританії, що відобразилося у загальному зниженні кількості британських пасажирів на 4,8%, порівняно з 2013 роком.

• Італія залишається третім за величиною ринком-донором круїзних пасажирів, незважаючи на зниження на 3,1%, що пояснюється уповільненням розвитку ринку Середземномор'я.

• Франція демонструє темпи зростання (13,7%), консолідує себе як четвертий в Європі найбільший ініціативний круїзний ринок.

• Іспанія продовжувала зменшувати обсяги круїзних туристів (- 4,5%), у зв'язку зі зменшенням потужності портів Середземномор'я та припиненню функціонування компанії Pbero Cruises.

• Скандинавський ринок демонструє темп зростання до 5,6% у 2014 році [9].

У той же час в цілому в 2014 році (11 місяців) було побудовано 1681 судно з компенсованим валовим тоннажем у 32 млн т. Лідерами по споруді у 2014 році стали Південна Корея, Китай і Японія. У 2014 році значна частка інвестицій була спрямована в Європу. Спеціалізацією європейського суднобудування залишаються круїзні судна, багатофункціональні суда та суда для освоєння шельфу. Загалом спостерігається тренд зниження обсягу будівництва суден, починаючи з 2011 року (див. рис. 1) [10]. Але вже у 2014 році японська компанія Mitsubishi Heavy Industries отримала замовлення на будівництво двох круїзних лайнерів для найбільшої круїзної корпорації Carnival Corporation, що може стати закінченням абсолютного домінування Європи в розглянутому сегменті суднобудування. У даний час попит на круїзні подорожі задовольняють 63 круїзні лінії. Круїзні компанії планують збільшити додатково ринок своїх послуг за рахунок введення нових морських і річкових круїзних лайнерів загальною пасажиромісткістю до 37 546 місць [9].

Отже, можна з впевненістю стверджувати, що морські круїзи – один із найбільш швидкозрослих секторів світового туристичного ринку, що примушує українських підприємців й управлінців морської галузі держави звернути увагу до сучасних проблем розвитку круїзного бізнесу та інвестиційних пропозицій судовласників щодо модернізації портової інфраструктури в басейні Чорного і Середземноморського морів.

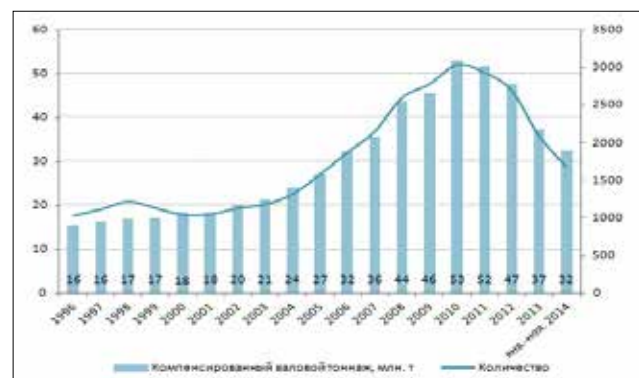


Рис. 1. Динаміка побудови суден у світі за 1996 – 11 міс. 2014 рр. [10].

Слід зазначити, що ефективність функціонування круїзного туризму в Причорноморських регіонах України найбільшою мірою визнача-

ється і тим, що в ньому не враховується така важлива його складова, як модернізація портової круїзної та туристичної інфраструктури, будівництво круїзного флоту. Морський круїзний туризм в нашій країні асоціюється тільки з іноземними морськими комфортабельними лайнерами, які здійснюють плавання між портами України або портами інших країн. Так інвестиції в галузі транспорту в загальному обсязі капітальних інвестицій економіки України за 2013-2014 рр., скоротилися майже у двічі (див. рис. 2) [11].



Рис. 2. Інвестиції в галузі транспорту в загальному обсязі капітальних інвестицій економіки України за 2012-2014 рр., млрд грн [11]

А обсяг інвестицій в секторі водного транспорту в 2014 році, складає 0,2 млрд грн або 1% в загальному обсязі галузевих інвестицій (див. рис. 3) [11]. Проведений аналіз проблем розвитку круїзного ринку показав, що для успішного функціонування ринку морського туризму необхідно комплексний розвиток усіх елементів круїзного судноплавства і відповідної йому регіональної туристичної інфраструктури. Ефективність стратегії розвитку круїзного ринку в Україні визначається, насамперед, чіткістю виділення цільових інвестиційних проектів і ресурсів модернізації портової інфраструктури, що особливо актуально для нових круїзних напрямків бізнесу.



Рис. 3. Розподіл інвестицій в сфері транспорту за секторами в 2014 р., млрд грн [11]

Звернемо увагу, що порти Чорноморського регіону в цілому мають достатньо привабливий туристичний потенціал для розвитку круїзного туризму. За оцінками експертів, кожний круїзний турист під час транзитного заходу судна у порт («суднозаходу») в середньому за 10 годин стоянки витрачає в місті перебування від 50 до 100 євро. Під час заходження до порту одного круїзного судна типу *Rapana*, місто одночасно відвідує від 2000 туристів. Сума, що витрачається одним туристом у базовому порту (у місті та під час екскурсій), досягає 600 євро за 2-3 дні. Таким чином, круїзне судноплавство дає можливість протягом семи місяців на рік створити умови для гарантованого поповнення місцевих бюджетів (у т.ч. за рахунок туризму, витрат туристів на сферу розваг тощо). До того ж це не призводить до суттєвого збільшення навантаження на наземну інфраструктуру приморських регіонів [12].

Україна в дев'яностих роках ХХ ст. входила в число лідерів круїзного судноплавства, оперуючи флотом в основних круїзних регіонах світу. У теперішній час, у зв'язку з повною втратою пасажирського флоту, потенціал українських портів Чорного моря використовується не повною мірою. У той же час, з кожним роком збільшується зустрічний потік іноземних туристів на круїзних судах, які прибувають в порти України. Пояснюється це тим, що в найбільш освоєних басейнах Карибського і Середземного морів круїзним судном стає тісно. Боротьба за клієнтів змушує круїзні компанії шукати нові ринки збуту своїх послуг. Чорноморський басейн підходить для цього як ніякий інший, так як є частиною Середземноморського круїзного ринку [13, с. 298].

Річковий круїзний туризм у структурі в'їзного туристичного потоку України займає незначну позицію: цільовий ринок представляють громадяни Німеччини, Франції, Іспанії, Сполучених Штатів Америки, Канади, Швейцарії, Росії. За узагальненими оцінками за період 2011-2013 років серед іноземних туристів, які користувалися послугами туристичних підприємств України, частка круїзних туристів складала 5,5-7%. При цьому потужності українського річкового круїзного флоту формують 8 суден загальною одночасною місткістю 1618 пасажиро – місць. Внутрішній річковий круїзний туристичний продукт формують круїзна судноплавна компанія «Червона рута» (р. Дніпро) та департамент «УДП-пасфлот» (р. Дунай) судноплавної компанії «Українське дунайське пароплавство» (УДП). Компанія «Червона рута» самостійно проектує комплекс послуг бортового та берегового обслуговування, та залучає турагентів лише на етапі його реалізації. Компанія «Червона рута» є провідним туроператором в Україні та володіє найбільшим туристичним флотом в Україні, який обслуговує близько 10 000 туристів із понад 25 країн щорічно. В 2015 році компанія управляє трьома тепло-

ходами «ріка-море», що курсують по Дніпру і Чорному морю, сучасним прогулянковим кораблем Rosa Victoria, а також флагманом флоту – п'ятизірковим річковим круїзним теплоходом Fidelio. Департамент «УДП-пасфлот» співпрацює з західними круїзними операторами. «УДП-пасфлот» має у своєму розпорядженні також 4 круїзних пасажирських теплохода і 2 екскурсійно-прогулянкових судна. Круїзний флот УДП здійснює круїзи по маршрутах Пассау-Відень-Будапешт-Пассау, Пассау-Вилкове-Пассау. Прогулянкові теплоходи забезпечують екскурсійне обслуговування іноземних туристів в дельті Дунаю. За 2014 рік перевезено 9,5 тис. пасажирів. Круїзні судна УДП працюють на самому конкурентному ринку річкових круїзів. Щорічно спостерігається зростання цього ринку на 5-7%. Тут працює понад 30 круїзних компаній і компаній-туроператорів з Німеччини, Австрії, Швейцарії, Франції, Нідерландів, США, Австралії та Канади. Всього на Дунаї налічується близько 230 річкових круїзних суден [14]. Динаміка обсягів перевезення туристів «УДП-пасфлот» та компанією «Червона рута» за 2008-2013 роки наведено на рисунку 4. Як бачимо компанія «Червона рута» збільшує обсяг надання круїзних послуг у 2012-2013 рр.

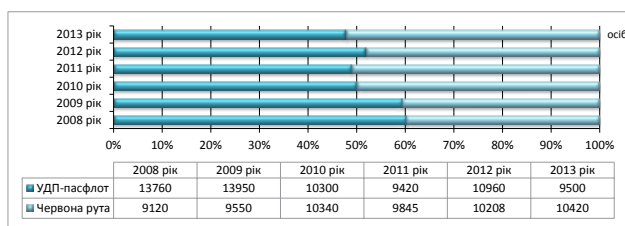


Рис. 4. Динаміка обсягів перевезення туристів «УДП-пасфлот» та компанією «Червона рута» за 2008 – 2013 р.р., осіб

Як підкреслює В.Є. Єрмаченко, зростання загальної кількості міжнародних подорожей, притаманне світовому ринку туризму в останнє десятиріччя, для України не втілюється в збільшення в'їзду туристів-іноземців, хоча за конкурентоспроможністю національного ринку подорожей і туризму провідні закордонні експерти не відносять Україну до аутсайдерів [15, с. 63].

Вирішальну роль у розвитку міжнародних транспортних систем, модернізації українського торгового флоту, доданню нового формату економіки морегосподарського комплексу повинна зіграти Морська доктрина України. Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 р., основними завданнями державної морської політики є підтримка і розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному, соціальному рівні для забезпечення задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності на світовому ринку, повного використання гео-

політичного потенціалу держави. Також серед задач – забезпечення у внутрішніх водах і територіальному морі України режиму судноплавства, яке відповідає міжнародному морському праву і міжнародним стандартам безпеки, підвищення рівня безпеки судноплавства на українських судах, ефективне здійснення функцій морської адміністрації і інших функцій держави, які передбачені міжнародними договорами України в галузі судноплавства; сприяння розвитку всіх галузей економіки приморських регіонів держави і забезпечення пріоритетності розвитку морегосподарської діяльності [16]. Основною метою державної морської політики України в регіональному аспекті є створення умов для динамічного збалансованого соціально-економічного розвитку приморських регіонів, повне використання переваг їх розташування.

Наша країна могла б виступити ініціатором створення міжнародного кластера Чорноморських круїзних портів. Круїзний продукт – це той продукт, який складається з багатьох складових, він цікавий тоді, коли до його складу включено не тільки туристичні центри України, але і всі атракції портів країн акваторії Чорного моря. І цей продукт було б простіше просувати на міжнародних ринках, для того щоб перерозподіляти туристичні потоки, в тому числі і на користь портів Чорноморського регіону. Чорне море за своїм географічним положенням не є транзитним, отже, для того щоб виділитися у самостійний напрям для масового круїзного туризму, не менше 5 портів повинні мати інфраструктуру, здатну обслуговувати судна довжиною понад 300 м. Сьогодні таку інфраструктуру мають два чорноморські порти – Одеса (Україна) та Констанца (Румунія). На даний момент здійснюється модернізація потужностей з прийому пасажирів у портах Бургас (Болгарія), Сочі (Росія) та Батумі (Грузія), після завершення якої Чорноморський регіон може заявити про себе як про круїзний напрям для суден масового сегмента (див. рис. 5). Проте для цього необхідно ще модернізувати відповідну інфраструктуру українських портів під судна з посадкою нижче 8,5 м, привести портів збори і митні процедури у відповідність з європейськими нормами.



Рис. 5. Круїзні порти – члени міжнародної асоціації Medcruise [17]

Фахівці вважають, що модернізація портової інфраструктури дозволить щорічно збільшувати кількість суднозаходів в українські порти на 10-15% і щорічно приймати не менше 60 тис. туристів, згладити сезонність і забезпечити роботою туристичну галузь. А надалі приверне в чорноморський басейн і інших міжнародних круїзних операторів. Проектний план розвитку інфраструктури Одеського морського порту наведено на рисунку 6. Розвиток пасажирського комплексу Одеського морського порту передбачає: довести проектну потужність комплексу – до 1 млн пасажирів; довжину причалів – до 1370 метрів; глибину біля причалу – до 11,5 метра. Загальна вартість реалізації інвестиційного проекту складає – 120 млн грн. Форма реалізації проекту – державно-приватне партнерство або інша [11].



Рис. 6. План розвитку інфраструктури Одеського морського порту [11]

Зусилля України та інших країн Причорномор'я зі створення в регіоні умов для прийому круїзних суден починають приносити реальні плоди. Ще один тому доказ – низка успішних переговорів на міжнародному форумі в Аланії (Туреччина, 2014), де українська сторона отримала обнадійливу інформацію від представників великих круїзних операторів. А саме:

- круїзна корпорація Azamara Club Cruises залишилися задоволеною першими чорноморськими круїзами компанії у 2013 році та на даний момент розглядає можливість розширити присутність своїх суден в регіоні;
- компанія TUI Cruises після ретельного вивчення інфраструктури портів запланувала суднозахід лайнера Mein Schiff 2 у 2015 році до Одеси та в інші українські порти;
- круїзний оператор Windstar Cruises також направляє свої судна у Чорне море: заплановано 7 суднозаходів у наступні 2 роки;
- лідер світового круїзного ринку, компанія Royal Caribbean Cruises Ltd як і раніше зацікавлена в можливій концесії пасажирського терміналу в порту Одеса.

У цілому учасники форуму відзначили значний прогрес у розвитку круїзної інфраструктури портів причорноморських держав і зростаючий інтерес туристів до подорожей у цей

регіон. За підрахунками туроператорів, щорічний темп зростання числа круїзів із заходом в порти Чорного моря протягом останніх п'яти років складає 10%, а в 2013 році склав рекордні 36% – 546 суднозаходів, близько 300 тис. пасажирів відвідувало туристичні центри регіону [18]. Ускладнення структури організації прийому і обслуговування круїзів вимагають від портів Причорномор'я уміння включатися в комерційні мережі круїзних операторів, регіональних підприємств туризму, перетворюватися на міжнародний центр послуг і один з провідних елементів системи міжнародного круїзного туризму в регіоні і країні. Морегосподарський комплекс, у складі якого провідна роль належить морським торговельним портам, в більшості країн, що мають вихід на морські і океанські шляхи, працює ефективніше, ніж інші галузі національної економіки. Позиціонування України як морської держави вимагає як урахування глобальних тенденцій світової морської торгівлі, так і обліку тих інтеграційних процесів на круїзному ринку, які відбуваються в Чорноморському регіоні. Необхідність розвитку вітчизняного морегосподарського комплексу та портової інфраструктури диктується високою прибутковістю ринку круїзних послуг завдяки визнаним у світі конкурентним перевагам транспортування водними шляхами (екологічність, дешевизна, інвестиційна привабливість тощо).

Висновки із зазначених проблем і перспективи подальших досліджень. Таким чином, державним органам, портам і підприємцям круїзного бізнесу необхідно зробити значні зусилля для просування Причорноморського туристичного регіону України на європейському ринку круїзного туризму. Розвиток круїзного судноплавства в умовах міжнародної інтеграції сприятиме розвитку суміжних галузей регіональної економіки (готельний бізнес, громадське харчування, транспорт, суднобудування, судноремонт тощо). Це сприяє залученню інвестицій, створює мультиплікативний ефект розвитку регіональної економіки, а отже – сприяє створенню нових робочих місць. 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.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Голубкова І.А. Макроекономічна цінність круїзного судноходства / І.А. Голубкова // Вісник ДІТБ. – 2012. – № 16. – С. 285-289.
2. Жихарева В.В. Современные тенденции развития рынка

- круїзного судноходства / В.В. Жихарева // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. – № 39(2). – С. 153-166.
3. Ємельянова К.С. Сучасні проблеми розвитку круїзного туризму в Чорноморському регіоні / К.С. Ємельянова // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. – 2011. – № 2. – С. 108-111.
 4. Логунова Н.А. Мировой рынок круизной индустрии: особенности формирования и перспективы развития / Н.А. Логунова // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – 2013. – № 2(22). – С. 29-34.
 5. Мельник І.Л. Інноваційні зміни на ринку круїзного туризму / І.Л. Мельник // Бізнес Інформ. – 2014. – № 12. – С. 313-319.
 6. Михайлюк О.Л. Економічний, інфраструктурний і екологічний потенціали для розвитку круїзного туризму в Одеській області / О.Л. Михайлюк // Науковий вісник. Одеський національний економічний університет. Всеукраїнська асоціація молодих науковців. – Науки: економіка, політологія, історія. – 2014. – № 10(218). – С. 112-123.
 7. Нездойминов С.Г. Морской круизный бизнес как вектор международной интеграции морехозяйственного комплекса Украины / С.Г. Нездойминов, Н.Н. Андреева // Український журнал Економіст. – 2014. – № 7. – С.43-45.
 8. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1054/>.
 9. Cruise Lines International Association (CLIA). Unveils Seven Cruise Industry Outlooks for 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.europeancruisecouncil.com/images/downloads/.pdf>.
 10. Итоги мирового судостроения 2014 года [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://sudostroenie.info/analitika/16.html>.
 11. Статистичні дані по інвестиційних проектах [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://new.mtu.gov.ua/timeline/Analitika.html>.
 12. Тенденции в развитии круизного рынка [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://portsukraine.com/node/2580>.
 13. Нездойминов С.Г. Формування ринку морського круїзного туризму в Причорноморських регіонах України / Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку : монографія // За загальною ред. В.Г. Герасименко. – Одеса : Астропринт, 2013. – 304 с.
 14. Офіційний сайт ПАТ «Українське дунайське пароплавство» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://oaoudp.com.ua>.
 15. Єрмаченко В.Є. Проблеми та перспективи розвитку ринку туристичних послуг [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://global-national.in.ua/issue-4-2015/12-vipusk-4-berezen-2015-r/522-ermachenko-v-e-problemi-ta-perspektivi-rozvitku-rinku-turistichnikh-poslug>.
 16. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009>.
 17. Офіційний сайт асоціації Medcruise [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.medcruise.com/>.
 18. Украинский порт впервые избран местом проведения генассамблеи Medcruise [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uspa.gov.ua/ua/golovna/23-novosti/novosti-ampu>.