

УДК 379.857

Пешук Л.В.

докторка сільськогосподарських наук, професорка
кафедра харчових технологій
E-mail: scorpion17lv@ukr.net
ORCID ID: 0000-0002-0967-8892

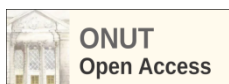
Приходько Д.Ю.

здобувачка 4 курсу СВО «Бакалавр» хімічного факультету
Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара
Проспект Гагаріна 72, м. Дніпро, Україна, 49000
E-mail: dashaprihodko097@gmail.com
ORCID ID: 0009-0004-7193-8335

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ІНДУСТРІЇ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УМОВАХ ВИКЛИКІВ І ЗАГРОЗ

За останнє десятиріччя круїзна індустрія стала однією з найбільш швидко зростаючих галузей туризму, що привертає все більше уваги пасажирів. Завдяки комфортабельності суден, обслуговуванню туристів, надання різноманітних послуг щодо досугу і гнучкості та доступності вибору страв, високих стандартах сервісу та індивідуальному підході до кожного туриста, круїзний туризм відкриває незабутні можливості як для подорожей, так і для відпочинку. Круїз на сьогодні є одним з найбільш швидкозростаючих секторів ринку туристичних послуг, на що впливає постійне удосконалення конструкції пасажирських суден, підвищення їх комфортабельності, розробка нових маршрутів та покращення обслуговування на борту лайнера. Для України круїзний туризм є новою альтернативою туристичної індустрії. З огляду на морську та річкову акваторію, Україна має високий потенціал організації індустрії, як для внутрішнього, так і зовнішнього ринку. Проте війна, закриття портів, недостатнє фінансування галузі, призупиняють розвиток даного виду туризму та модернізацію необхідної інфраструктури. На сьогодні світова індустрія круїзного туризму відновлює наслідки пандемії COVID-19, будуючи стратегії подальшого розвитку в умовах значних втрат. Саме тому виявлення основних криз та аналіз методів їх усунення є першочерговим завданням, для якісного функціонування круїзної індустрії в постковідних умовах.

Ключові слова: круїзний туризм, лайнери, пандемія COVID-19, пасажирів, безпека, відновлення.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. В останні роки круїзний туризм у світі стає дедалі популярнішим серед туристів, оскільки він є цікавою та зручною альтернативою традиційним варіантам відпочинку. Під круїзом слід розуміти подорож водними видами транспорту, що включає берегові екскурсії, огляд визначних пам'яток портових міст, а також різноманітні розваги на борту морських та річкових лайнерів. Круїз на сьогодні є одним з найбільш швидкозростаючих секторів ринку туристичних послуг, на що впливає постійне удосконалення конструкції пасажирських суден, підвищення їх комфортабельності, розробка нових маршрутів та покращення обслуговування на борту лайнера.

Основною рисою, що відрізняє круїз від інших турів та приваблює туристів, є цілісність послуг круїзного судна, оскільки воно поєднує в собі місце пересування, проживання, харчування та дозвілля. Тому круїзний лайнер повинен мати сучасну інфра-

структуру, необхідну для ефективного надання послуг його пасажирів [1].

Україна має значний туристичний потенціал у зв'язку зі своїм розташуванням на березі Чорного та Азовського моря, Дніпра, Дунаю, що свідчить про те, що круїзний туризм може стати провідним напрямком розвитку туристичної індустрії. Наразі більш розвиненим в нашій країні є річковий туризм, проте значна акваторія Чорного моря дає можливість здійснення морських круїзів до Туреччини, Болгарії, Румунії та інших країн [2]. Однак, для розвитку круїзного туризму потрібні значні інвестиції, які зможуть забезпечити необхідну інфраструктуру та якісне надання послуг туристам, проте через війну в Україні вклад держави у розвиток цього сектору туризму зупинений. Крім того, більшість світових круїзних компаній, що здійснювали тури по Чорному морю внесли зміни у маршрути та ротацію портів, виключивши відвідування Одеси з круїзного туру для забезпечення безпеки та комфорту пасажирів [2].

Пандемія COVID-19 мала значний вплив на світовий туризм і круїз не є виключенням. Очікувалося, що у 2020 році круїзний туризм досягне рекордно-го рівня з оцінкою в 32 мільйони пасажирів. Оскільки круїзні лайнери відрізняються від інших видів транспорту великою місткістю та значною кількістю пасажирів на борту, вони стали ідеальним середовищем для поширення вірусу. Протягом першого кварталу 2020 року одна п'ята частина світових круїзних суден повідомила про випадки COVID-19, що викликало необхідність припинення круїзних рейсів у всьому світі в березні 2020 року [3]. Серед глобальної індустрії морського судноплавства, круїзні та пасажирські судна є найбільш постраждалим сегментом. Порівнюючи рівень мобільності у 2020 році з показниками попередніх років, можна спостерігати зниження між 19,57% і 42,77% для круїзних суден [4]. Крім того, багато круїзних портів закрилися, щоб запобігти поширенню коронавірусу.

Пандемія призвела до значного зменшення попиту на круїзи, зокрема через те, що багато людей, втративши довіру до безпеки таких подорожей, відмовляються від відпочинку на круїзних лайнерах. Круїзні компанії зазнали величезних втрат через скасування чи перенесення багатьох рейсів та затримку лайнерів у портах через закриття кордонів. Проблемами круїзного туризму під час пандемії стало те, що деякі країни встановили обмежувальні заходи на в'їзд та виїзд, або заборону на в'їзд для громадян деяких країн, що ускладнило планування та організацію круїзних подорожей [5]. Крім того, коронавірус має значний вплив на ланцюжок постачання продуктів на борти суден, що завдало необхідності внесення корективів з максимальною безпечністю. У зв'язку з цим, багато круїзних компаній змушені переглянути свою стратегію та переключитися на внутрішні круїзи, що дозволяють вибірково обслуговувати місцевих пасажирів без в'їзду до інших країн. Вони також змушені вдосконалювати та посилювати свої процедури щодо безпеки та гігієни на борту лайнерів, щоб відновити довіру туристів до круїзів.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. З огляду на те, що круїзні подорожі займають важливу позицію серед видів туризму і щороку набувають все більшої популярності, дослідженням розвитку цього сектору туристичних послуг займаються фахівці України та світу. Тема розвитку круїзного туризму висвітлена в публікаціях вітчизняних і світових науковців, серед яких І.Л. Мельник, Н.О. Зацепіна, В.В. Корнілова, С.Г. Нездоймінов, Н.М. Андреева, С.А. Юрченко, А.Е. Кондрова, Н.В. Ярова, А. Смирнов, О. Смяглікова, С. Сілер, А. Рапозо та ін. Аналіз публікацій показав, що зазначені автори досліджують загальні особливості розвитку круїзного туризму України і світу, нових тенденцій, що виникають у галузі. Виявлено, що недостатньо розкритими питаннями є вплив пандемії COVID-19 на круїзний туризм, його наслідки та методи їх усунення, а також потенціал розвитку круїзної індустрії, з огляду на війну в Україні.

Формулювання цілей дослідження. Метою дослідження є огляд останніх тенденцій розвитку круїзів на світовому ринку туристичних послуг; аналіз потенціалу подальшого розвитку круїзного туризму для України та світу з огляду на вплив пандемії COVID-19 та війни в Україні.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Круїзний туризм у всьому світі пройшов чимало стадій свого розвитку, від давніх часів, коли плавання здійснювали єгиптяни та греки на дерев'яних човнах, до сучасного комфортабельного відпочинку на багатоярусних лайнерах, які більше нагадують хмарочоси, ніж засоби пересування.

Активний розвиток круїзів відбувається з середини XIX століття в епоху становлення туризму. Початок морського відпочинку було покладено в Англії, тут в 1835 році були організовані регулярні прогулянкові рейси між Шотландськими островами та Ісландією. Через два роки автори цієї ідеї заснували судновласницьку компанію «Р&О». В цей час активно почали з'являтися та масово розповсюджуватися спеціалізовані круїзні компанії. Загострена конкуренція змушувала судновласників постійно покращувати умови проживання на судні, обробку кают та всю систему обслуговування пасажирів у рейсі, що вплинуло на становлення круїзного туризму, як одного з висококласних способів відпочинку.

Новий напрямок на ринку організації туризму надав сильний імпульс круїзному суднобудуванню, внаслідок чого в 1900 р. компанія «Narag-Lloyd Cruises» побудувала перше судно тільки для круїзів, що здійснювало подорожі протягом всього року, змінюючи лише регіони. Одночасно з цим компанії вантажопасажирських суден масово почали їх переобладнання для надання не лише послуг перевезення вантажу, але й для туристичного відпочинку.

Основними регіонами круїзного бізнесу в світі є Карибський (75% обсягу) та Середземноморський басейни (20% обсягу). Двадцять найбільших круїзних компаній світу (зокрема Carnival Group, Royal Caribbean Line, Princess) щорічно обслуговували близько 6 мільйонів туристів на бортах понад 150 комфортабельних лайнерів, проте пандемія COVID-19 стала найгіршою кризою в круїзній індустрії, завдавши значних змін в організації та проведенні туристичних подорожей [5]. На відміну від інших транспортних галузей, які забезпечують життєві потреби (залізниця, авіалінії), індустрія круїзів направлена в більшій мірі на проведення відпустки та дозвілля, що призвело до більш серйозного впливу пандемії на неї.

Пасажиропотік морських круїзів у всьому світі стабільно зростав 10 років поспіль, але з оголошенням пандемії кількість пасажирів зменшилась більш ніж вдвічі. З початку 2000-х років морські круїзи зазнали серйозної економічної кризи вперше, про що свідчать дані Міжнародної асоціації круїзних ліній (CLIA) (рис. 1). Приблизно з 2024 року круїзна індустрія почне відновлювати свій колишній імпульс. Пом'якшення обмежень дозволить лайнерам відновити роботу і, як наслідок, збільшити пасажиропотік і дохід [6].

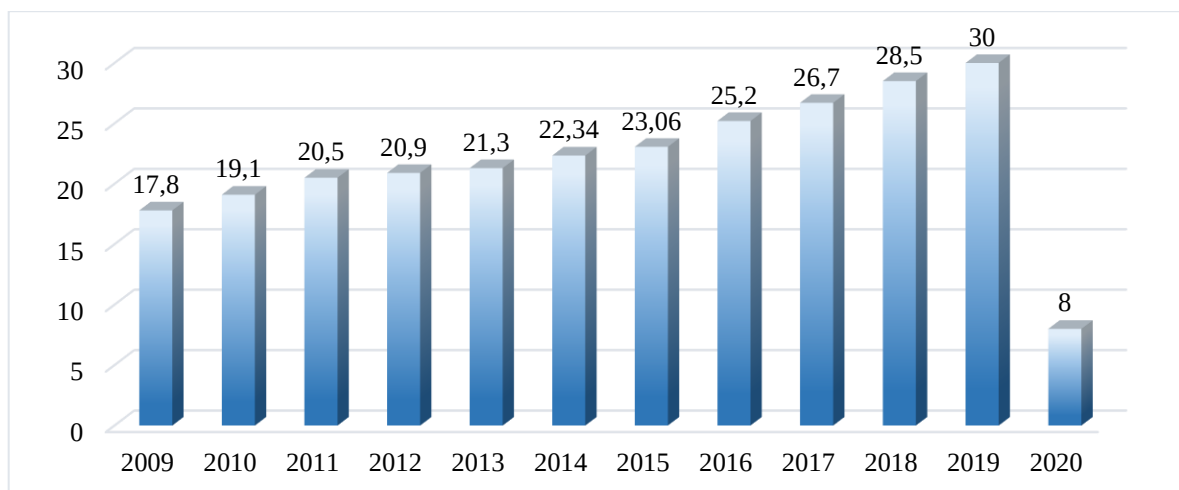


Рис. 1. Пасажиropoтiк кpуїзних лiнiй по всьому свiту за даними CLIA на кiнець 2020 року в мiльйонах
*розроблено авторами з використанням джерел [6]

Основними завданнями, що стоять перед світовими круїзними компаніями є аналіз впливу пандемії COVID-19, розробка шляхів та стратегій відновлення стійкості індустрії, пом'якшення негативних наслідків і створення системи управління можливими ризиками [7]. Пандемія COVID-19 досі негативно впливає на бажання пасажирів подорожувати, що

свідчить про необхідність більших зусиль для відновлення та зміцнення впевненості у безпеці круїзів у постпандемічний період. Аналізуючи вплив пандемії на круїзний туризм доцільно виділити основні аспекти, що зазнали необхідності їх удосконалення для відбудови галузі (рис. 2).



Рис. 2. Основні аспекти впливу пандемії COVID-19 на круїзний туризм
*розроблено авторами з використанням джерел [5]

Для відновлення якісного функціонування даних аспектів першочерговим завданням є виявлення причин криз, яких вже зазнала галузь морських круїзів та удосконалення заходів, які компанії вжили

для повернення індустрії на туристичний ринок.

Однією з перешкод для подальшого розвитку галузі, що виникла на тлі поширення вірусу, стало занепокоєння туристів у безпечності перебування

на судні. Круїзний лайнер є закритим середовищем та має високу щільність населення, що стало негативно сприйматися туристами під час пандемії. Через це більшість мандрівників ухиляються від ризику, обираючи для себе інший вид відпочинку.

Криза COVID-19 показала брак міжнародного співробітництва та співпраці у боротьбі з пандемією [8]. Уряди деяких країн відмовили круїзним суднам у вході до своїх портів і територій, що призвело до того, що тисячі пасажирів і членів екіпажу застрягли на круїзних лайнерах через відсутність співпраці між круїзними компаніями та державами порту. Регламенти, конвенції, закони та інструменти, пов'язані з круїзним бізнесом, необхідно вдосконалити, щоб пом'якшити вплив подій на здоров'я населення в майбутньому. З огляду на це, вперше було розроблено механізми співпраці між круїзними компаніями, митницею, органами інспекції та карантину, адміністрацією безпеки на морі та адміністрацією портів [9].

Основною причиною поширення вірусу на судах стала відсутність розробленого плану надзвичайних ситуацій або плану на випадок респіраторних інфекційних захворювань. Поширення вірусу на круїзному лайнері вдалося контролювати шляхом створення системи реагування на надзвичайні ситуації та плану дій у надзвичайних ситуаціях перед масовим спалахом. Окрім розробки плану на випадок надзвичайних ситуацій, круїзна індустрія може навчати членів екіпажу та пасажирів питанням охорони здоров'я та гігієни під час перебування на круїзних лайнерах. Крім того, велике число туристичних суден має потребу в оновленні будівельних специфікацій. Стандартною практикою для систем кондиціонування повітря є змішування свіжого повітря з рециркуляційним, щоб заощадити витрати та енергію. Незважаючи на наявність повітряного фільтра, ці системи не можуть відфільтрувати такі частинки, як коронавірус, що можуть сприяти поширенню COVID-19 на борту круїзних лайнерів [10].

У результаті пандемія виявила гостру потребу в модернізації систем вентиляції суден, оскільки частина кают без вікон і доступу свіжого повітря потенційно підвищують ризик спалаху респіраторних захворювань на лайнері. Вірогідним способом для круїзного судна є покращення фільтрації повітря, наприклад, встановлення нових вискоєфективних повітряних фільтрів або застосування ультрафіолетового світла в існуючі суднові системи опалення, вентиляції та кондиціонування. Незалежно від способу, круїзна індустрія потребує інновацій у очищенні повітряних систем, щоб гарантувати надійність круїзу пасажиром та екіпажу.

Фінансовий аспект, що з'явився внаслідок пандемії COVID-19 став фатальним для багатьох власників туристичних суден. Туристичні агенції, що були пов'язані з круїзами, одними з перших закрили бізнес незабаром після першого спалаху пандемії. Вони зазнали великих збитків, тому що всі попередньо заброньовані тури були скасовані, і їм довелося повністю відшкодувати кошти туристам без будь-яких умов. Після оголошення пандемії, перше, що

зробила туристична влада, скоротили персонал. Лише компанія Carnival Cruise Line на початку пандемії звільнила близько 26 000 людей. Великий кількості світових туристичних компаній довелося продавати лайнери через нездатність їх утримування в портах та звільнення співробітників екіпажу. Наприклад, круїзне судно Columbus було продано всього за 5,3 мільйона доларів, тоді як до пандемії вартість судна становила 95 мільйонів доларів [11].

Пандемія призвела до зміни уподобань туристів, що починають віддавати перевагу маршруту, який знаходиться поблизу їхніх домів, наприклад внутрішній круїз. Крім того, пасажирів схильні вважати, що менші кораблі з балконними каютами безпечніші і викликають довіру [12]. Ці переваги повністю суперечать сучасній галузевій тенденції будівництва багатопалубних круїзних лайнерів, популярність яких щорічно зростала до 2020 року. Таким чином, круїзній індустрії слід ретельно розглянути свої майбутні маркетингові стратегії, принаймні в найближчі роки більше уваги можна приділяти коротшим маршрутам. Круїзні компанії можуть проводити заходи на лайнерах для великих конференцій, зборів, симпозіумів, виставок, презентацій, запуску продуктів і церемоній. Розкішні номери, заклади харчування в інтер'єрі національному стилі та різноманітні розваги можуть подарувати надзвичайні враження відвідувачам заходів, позитивно вплинувши на загальне сприйняття міроприємства. Крім того, мобільність круїзного судна дозволяє створювати нескінченні варіанти подій по всьому світу. Таким чином, круїзна індустрія може розширити свій цільовий ринок далеко за межі традиційних круїзних турів, до наземної індустрії гостинності (проведення наземних заходів на борту лайнера), таким чином створити потенційно більш надійний і активний туристичний ринок.

Пандемія COVID-19 внесла значних змін у ланцюг поставки продуктів на круїзні судна. Високоякісна організація харчування має великий вплив на враження туристів про круїзну подорож та може зробити її ще більш привабливою для потенційних клієнтів. Головні вимоги до харчування на круїзному лайнері полягають у різноманітності та якості їжі, гнучкості та доступності вибору страв, високих стандартах сервісу та індивідуальному підході до кожного туриста, що має різні дієтологічні обмеження та пристрасті до обрання страв [13]. Саме тому основним завданням при відновленні круїзного туризму в умовах пандемії стало налаштування системи доставки продовольства на борт судна в нестабільних карантинних умовах.

Тривалість морських походів, якісна заготівля і зберігання продовольства на борту кораблів завжди була серйозною проблемою, особливо для суден, що ходять у країнах або регіонах, що розвиваються. Ланцюжок постачання харчових продуктів на морський транспорт передбачає закупівлю їжі через кількох постачальників, а також доставку належної кількості продовольства на борт протягом всього круїзу [13]. Постачання продуктів харчування має бути гнучким, пунктуальним, оперативним і швидким для реалізації

потреб туристів та персоналу. Ланцюжок постачання харчових продуктів має кілька ключових характеристик, включаючи обмеження терміну зберігання для сировини та швидкопсувних продуктів, тривалість часу виробництва, сезонність виробництва, необхідність високоорганізованого транспортування та зберігання отриманих продуктів. Будь-які зміни відстані, часу або температури в ланцюзі зберігання сировини можуть значно збільшити витрати компанії.

Дві основні проблеми, з якими стикаються ланцюги постачання продовольства на судах, можна класифікувати як ті, що внутрішньо пов'язані з їжею і більш широко пов'язані з організацією ланцюга постачання. Вихідна логістика, тобто графіки відправлення, мають вирішальне значення для операцій постачання сировини на судно. Оперативний процес по-

винен відповідати міжнародним стандартам безпеки та гігієни харчування, постачальники повинні відповідати не лише за швидкість та своєчасність виконання послуг у порту, але й за свіжість та безпечність доставлених на борт продуктів.

Особливо важливими аспектами обслуговування круїзних ліній є потреба задовольнити пасажирів достатньою кількістю продовольства протягом тривалих періодів і необхідність поповнення запасів на судні під час дуже короткого терміну зупинки лайнеру у портах. Коли судна прибувають у порт, постачальники повинні організувати швидкісну доставку їжі на борт протягом 1-2 годин між розрахунковим часом прибуття і розрахунковим часом відправлення лайнеру [14].



Рис. 3. Схема організації системи постачання сировини на борт круїзного лайнеру

*розроблено авторами з використанням джерел [14]

У ланцюжку постачання продовольства COVID-19 викликав серйозне занепокоєння щодо виробництва, обробки, розподілу та попиту на харчові продукти. Це призвело до обмеження пересування працівників, зміни попиту споживачів, закриття потужностей з виробництва продуктів харчування, обмеження торгівлі та фінансового тиску. Основною проблемою поставки продукції на круїзні лайнери стало введення обмежень на переміщення людей з

певних регіонів або країн, що призвело до скорочення робочої сили в портах та логістичних компаніях і негативно вплинуло на швидкість обробки товарів та їх доставку на борт судна. Багато країн з початком пандемії ввели нові регуляції та правила щодо безпеки і санітарних норм, пов'язані з обробкою та перевезенням товарів, через що круїзним компаніям довелося внести зміни у логістичне планування поставок.

Карантинні обмеження та збільшений контроль на кордонах призвели до затримок в перевезенні та доставці продуктів на борти лайнерів, що ускладнило планування часу прибуття судна до зазначеного порту та вплинуло на доступність продуктів на борту. Багато фабрик та підприємств, які виробляли продукти харчування та поставляли їх у порти в зазначені терміни, були змушені призупинити або скоротити виробництво через карантинні обмеження та низький попит [15]. Крім того, введені заходи на заборону діяльності ресторанів, готелів та інших закладів громадського харчування призвели до значного скорочення закладів на борту, що викликало необхідність укладання договорів з поставниками, щодо зменшення обсягу закупівлі продуктів. Розрахунок необхідної сировини мав проводитися з огляду на можливість спалаху інфекції в будь-якій точці світу, що потребуватиме коригування маршруту та неможливості доотримання продовольства на борту. Усі ці фактори вплинули на ланцюжок постачання, завдавши зниженню його ефективності, надійності та економічності.

Круїзний туризм має великий потенціал для розвитку в Україні з огляду на морську та річкову акваторію, багатий культурний спадок та привабливість природної краси. Головним центром морського круїзного туризму України є Одеса. Для українських морських портів питання пошуку нових видів діяльності є актуальним, одним з яких має стати удосконалення морського круїзного туризму. Крім того, річка Дніпро простягається через всю країну і пропонує великий потенціал для круїзів, наприклад лайнери могли б здійснювати подорожі вздовж Дніпра із зупинками для відвідування туристичних об'єктів та пам'яток архітектури. Річковий туризм має можливість виходу за межі країни. Дунай сполучає Україну з країнами Центральної та Східної Європи, тому круїзні туристи мали б можливість відвідати такі країни, як Румунія, Словаччина та Угорщина, виходячи з українських портів [16].

Війна в Україні має значний негативний вплив на туристичну індустрію і круїзи не є виключенням. Останнім часом багато туристів відмовляються від поїздок в певні туристичні регіони України, наприклад Одесу або Крим, через небезпеку, пов'язану з війною. Крім того, війна в Україні спричиняє зниження кількості іноземних туристів, які бажають відвідати країну, через обмеження в русі суден у прибережних районах та зупинку модернізації туристичної інфраструктури (портів, готелів, рестора-

нів). Зниження здатності країни залучати круїзні судна та туристів у результаті війни, призводить до зменшення доходів туристичного сектора і втрати робочих місць [17]. Загалом, круїзний туризм може стати стабільним джерелом доходу для України та сприяти розвитку туристичної індустрії. Країна має багато потенціалу, який може привернути туристів з усього світу, а подальший розвиток і розширення круїзних пристаней та інфраструктури будуть сприяти цьому.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Світова круїзна індустрія сьогодення активно продовжує свій розвиток в постковідний період. Великі фінансові втрати потребують шляхів відновлення для побудови в майбутньому стійкої галузі. У практичному сенсі, індустрія знаходиться в пошуку стратегій удосконалення критичних аспектів, викликаних пандемією.

Круїзні компанії розробляють процедури надання максимальної безпеки та гігієни, покращують методи циркулювання повітря та збільшують простір громадських місць на борту туристичних суден. Круїзні компанії співпрацюють з адміністраціями портів і місцевими органами влади, розробляючи ефективні плани дій у надзвичайних ситуаціях для боротьби зі спалахами COVID-19. Співпраця круїзних компаній і туристичних агенцій для розробки сучасних маркетингових рішень в індустрії вказує на те, що найближчим часом пасажери шукатимуть більш персоналізовані послуги, а менші судна дозволять забезпечити відчуття конфіденційності та безпечності відпочинку. Тому компанії, що відновлюють туристичні послуги, приділяють увагу співпраці з портовими агентствами для закупівлі продукції, організації інфраструктури та високоякісного обслуговування на невеликих лайнерах, популярність яких до пандемії була значно меншою.

Український морський та річковий туризм потребує значних інвестицій для розвитку інфраструктури, відбудови портів, поліпшення технічного оснащення суден, розширення кількості маршрутів та послуг харчування і дозвілля. На даному етапі, через війну в Україні фінансування сектору туристичних послуг зупинено, тому круїзна індустрія, незважаючи на чималу акваторію, все ще знаходиться на початкових стадіях розвитку. Подальші дослідження круїзної індустрії зможуть забезпечити популяризацію круїзів у межах країни та світу, і надати поштовху для відбудови туристичної галузі в умовах безпеки.

Література

1. Юрченко С. А., Юрченко Е. Е., Кондрова А. Е. Особливості розвитку сучасного морського круїзного туризму // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Сер. Міжнародні відносини. Економіка. Країнознавство. Туризм. 2014. Т. 1 (3). С. 185–189.
2. Ярова Н. В., Воркунова О. В., Ліщенко В. С. Розвиток круїзного судноплавства на Чорному морі // Науковий погляд у майбутнє. 2016. Т. 1, №4. С. 4–10.
3. Silva A. L. Rd. An overview of the impact of COVID-19 on the cruise industry with considerations for Florida // Transportation Research Interdisciplinary. Perspectives. 2021. Vol. 10. P. 100391–100397. doi: 10.1016/j.trip.2021.100391
4. Millefiori L. M., Braca P., Zissis D., Spiliopoulos G., Marano S., Willett P. K., Carniel S. COVID-19 impact on global maritime mobility // Scientific Reports. 2021. Vol. 11(1). P. 11039–18039. doi:10.1038/s41598-021-97461-7

5. Zhou J., Chen S. P., Shi W. W., Kanrak M., Ge J. The impacts of COVID-19 on the cruise industry based on an empirical study in China // *Mar Policy*. 2023. Jul. 153. P. 105631–105647. doi:10.1016/j.marpol.2023.105631
6. Smirnov A., Smyaglikova E., Smolokurov E., Mazhazhikhov A. COVID-19 Pandemic Impact on Maritime Cruise Industry // *E3S Web of Conferences*. 2022. 363(5). P. 1–10. doi:10.1051/e3sconf/202236301005
7. Holland J., Mazzarol T., Soutar G. N., Tapsall S., Elliott W. A. Cruising through a pandemic: The impact of COVID-19 on intentions to cruise // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2021. Vol. 9. P. 100328–100343. doi:10.1016/j.trip.2021.100328
8. Radic A., Law R., Lück M., Kang H., Ariza-Montes A., Arjona-Fuentes J. M., Han H. Apocalypse Now or Overreaction to Coronavirus: The Global Cruise Tourism Industry Crisis // *Sustainability*. 2020. 12(17). P. 6968–6987. doi:10.3390/su12176968
9. Zhou J., Chen S.-L., Shi W., Kanrak M. Cruise supply chain risk mitigation strategies: An empirical study in Shanghai, China // *Marine Policy*. 2023. 153. P. 105600–105614. doi:10.1016/j.marpol.2023.105600
10. Liu X., Chang Y. C. An emergency responding mechanism for cruise epidemic prevention-taking COVID-19 as an example. *Mar Policy*. 2020. 119. P. 104093–104103. doi:10.1016/j.marpol.2020.104093
11. Saunders A. Which Cruise Ships Will Be Scrapped Or Taken Out of Service Because of the COVID-19 Pandemic? URL: <https://www.cruisecritic.com/news/which-cruise-ships-will-be-scrapped-or-taken-out-of-service-2023> (дата звернення 06.03.2023).
12. Holland J., Mazzarol T., Soutar G. N., Tapsall S., Elliott W. A. Cruise passengers' risk reduction strategies in the wake of COVID-19 // *Asia Pac. J. Tour. Res.* 2021. Vol. 26(11). P. 1189–1206. doi:10.1080/10941665.2021.1962376
13. Lau Y. Y., Yip T. L. Inbound logistics for liner shipping companies // *Seaview*. 2010. 89. P. 3–7.
14. Yui-Yip L., Tsz Leung Y. The procurement of food on board liner ships: the role of the international labor organization // *Journal of Shipping and Trade*. 2017. Vol. 2(1). P. 1–14. doi:10.1186/s41072-017-0024-8.
15. Serpil A., Mehmet Seckin A. Impact of COVID-19 on the food supply chain // *Food Quality and Safety*. 2020. Vol. 4. P. 167–180. doi:10.1093/fqsafe/fyaa024
16. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка // Національний інститут стратегічних досліджень URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/kruizne-sudnoplavstvo-yak-chinnik-rozvitku-primorskikh-regioniv> (дата звернення 06.03.2023).
17. Корнілова В. В., Корнілова Н. В. Сучасні тенденції розвитку круїзного ринку світу // *Економічна наука. Інвестиції: практика та досвід*. 2018. №5. С. 20–25.

Стаття надійшла 31.03.2023
 Стаття прийнята до друку 14.04.2023
 Доступно в мережі Internet 30.06.2023

Peshuk L.

Doctor of Agricultural Sciences, Professor
 Department of Food Technology
 E-mail: scorpion17lv@ukr.net
 ORCID ID: 0000-0002-0967-8892

Prykhodko D.

4th year applicant for Bachelor's degree of Chemistry Faculty
 Dnipro National University named after O. Honchar
 72, Gaharina avenue, Dnipro, Ukraine, 49000,
 E-mail: dashaprihodko097@gmail.com
 ORCID ID: 0009-0004-7193-8335

CURRENT TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE CRUISE TOURISM INDUSTRY IN THE CONDITIONS OF CHALLENGES AND THREATS

Over the past decade, the cruise industry has become one of the fastest growing sectors of tourism, attracting more and more attention from passengers. Thanks to the comfort of the ships, the service of tourists, the provision of a variety of services related to leisure and the flexibility and availability of food choices, high standards of service and an individual approach to each tourist, cruise tourism opens up unforgettable opportunities for both travel and recreation. Cruise is currently one of the fastest growing sectors of the tourist services market, which is influenced by the constant improvement of the design of passenger ships, improvement of their comfort, development of new routes and improvement of service on board the liner. For Ukraine, cruise tourism is a new alternative to the tourism industry. Given the sea and river water area, the rich cultural heritage and the attractiveness of natural beauty, Ukraine has a high potential for the organization of industry, both for the domestic and foreign markets. However, the war, closure of ports, insufficient financing of the industry, suspend the development of this type of tourism and the modernization of the nec-

essary infrastructure. Today, the global cruise tourism industry is recovering from the consequences of the COVID-19 pandemic, building strategies for further development in the face of significant losses. Global cruise passenger traffic has grown steadily for 10 consecutive years, but with the announcement of the pandemic, the number of passengers concerned about safety and health has more than halved. That is why companies restoring tourist services pay great attention to cooperation with port agencies for the purchase of products and the organization of infrastructure for high-quality passenger service. Identifying the main crises and analyzing the methods of their elimination is a primary task for the high-quality functioning of the cruise industry in post-Covid conditions.

Key words: cruise tourism, liners, COVID-19 pandemic, passengers, safety, recovery.

References

1. Yurchenko, S. A., Yurchenko, E. E., & Kondrova, A. E. (2014). Osoblyvosti rozvytku suchasnoho morskoho kruiznoho turizmu. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu imeni V. N. Karazina. Ser. Mizhnarodni vidnosyny. Ekonomika. Krainoznavstvo. Turyzm*, 1 (3), 185–189.
2. Yarova, N. V., Vorkunova, O. V., & Lishchenko, V. S. (2016). Rozvytok kruiznoho sudnoplavstva na Chornomu mori. *Naukovyi pohliad u maibutnie*, 1(4), 4–10.
3. Silva, A. L. R. (2021). An overview of the impact of COVID-19 on the cruise industry with considerations for Florida. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, (10), 100391–100397. doi:10.1016/j.trip.2021.100391
4. Millefiori, L. M., Braca, P., Zissis, D., Spiliopoulos, G., Marano, S., Willett, P. K., & Carniel, S. (2021). COVID-19 impact on global maritime mobility. *Scientific Reports*, 11(1), 11039–18039. doi:10.1038/s41598-021-97461-7
5. Zhou, J., Chen, S. P., Shi, W. W., Kanrak, M., & Ge, J. (2023). The impacts of COVID-19 on the cruise industry based on an empirical study in China. *Mar Policy*, (153), 105631–105647. doi:10.1016/j.marpol.2023.105631
6. Smirnov, A., Smyaglikova, E., Smolokurov, E., & Mazhazhikhov, A. (2022). COVID-19 Pandemic Impact on Maritime Cruise Industry. *E3S Web of Conferences*, 363(5), 1–10. doi:10.1051/e3sconf/202236301005
7. Holland, J., Mazzarol, T., Soutar, G. N., Tapsall, S., & Elliott, W. A. (2021). Cruising through a pandemic: The impact of COVID-19 on intentions to cruise. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, (9), 100328–100343. doi:10.1016/j.trip.2021.100328
8. Radic, A., Law, R., Lück, M., Kang, H., Ariza-Montes, A., Arjona-Fuentes, J. M., & Han, H. (2020). Apocalypse Now or Overreaction to Coronavirus: The Global Cruise Tourism Industry Crisis. *Sustainability*, 12(17), 6968–6987. doi:10.3390/su12176968
9. Zhou, J., Chen, S.-L., Shi, W., & Kanrak, M. (2023). Cruise supply chain risk mitigation strategies: An empirical study in Shanghai, China. *Marine Policy*, (153), 105600–105614. doi:10.1016/j.marpol.2023.105600
10. Liu, X., & Chang, Y. C. (2020). An emergency responding mechanism for cruise epidemic prevention-taking COVID-19 as an example. *Mar Policy*, (119), 104093–104103. doi:10.1016/j.marpol.2020.104093
11. Saunders, A. Which Cruise Ships Will Be Scrapped Or Taken Out of Service Because of the COVID-19 Pandemic? <https://www.cruisecritic.com/news/which-cruise-ships-will-be-scrapped-or-taken-out-of-service-2023> (Retrieved March 3, 2023).
12. Holland, J., Mazzarol, T., Soutar, G. N., Tapsall, S., & Elliott, W. A. (2021). Cruise passengers' risk reduction strategies in the wake of COVID-19. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 26(11), 1189–1206. doi:10.1080/10941665.2021.1962376
13. Lau, Y. Y., & Yip, T. L. (2010). Inbound logistics for liner shipping companies. *Seaview*, (89), 3–7.
14. Yui-Yip, L., & Tsz Leung, Y. (2017). The procurement of food on board liner ships: the role of the international labor organization. *Journal of Shipping and Trade*, 2(1), 1–14. doi:10.1186/s41072-017-0024-8.
15. Serpil, A., & Mehmet Seckin, A. (2020). Impact of COVID-19 on the food supply chain. *Food Quality and Safety*, (4), 167–180. doi:10.1093/fqsafe/fyaa024
16. Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen. *Kruizne sudnoplavstvo yak chynnyk rozvytku prymorskykh rehioniv Ukrainy. Analitychna zapyska*. <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/kruizne-sudnoplavstvo-yak-chinnik-rozvitku-primorskikh-regioniv> (Retrieved March 3, 2023).
17. Kornilova, V. V., & Kornilova, N. V. (2018). Suchasni tendentsii rozvytku kruiznoho rynku svitu. *Ekonomichna nauka. Investytsii: praktyka ta dosvid*, (5), 20–25.

Received 31 March 2023

Approved 14 April 2023

Available in Internet 30.06.2023

Цитування згідно ДСТУ 8302:2015

Пешук Л.В., Приходько Д.Ю. Сучасні тенденції розвитку індустрії круїзного туризму в умовах викликів і загроз // Економіка харчової промисловості. 2023. Т.15, вип. 2. С. 72-79.

Cite as APA style citation

Peshuk, L., & Prykhodko, D. (2023). Current trends in the development of the cruise tourism industry in the conditions of challenges and threats. *Food Industry Economics*, 15(2), 72-79.