

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра туристичного та готельно-ресторанного бізнесу
(найменування кафедри)

РЕФЕРАТ
кваліфікаційної роботи
на здобуття освітнього ступеня магістра
зі спеціальності 242 «Туризм»
за магістерською програмою професійного спрямування
«_____»
(назва магістерської програми)

на тему: «Сучасний стан та перспективи розвитку морського круїзного судноходства»
(назва теми)

Виконавець:

студент факультету міжнародної економіки
Грабарова Любов Юріївна _____
(прізвище, ім'я, по-батькові) /підпис/

Науковий керівник:

к.е.н, доцент
(науковий ступінь, вчене звання)
Гончаренко Яніслава Євгенівна _____
(прізвище, ім'я, по-батькові) /підпис/

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Сучасна круїзна індустрія – це глобально інтегрована до світової економіки галузь, безпосередньо пов'язана практично з усіма базовими галузями (та секторами) світової економіки (від суднобудування до індустрії розваг) світовий круїзний флот становить 512 суден. У світі існує 650 круїзних портів, з яких у Середземному морі – 158, у Чорному морі – 16 (з них на території України – 6, не рахуючи портів басейну Азовського моря та гирла річки Дунай). По суті справи круїз являє собою морський тур, у базову вартість якого включене комплексне обслуговування на борті судна. Зокрема: проїзд на судні, проживання в каюті (у залежності від обраного класу), харчування, розваги і, як правило, цілий ряд спеціальних заходів на борті судна (свята, фестивалі, конкурси, концерти й ін.). Глобалізація круїзної індустрії, зростання з кожним роком кількості круїзних портів диктують ринку круїзних операторів (включаючи порти), вимоги щодо об'єднання зусиль у досягненні спільних цілей розвитку. Особливе місце серед таких об'єднань посідає брендинг круїзних напрямів, який, серед іншого, передбачає і об'єднання кількох портів з метою надання певного туристичного продукту, а також спільного досягнення цілей оптимізації законодавства, розвитку туристичної інфраструктури, збільшення пасажирообороту в портах об'єднання.

Мета дослідження - сучасного стану та перспектив розвитку морського круїзного судноплавства

Завдання дослідження:

- дослідити історію розвитку морського туризму;
- охарактеризувати види водних подорожей;
- висвітлити особливості сучасного стану ринку круїзів;
- дослідити перспективи розвитку круїзного судноплавства.
- розкрити питання конкурентних переваг Причорноморського регіону.

Об'єкт дослідження - є організація процесу здійснення морських подорожей.

Предметом дослідження є конкурентна спроможність Причорноморського регіону на фоні сучасного стану морського круїзного судноплавства.

Інформаційна база дослідження. роботи слугують праці відомих вітчизняних та зарубіжних фахівців в галузі туризму: Жихаревої В.В., Власенко О.С., Гуляєва В.Г., Голубкової І.А., Нездоймінова С.Г. та ін., інтернет-джерела, статистична інформація Державної служби статистики України та Міністерства економіки.

Структура та обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаної літератури та додатків. Загальний обсяг роботи 63 сторінки машинописного тексту. Робота містить 5 таблиць, 3 рисунків, список використаної літератури складається із 48 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі «СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА.» розглянуті особливості сучасного стану ринку морського круїзного судноходства.

Круїзи поєднують морський та береговий відпочинок, у т.ч. екскурсії. 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:

1. Європейську
2. 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.

В цьому розділі також можна побачити динаміку розвитку різних регіонів на світовому ринку морського круїзного судноходства з усіма його критеріями розвитку чи занепаду. Чітко просліджуються лідери цієї сфери, а також набираючі обороти регіони, що до цього не мали жодного відношення до цієї галузі світового туризму.

У другому розділі «Аналіз ринку морських круїзних турів » досліджено економічна діяльність світових лідерів круїзного ринку та результати їх розвитку..

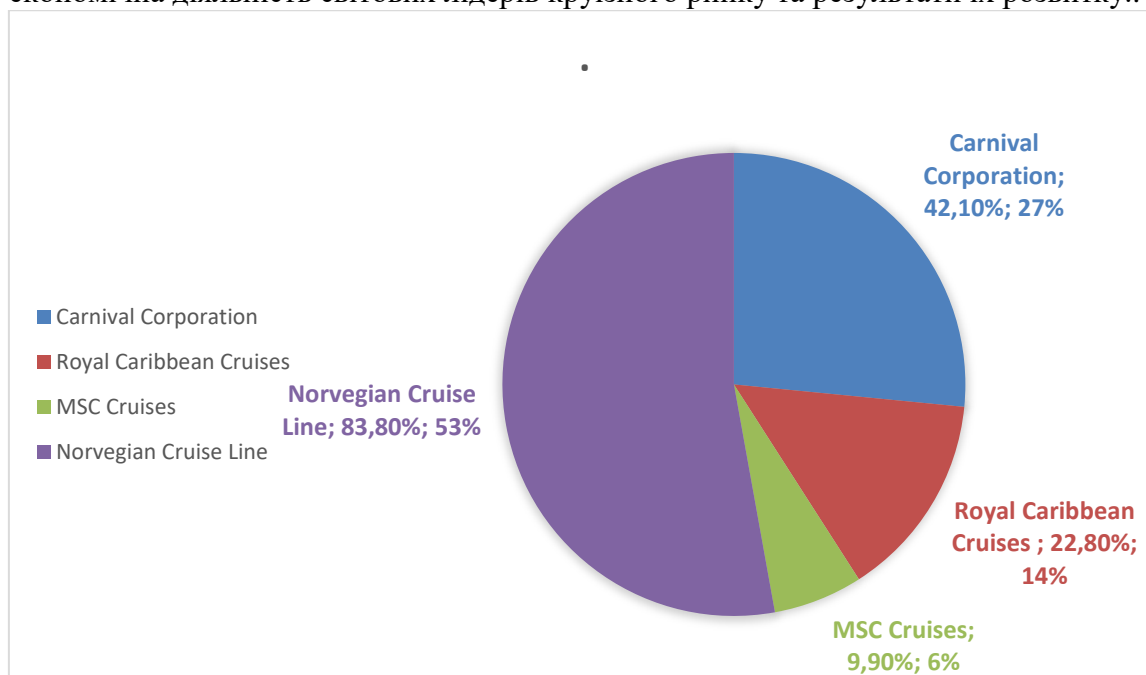


Рис.1.1 Прогноз найбільших круїзних компаній світу станом на 2022р.,%

(Джерело: розраховано та складено на основі даних [18.23])

Згідно рис.1.1 можна зробити висновки про динаміку росту сучасних круїзних фірм – стрімкість та ефективність їх зростання. Відповідно до прогнозів до 2022 р. на Carnival Corporation припадатиме 42,1% круїзного ринку, а її флот складатиме 113 суден; на Royal Caribbean Cruises відповідно — 22,8% та 53 судна; MSC Cruises — 9,9% та 19 суден; Norwegian Cruise Line — 9% та 27 суден. Таким чином, ці чотири компанії контролюватимуть 83,8% світового круїзного ринку, а їх загальний флот складатиме 212 суден (рис. 1.1).

Таблиця 1.1

Світовий круїзний флот у 2015-2022 рр.

Роки	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Кількість суден	300	315	329	342	355	363	366	367
Пасажиромісткість млн місць	22,1	23,6	26,0	27,4	29,6	31,2	31,7	31,8
Зміни у %	2,7	7,0	10,2	5,3	8,1	5,3	1,5	0,5

Джерело : Складено за даними

Світовий круїзний флот в 2016 р. становив 315 суден. Прогнозується, що до 2022 р. він нараховуватиме 367 суден із загальною кількістю ліжкомісць 640,5 тис. (табл. 1.1).

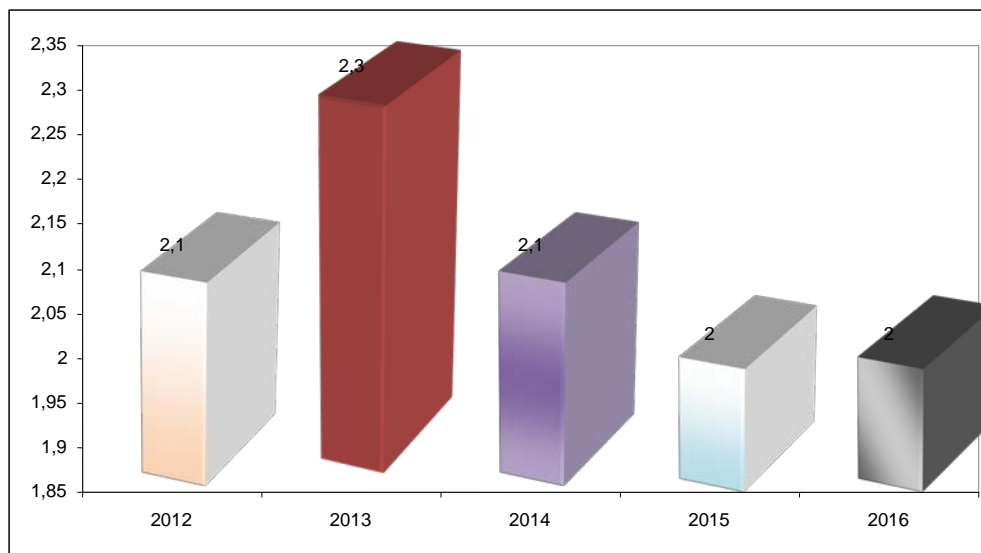


Рис. 2.2. Частка прямих надходжень від туристичної сфери до ВВП України протягом 2012–2016 рр., %

Туристичний потенціал України на сьогодні розкрито не повною мірою, про що свідчить 2,0 – 2,5% частки туристичної галузі в структурі ВВП країни (рис. 2.2). Основними перепонами, що перешкоджають розвитку туристичного сектору в Україні, сьогодні виступають переважно чинники управлінського, економічного, екологічного, соціального та політичного характеру.

У третьому розділі «Перспективи співпраці морських портів і круїзних операторів у розвитку ринку круїзних послуг» надані оцінка щодо перспектив співпраці морських портів і круїзних операторів заради розвитку ринку круїзних послуг.

Дослідження сучасних підходів щодо розвитку туристичного руху на водному транспорті вимагають від підприємств галузі забезпечити прискорення модернізації транспортної інфраструктури туризму. Сектор водного транспорту працює більш ефективно, ніж інші галузі національної економіки. Основна роль у складі водного транспорту в більшості країн світу належить морським торговельним портам. Саме тому позиціонування України як морської держави вимагає урахування глобальних тенденцій світової морської торгівлі та визначення інтеграційних процесів на туристичному ринку, що відбуваються в приморських регіонах держави. Необхідність розвитку вітчизняного транспортного комплексу і портової інфраструктури диктується високою прибутковістю ринку туристичних послуг завдяки визнаним у світі конкурентним перевагам транспортування водними шляхами (екологічність, дешевизна, інвестиційна привабливість та ін.). Отже, залучення інвестицій у будівництво національного річкового флоту та модернізація інфраструктури круїзного туризму в регіонах України сприятиме

розвитку суміжних галузей економіки й дозволить отримати конкурентні переваги за рахунок комерційної концентрації, спеціалізації та кооперації підприємств річкового й морського комплексу, використання кращих управлінських технологій і впровадження інновацій. Таким чином, своєчасний аналіз факторів та загальних тенденцій ринку пасажирських перевезень, що впливають на стан туристичного потоку на водному транспорті, дозволить запропонувати сучасні інструменти стимулювання розвитку туризму.

ВИСНОВКИ

Круїзний туризм – один з найдинамічніших секторів туристичної галузі та водного транспорту. Це вид туризму, що постійно розвивається та зростає з середньорічними темпами 8-9% за період 1990-2016 рр.. Кількість круїзних пасажирів у світі становить нині майже 22 млн. осіб у рік[1]. Навіть у складні теперішні часи темпи зростання круїзного туризму не знижуються. Особливістю ринку круїзного туризму є те, що він – олігополістичний з домінацією трьох світових круїзних компаній –The Carniral Group, The Royal Caribbean International Group (США) та Norwegian Cruise Line/ Star Cruises (Норвегія-Малайзія), на частку яких припадає за різними оцінками 73-81% пасажиромісткості всього круїзного флоту світу[2]. The Carnival Group є найбільшою круїзною компанією світу з штаб-квартирами в Майямі та Лондоні. Їй належать такі круїзні бренди, як «Carnival Cruise Lines», «Holland America Line», «Princess Cruises», «Seaborn» у Північній Америці, «P&O Cruises» та «Cunard» у Великій Британії, «AIDA Crises» у Німеччині, «Costa Cruises» в Італії, «Iberocruseros» в Іспанії та «P&O Cruises» в Австралії. Флот компанії складають 100 кораблів, ще сім планувалося увести в експлуатацію у 2016 р. Кількість круїзних туристів, які обслуговуються компанією – понад 10 млн. осіб щорічно (45,5 % світового потоку круїзних туристів).

Привабливість круїзного туризму полягає в тому, що він надає можливість поєднати комфортну морську (або річкову) подорож з різноманітними розвагами та ознайомленням з природою, історією, культурою країн, які відвідують під час подорожі. Україна останніми роками намагається відродити круїзний туризм у своїх акваторіях, зокрема в Чорному морі, на Дніпрі, Дунаї. Певні досягнення мали місце в реалізації планів країни увійти до міжнародних круїзних маршрутів. На жаль, анексія Криму Росією призвела до ускладнення в цій справі. Незважаючи на несприятливу геополітичну ситуацію в регіоні, Україна може стати конкурентоспроможним суб'єктом на ринку круїзного туризму за умови чіткого визначення цільових сегментів і своїх конкурентних переваг.

На початку XXI ст круїзна індустрія стала сектором туристичної світової сфери, що розвивалась досить швидко. Україна почала залучатися до цього виду туризму, але реалізацією круїзів займалися лише зарубіжні компанії. Проте, існує певний досвід і вітчизняних підприємств. Зокрема, в останні десять років Одеський порт докладав чимало зусиль для відродження судноплавства в Україні. Першим кроком для розвитку круїзного пасажирського судноплавства на Чорному морі стало відновлення у 2008р членства підприємства в Асоціації круїзних портів Середземного і Чорного морів «Med Cruise». У тому ж році відбулася поетапна реконструкція причалів для прийомів суперлайнерів великих розмірів. Восени 2008 року вперше за всю історію одеського порту в гавань зайшов круїзний теплохід довжиною понад 294 м – Queen Victoria. І в тому ж році вперше за майже 20 років було обслуговано рекордну кількість пасажирів – 136,3 тис. осіб.

В Україні, крім в'їзного круїзного туризму, як окремих напрям формувалася організація круїзів за маршрутом «ріка-море», зокрема, Дніпром з виходом до Чорного моря. Функціонували маршрути «Київ-Одеса», «Київ-Севастополь-Вилкове-Одеса», «Київ-Севастополь-Одеса- Тулча» (Румунія), «Київ-Севастополь-Одеса», які охоплювали і м. Херсон, круїзи по Дунаю[3].

За останні роки в круїзному судноплаванні виявилися деякі слабкості. Сьогодні інфраструктура українських портів не пристосована для прийому мегалайнерів. Виключенням може бути лише Одеський морський порт, який може приймати судна завдовжки не менше 240 м з осіданням 8,5 м. Проте, для розвитку круїзного туризму не достатньо лише покращити інфраструктуру українських портів, необхідно розвивати й міську інфраструктуру. В обов'язкові вимоги круїзних компаній входить наявність довгого глибоководного причалу, наявність розвиненої портової інфраструктури, майданчику для висадки пасажирів та паркування автобусів, наявність у портах сучасних пасажирських терміналів і відповідних умов для швидкого обслуговування круїзних суден, туристична інформація іноземними мовами. На жаль, в Україні гідні умови поки може надати лише Одеса. Міжнародні круїзні оператори готові інвестувати кошти в поліпшення інфраструктури портів, але українське законодавство поки не передбачає подібної форми державно-приватного партнерства. Тому на даний час, розмови про те, що ми відкриті для іноземних інвестицій, поки залишаються лише розмовами, а найбільш гальмівним фактором у розвитку круїзного туризму є відсутність уваги та підтримки з боку влади та геополітичні проблеми на території країни.[4].

В умовах міжнародної інтеграції туристичного бізнесу необхідно враховувати підвищення ролі держави в становленні круїзного судноплавання для соціально економічного розвитку всього Причорноморського регіону. Його розвиток, з одного боку, відображає туристичний імідж морських міст, якість життя громадян, а з іншого - формує сферу зайнятості та створення нових робочих місць. Державним органам влади слід звернути увагу на високу ступінь економічного розвитку круїзного судноплавання в світі. Необхідно враховувати, що ця сфера діяльності відрізняється не тільки економічною значимістю, а й соціальними пріоритетами. В той же час, провідні світові круїзні компанії не розглядають Причорноморський регіон України як окремий самостійний туристичний регіон, а лише в поєднанні з туристичними центрами Середземномор'я і як продовження середземноморських круїзних маршрутів. Конкуренція змушує круїзні порти Чорного моря створювати власний образ. У формуванні туристичного іміджу міста-порту повинні брати участь державні і муніципальні органи влади, туристичні оператори, адміністрація морських портів України[6].

АНОТАЦІЯ

кваліфікаційної роботи магістра
Грабарової Любов Юріївни

«Сучасний стан та перспективи розвитку морського круїзного судноплавства»

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра зі спеціальності 242 «Туризм» за магістерською програмою Одеський національний економічний університет м. Одеса, 2018 рік
Кваліфікаційна робота магістра складається із вступу, трьох розділів основної частини, висновків, списку використаних джерел.

Об'єктом дослідження є організація процесу здійснення морських подорожей.

У роботі розглядаються теоретичні аспекти управління процесом розвитку персоналу, основи механізму мотивації та стимулювання праці персоналу підприємств ресторанного бізнесу.

Проаналізовано сучасний стан та перспективи розвитку морського круїзного судноплавства.

За результатами дослідження висвітлені особливості сучасного стану ринку круїзів та виявлено найбільш стратегічно вигідні шляхи вдосконалення ринком морського круїзного судноплавства.

Ключові слова: перспективи розвитку, управління ринком, морське круїзне судноходство, переваги та недоліки, Причорноморський регіон, світовий круїзний ринок.

SUMMARY

qualification work of the masters
Grabarova Lyubov Yuriivna

"Current status and prospects of maritime cruise shipping development"

Qualification work for obtaining an educational master's degree in specialty 242 "Tourism" for a master's degree program

Odessa National University of Economics Odessa, 2018

Master's qualification consists of an introduction, three sections of the main part, conclusions, list of sources used.

The object of the study is the organization of the process of maritime travel.

The theoretical aspects of personnel development process management, the basis of the mechanism of motivation and stimulation of labor of restaurant business enterprises are considered in the paper.

The current state and prospects of development of maritime cruise shipping are analyzed.

According to the results of the study the features of the current state of the cruise market are highlighted and the most strategically advantageous ways of improving the market of maritime cruise shipping are revealed.

Key words: prospects of development, market management, sea cruise ship navigation, advantages and disadvantages, Black Sea region, world cruise market.

