

УДК 351.824.1

DOI: 10.25140/2411-5215-2018-3(15)-55-62

*Наталія Вдовенко, Марина Павленко***СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ МОРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ТА КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ***Наталія Вдовенко, Марина Павленко***СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РЕГУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ МОРСКОГО ХОЗЯЙСТВА И КРУИЗНОГО ТУРИЗМА***Nataliia Vdovenko, Marina Pavlenko***STATE AND TRENDS OF REGULATION OF DEVELOPMENT OF SEA MARINE BRANCHES AND CRUISE TOURISM**

У статті висвітлено вітчизняний та світовий досвід у підходах до регулювання та розвитку галузей морського господарства та круїзного туризму як складової реалізації політики модернізації національної економіки. Викладено результати аналізу попередніх досліджень та поглиблене обґрунтування підходів щодо оцінки сучасного стану розвитку галузей морського господарства та круїзного туризму. Доведено, що збалансований розвиток галузей морського господарства сприяє забезпеченню координуючої ролі держави в реалізації національної туристичної політики із застосуванням принципів та методів регулювання, концентрації ресурсів держави на пріоритетних завданнях функціонування цієї сфери, заходів формування та розвитку інформаційної системи в круїзному туризмі та поступовій її інтеграції до світової інформаційної туристичної мережі в сучасних умовах.

Ключові слова: морське господарство; галузь; круїзний туризм; флот; регулювання; Морська доктрина України.
Бібл.: 19.

В статті освещены отечественный и мировой опыт в подходах к регулированию и развитию отраслей морского хозяйства и круизного туризма как составной реализации политики модернизации национальной экономики. Изложены результаты анализа предыдущих исследований и углубленное обоснование подходов к оценке современного состояния развития отраслей морского хозяйства и круизного туризма. Доказано, что сбалансированное развитие отраслей морского хозяйства способствует обеспечению координирующей роли государства в реализации национальной туристической политики с применением принципов и методов регулирования, концентрации ресурсов государства на приоритетных задачах развития этой сферы, формирования и развития информационной системы в круизном туризме и постепенной ее интеграции в мировую информационную туристическую сеть в современных условиях.

Ключевые слова: морское хозяйство; отрасль; круизный туризм; флот; регулирование; Морская доктрина Украины.
Библ.: 19.

The article covers domestic and world experience in approaches to the regulation and development of maritime industries and cruise tourism as part of the implementation of the policy of modernization of the national economy. The results of the analysis of previous researches and in-depth substantiation of approaches to assessing the current state of development of maritime industries and cruise tourism are presented. It is proved that balanced development of the branches of the marine industry contributes to ensuring the coordinating role of the state in the implementation of the national tourism policy, applying principles and methods of regulation, concentration of resources of the state on the priority tasks of development of this sphere, measures for the formation and development of the information system in cruise tourism and its gradual integration into the world information tourist network.

Keywords: marine industry; branch; cruise tourism; fleet; regulation; Marine Doctrine of Ukraine.
References: 19.

JEL Classification: A13, B21, D23, D20

Постановка проблеми. Сучасні тенденції щодо забезпечення оптимального і збалансованого функціонування морегосподарського комплексу у структуру якого входять морський і річковий транспорт з їхньою береговою інфраструктурою, а також галузі, діяльність яких пов'язана з використанням мінеральних, енергетичних, біологічних ресурсів морів і океанів, курортно-рекреаційні й туристичні комплекси спонукають учених до вирішення актуальних проблем розвитку, які нині стали на порядку денному. Водночас науковці дійшли висновку, що включно до 2020 року кожен другий турист відчує на собі незабутній досвід круїзного туризму. Ринок круїзів збільшується за рахунок будівництва нових «плавучих готелів». В умовах глобальних трансформаційних процесів досить важливим є відродження та розвиток сучасного морського бізнесу в Україні. Володіючи значним туристичним потенціалом Україна може посісти достойне місце на світовій круїзній карті та безперешкодно розвивати круїзний туризм як одну зі складових морського господарства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми функціонування галузей морського господарства як складової реалізації політики модернізації національної економіки України перебувають у полі зору провідних науковців. Ці питання розглянуті в роботах А. Іванова, С. Саламатіна [5], І. Голубкова [2], Н. Зацепіна [4], А. Котлубай [9], Н. Логунова [10], Ю. Макогона, Г. Гаркуші, А. Грузана [12], Н. Пересипкіна [15], С. Ільченко [6], Ю. Клочкова [8], О. Ляховської [11], А. Філіпенко [1].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Дослідження вказаних учених присвячені проблемним питанням можливості та доцільності розвитку вітчизняного круїзного туризму, розвитку морських портів, вибору стратегії на майбутнє. Водночас наявні розвідки не охопили всієї специфіки наслідків від ефективного управління галузей морського господарства та круїзного туризму як складового блоку в нових умовах функціонування національної економіки.

Мета статті. Викласти результати досліджень для розроблення і поглибленого обґрунтування підходів до оцінки тенденцій та сучасного стану розвитку галузей морського господарства та круїзного туризму.

Виклад основного матеріалу. У нашому дослідженні ми базувалися на оцінці Всесвітньої туристичної організації ООН (ЮНВТО), де зазначено, що внесок туризму до світового валового внутрішнього продукту з урахуванням непрямого ефекту становить 10 %. Загальна кількість робочих місць, що безпосередньо стосуються сфери туризму, становить 11 %. Оскільки зазначена сфера пов'язана з діяльністю більше як 50 галузей, її розвиток сприяє підвищенню рівня зайнятості, диверсифікації національної економіки, збереженню й розвитку культурного потенціалу, збереженню екологічно довкілля, а також спонукає до гармонізації відносин між різними країнами і народами. Крім того, морський туризм є одним із засобів реалізації зовнішньої політики держави [16; 17]. Водночас довжина прибережної смуги України як морської держави становить близько 2700 км. Незважаючи на ресурсну забезпеченість та безмежні потенційні туристичні можливості, Україна нині не має можливості конкурувати з розвинутими туристичними державами. Для раціонального й ефективного використання туристичних, природних, лікувальних ресурсів України необхідно здійснити регулювання туристично-рекреаційного простору шляхом забезпечення функціонування зон розвитку туризму і розробити та запропонувати споживачеві конкурентоспроможний національний туристичний продукт [16; 17].

Повністю погоджуюся із думкою вчених, що функціонування різних структурних ланок морегосподарського комплексу має базуватися й удосконалюватися на основі останніх наукових досягнень у таких сферах, як фізична океанографія, гідробіологія, гідрохімія, морська геологія і геофізика, екологія, з урахуванням еколого-економічних підходів та виокремленням конкурентних переваг круїзних турів.

На сьогодні круїзи є одним із найбільш швидкозростаючих секторів туристичного ринку у світі. Зростає круїзний флот, удосконалюються конструкції пасажирських суден, підвищується їхня комфортабельність, розробляються нові маршрути. Більшістю судів володіють великі круїзні компанії. У світі налічується більше 150 морських круїзних компаній. Серед них виділяють переважну більшість грецьких, італійських, іспанських, американських, данських та норвезьких круїзних компаній. До найбільш відомих перевізників у сфері морських круїзів належать Carnival Cruise Lines, Celebrate Cruises, Royal Caribbean International, Princess Cruises, Costa Cruises, Norwegian Cruise Lines. Кількість круїзних суден зросло з початку 1980-х рр. Як висвітлюють дослідження, у 1985 році налічувалося 120 морських круїзних суден, у 1994 році – уже 175 суден, у 2003 році їх кількість становила 327 суден. У 2006 році кількість морських круїзних суден становила 387 одиниць. Наприклад, компанії Carnival Cruise Line належить 11 круїзних суден, Royal Caribbean – 9 океанських лайнерів, Holland America Line – 8 круїзних су-

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

ден, Windstars Cruises – 3 круїзних судна. Сучасні круїзні лайнери забезпечують комфортне проживання, якісне харчування, організоване дозвілля. Вони обладнані басейнами, спортивними майданчиками, полями для гольфу, ресторанами, кінозалами, музичними салонами, приміщеннями для дискотек, вертолітними майданчиками та іншими приміщеннями, спорудами для різноманітного і комфортного відпочинку. Середня вартість великого круїзного лайнера близько 90 млн дол. США. Найдорожче судно Queen Odyssey коштує 235 млн дол. США.

Корпорація Carnival Corporation пропонує на ринку близько 20 тис. місць на круїзних суднах. Лише незначно відстає корпорація Royal Caribbean, що володіє 19 тис. місцями на круїзних суднах на 550 круїзних маршрутах. Royal Caribbean працює на туристському ринку більше 25 років. Вона має у своєму розпорядженні власний флот із 9 круїзних океанських лайнерів вищого класу, а також у Карибському морі власний острів, який призначений для відпочинку учасників круїзних турів. Останнім часом стали популярні морські круїзи на невеликих парусних яхтах. Існує дві форми прокату яхт: без екіпажа (бербоут-чартер) і з екіпажем (тайм-чартер). Для подорожей на яхтах при заході в будь-який іноземний порт не потрібна віза. Яхту приймають на добу за так званим паспортом судна, оформленому на господаря судна або шкіпера. Переважну частину круїзних туристів постачає Північна Америка, переважно США, який забезпечує 61 % туристів. Частка Європи знизилася до 22 %, а лише 17 % припадає на всі інші регіони. Одним із молодих ринків круїзного туризму є Японія. Провідними країнами круїзного туризму є США, Великобританія, Норвегія, Італія, Франція. Основними споживачами морських круїзів є американці. При цьому найбільший обсяг морських круїзів припадає на Карибський басейн (55 %) і значно менше на Середземноморський (10 %).

Морські круїзні маршрути розрізняються за особливостями їх організації на: кільцеві маршрути в певному басейні, наприклад, Середземного моря, із заходом у 8-12 портів різних приморських країн і популярних морських курортів відкритих маршрутів. Наприклад, навколо Європи, Скандинавії туристів доправляють із початкової точки маршруту до кінцевої без зворотного повернення на судні або короткочасні виходи в море на 2-3 дні. Такі рейси використовуються для спеціальних цілей. Зокрема в Ізраїлі гральний бізнес заборонено, але на суднах, що залишають територіальні води країни, такі азартні розваги припустимі. Також є прибережні морські екскурсії та прогулянкові рейси, тривалі маршрути і кругосвітні подорожі тривалістю до 140-180 днів. Водночас існує прийнята така цінова класифікація морських круїзних маршрутів: економ (75-150 дол. США на одну особу за добу); класичні (100-200 дол. США на одну особу за добу); преміум (150-400 дол. США на одну особу за добу); люкс (700-1000 дол. одну особу за добу); ексклюзивні (більше 1000 дол. США на одну особу за добу).

Круїзні судна сертифікуються за 6 категоріями. До шостої належать судна категорії суперлюкс. Як висвітлюють проведені дослідження, круїзний ринок можна умовно поділити на два сегменти, що паралельно розвиваються: масовий, тобто мегалайнери, довжиною понад 300 м і пасажиромісткістю до 2000 осіб, і більше та нішовий, переважно індивідуальний туризм на суднах невеликого розміру, пасажиромісткістю до 500 осіб. Для обох сегментів ринку характерна висока диференціація продукту, що надається: для масового сегмента на борту судна; для нішового сегмента на березі, під час відвідування круїзних портів [7].

За географією круїзної діяльності виділяються такі найбільш розвинені туристські круїзні регіони світу:

- Карибський басейн (Мексиканська затока, Карибське море і Панамський канал). Головною перевагою Карибського басейну є те, що круїзи можна проводити цілий рік. Тривалість круїзних маршрутів коливається від 3 днів до 2 тижнів, маршрути класифікуються за такими напрямками: Західні Кариби, Східні Кариби, Південні Кариби;

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

- басейн Середземного моря. Найстаріший круїзний район світу. Круїзні маршрути охоплюють одразу декілька європейських країн – Іспанію, Францію, Італію, Грецію – і країни Північної Африки – Марокко, Туніс, Єгипет;

- круїзи навколо Скандинавії з заходом у глибокі норвезькі фіорди, навколо Європи з відвідуванням столичних міст та круїзи по Балтійському морю;

- тривалі круїзи з Північної Америки навколо мису Доброї Надії в Індійський океан і далі в Південно-Східну Азію й Австралію та круїзи в Океанії й Австралії;

- льодові круїзи – круїзні маршрути до берегів Антарктиди і до Північного полюса.

Круїзи здійснюються цілий рік: влітку маршрути пролягають до Арктики, взимку основний напрям напруження - Антарктида. З великих портових центрів, де розвинена круїзна справа, виділяються Майамі (США), Акапулько (Мексика), Генуя (Італія), Сінгапур, Дубай (ОАЕ), Ванкувер (Канада), Гонолулу (Гавайські острови, США). На Алясці обслуговують до 400 тис. круїзних туристів на рік. Найбільш екзотичними є круїзи в Арктиці та Антарктиці. Популярні круїзи і до льодовика Гренландії та Ісландії. В Антарктиці туристи з круїзних лайнерів на вертольоті або катері відвідують узбережжя Антарктиди. Круїзи на поромах як різновид морських круїзів отримали розвиток здебільшого через короткостроковість і економічність. Сучасні пороми, що використовуються в круїзних цілях, є багатопалубними кораблями. Особливо популярними є подорожі на комфортабельних поромах компаній Viking Line, Silja Line, DFDS Seaways, Fjord Line, Smyril Line, Color Line, Superfast series. Лідерами попиту є комфортабельні поромні круїзи, що здійснюються по Балтійському морю компаніями Silja Line і Viking Line. Круїзи по внутрішніх водних артеріях (ріках, озерах, каналах) прийнято називати річковими круїзами. Подорожі річками й озерами найбільш розвинені в державах, багатих судноплавними річками. Річкові круїзи можуть проводитися в одному напрямку або мати кільцевий маршрут. Річкові круїзні маршрути залежно від умов перевезень, їх тривалості і протяжності, якості послуг, що надаються, поділяються на транспортні, туристські, екскурсійні.

Якщо проаналізувати інформацію, надану Всесвітньою туристичною організацією, то щорічний стабільний приріст туристів, що використовують різні форми морських круїзів, становить 8 %. Нині щороку подорожують морем майже 15 млн осіб. І при цьому треба зауважити, що особливої актуальності набуває питання вивчення стану та тенденцій розвитку морського круїзного туризму в Україні. Чорне море має потужний потенціал для розвитку морського круїзного туризму. Водночас круїзна галузь відчуває потребу в нових маршрутах і портах заходу. Вітчизняні круїзні порти демонструють стабільність у зростанні суднозаходів та пасажиропотоку. Протягом останніх років кількість круїзних заходів у порти збільшилося майже на 13 %. Водночас необхідно звернути увагу на те, що пріоритети, від яких залежить майбутнє та реальність розвитку морського круїзного туризму, крім Морської доктрини України, не визначені в жодному нормативно-правовому документі України. І з цим ще вченим і практикам потрібно працювати, виписувати такі завдання, щоб здійснити нормативно-правове регулювання діяльності господарюючих суб'єктів в цій галузі.

У результаті дослідження здійснено історичний екскурс і встановлено, що за роки існування СРСР найбільш дорогими та такими, що користувалися надзвичайним попитом, але були майже недоступними для потреб пересічних громадян, були тури по Чорному та Середземному морям. Ці тури дозволяли туристам відвідувати за короткотривалу подорож декілька міст-портів, відомих на світовому рівні. Також поширеними серед туристів були тури по річкових артеріях, зокрема, і Дніпру. Після розпаду СРСР Україна повністю залишилася без необхідної кількості круїзних лайнерів [14], а тому й були втрачені можливості розвивати цей вид туристичної діяльності на той час.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

На сьогодні інфраструктура вітчизняних портів не пристосована для прийому мегалайнерів. У цьому питанні може йтися лише про Одеський морський порт, який здатний приймати судна завдовжки не менше 240 м з осіданням 8,5 м. Проте для розвитку морського круїзного туризму не достатньо лише покращити інфраструктуру українських портів. Для цього доцільним є розвиток і міської інфраструктури, зокрема аеропортів, укладання якісних доріг, облаштування місць для паркування саме екскурсійного автотранспорту [14]. Дослідження підтверджують думку про те, що Чорне море водночас за своїм географічним положенням не є транзитним. З цією метою, щоб виокремитися в самостійний напрям для морського круїзного туризму, близько п'яти вітчизняних портів повинні мати інфраструктуру, яка здатна обслуговувати судна завдовжки понад 300 м. Нині таку інфраструктуру мають лише два чорноморські порти – Одеса в Україні та Констанца в Румунії. Також доцільно зазначити, що з 16 морських портів Чорноморського регіону, що підходять для прийому круїзних суден (порти Болгарії, Румунії, Росії, Грузії, Туреччини), деякі належать Україні. Серед них виокремлено порт в Одесі. Ці міста володіють унікальними історичними, культурними та туристичними пам'ятками, які могли б бути привабливими для туристів морських круїзних маршрутів [19]. За розрахунками експертів, кожний круїзний турист під час транзитного заходу судна в порт у середньому за 10 годин стоянки витрачає в місті перебування від 50 до 100 євро. Отже, круїзний туризм є прибутковою сферою національної економіки [19].

Про поживлення ринку круїзного туризму свідчить також зростання кількості спеціалізованих туристичних компаній, що пропонують тури українцям. До таких компаній, як «Троянда Вітрів», «Експрес Вояж», «Укрферрі тур», «Антарес» (все – Київ), «Центр круїзів України», «Сильвер Лайнс», «Диліжанс» (Одеса), Expert Cruise (Харків), приєдналися ще не п'ять туристичних операторів зі своїми мережами туристичних фірм [15]. За 15 років існування круїзної лінії від Пасау до української частини дельти Дунаю в порти Ізмаїл та Вилково було здійснено 597 суднозаходів круїзних суден Українського Дунайського пароплавства, іноземних фрахтувальників та судновласників. Участь у берегових та водних екскурсійних програмах взяли 76 933 туристи, включаючи відвідування Дунайського біосферного заповідника з виходом до Чорного моря, піші екскурсії по Вилкову та автобусних – Ізмаїлом. За цей період отримано 1,3 млн євро доходів [18].

Таким чином, доцільно віднайти можливість вплинути на розвиток галузей морського господарства та морського круїзного туризму внаслідок застосування сучасних інструментів регулювання і переорієнтації принципів роботи суб'єкта господарювання у сфері морського туризму, який займається організацією круїзних маршрутів, а також через покращення регуляторної політики шляхом сприяння розвитку основних складових морського господарства та з урахуванням положень з реалізації Морської доктрини України на період до 2035 року.

Також важливим етапом є вибір механізму регулювання галузі у формуванні вибору пріоритетів, оновлення і створення нової інфраструктури, у тому числі і для морського круїзного туризму. При цьому слід поліпшити роботу з перепідготовки кадрів для цієї сфери. Це сприятиме підвищенню прибутковості й інвестиційної привабливості, дасть можливість поступово заміщувати бюджетні надходження з метою фінансування цієї сфери на залучення позабюджетних коштів.

Висновки і пропозиції. Таким чином, маємо всі підстави зробити висновки, що розширення морських досліджень є основою подальшого визначення проблем розвитку галузей морського господарства, а також передумовою і важливим чинником відновлення статусу України як морської держави. При цьому збалансований розвиток галузей морського господарства сприяє забезпеченню координуючої ролі держави в реалізації національної туристичної політики із застосуванням принципів та основних

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

положень державно-приватного партнерства, організації і фінансування проведення наукових досліджень, концентрації ресурсів держави на пріоритетних завданнях розвитку сфери туризму; формуванні та розвитку інформаційної системи в круїзному туризмі та поступовій її інтеграції до світової інформаційної туристичної мережі. Важливими аспектами є удосконалення законодавства з питань регулювання суспільних відносин у сфері туризму, сприяння розвитку міжрегіонального та міжнародного співробітництва, поліпшення бізнес-середовища та розвиток добросовісної конкуренції саме в цій сфері. Безпосередньо на регулювання розвитку у сфері морського господарства впливає запровадження інституту саморегулювних організацій, зокрема створення національної туристичної організації, розроблення національних стандартів відповідно до міжнародних, популяризація України на світовій арені та просування якісних національних туристичних продуктів у інформаційному просторі. Отже, наявні можливості й потенціал у галузі, сприятливі умови для розвитку сфери туризму мають бути пріоритетними напрямками в регулюванні розвитку морського господарства України.

Список використаних джерел

1. Баришнікова В. В. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації: аналітична доповідь. *Регіональна філія національного інституту стратегічних досліджень у м. Одесі*. Одеса: Фенікс, 2013. 168 с.
2. Голубкова И. А. Закономерности развития круизного туризма. *Ефективна економіка*. 2012. № 12. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua>.
3. Жихарева В. В. Сучасні тенденції розвитку ринку круїзного судноплавства. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2012. № 39 (2). С. 153–166.
4. Зацепіна Н. О. Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. 2012. Вип. XXXIV. С. 232–234.
5. Іванов А. М., Саламатіна С. Є. Перспективи розвитку морського круїзного туризму в Україні. *Бізнес-навігатор*. 2015. № 1 (36). С. 145–151.
6. Ільченко С. В. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України. Одеса. ІПРЕЕД НАН України, 2011. 427 с.
7. Китай станет вторым по величине круизным рынком мира, пишет «Жэньминь Жибао». URL: https://24.kgboishoj_tirazh/21317_kitay_stanet_vtoryim_povelichine_kruiznyim_ryinkom_mira_pishet_jenmin_jibao/full.
8. Ключков Ю. П. Прогнозна модель попиту на послуги морського круїзного транспорту. *Залізничний транспорт України*. 2003. Вип. 2. С. 43–44.
9. Котлубай А. М. Развитие торгового судоходства: проблемы и перспективы развития: монография. Одесса, 2008. 380 с.
10. Логунова Н. А. Теоретические аспекты развития круизного туризма. URL: http://www.gusnauka.com/19_AND_2013.
11. Ляховська О. С. Стан та перспективи розвитку круїзного туризму в Україні початку ХХІ ст. *Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету*. 2013. Вип. 19 (1). С. 177–182.
12. Макогон Ю. В., Лысый А. Ф., Гаркуша Г. Г., Грузан А. В. Украина – держава морская: монография / под ред. Ю. В. Макогона. Донецк: ДонНУ, 2010. 393 с.
13. Нездойминов С. Г., Андреева Н. М. Морской круизный бизнес как вектор международной интеграции морехозяйственного комплекса Украины. *Економіка природокористування*. 2014. № 7. С. 43–45.
14. Одеський морський порт. URL: <http://www.port.odessa.ua/index.php/ua>.
15. Пересипкіна Н. О. Доцільність нормалізованого розвитку чорноморського круїзного сегменту. *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем*: зб. наук. праць. 2012. Вип. 19. С. 30–40.
16. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009>.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

17. Стратегія розвитку туризму та курортів на період до 2026 року: схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.03.2017 № 168-р.

18. Тищенко О. В., Філіпенко А. О. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua>.

19. National Institute for Strategic Studies (2012). Cruise shipping as a factor of the development of Ukrainian coastal regions. URL: <http://www.niss.gov.ua>.

References

1. Baryshnikova, V. V. (2013). Priorytety rozvytku morskoho hospodarskoho kompleksu Ukrayiny v umovakh hlobalizatsiyi: analitychna dopovid [Priorities of the development of the Ukrainian marine economy in the conditions of globalization: an analytical report]. *Rehionalna filia natsionalnoho instytutu stratehichnykh doslidzhen v Odesi – The regional branch of the National Institute for Strategic Studies in Odessa*. Odessa: Feniks [in Ukrainian].

2. Golubkova, I. A. (2012). Zakonomernosti razvitiia kruiznogo turizma [Patterns of development of cruise tourism]. *Effektivna ekonomika – Effective economy*, 12. Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua>.

3. Zhykhareva, V. V. (2012). Suchasni tendentsii rozvytku rynku kruiznogo sudnoplavstva [Modern trends in the development of the cruise shipping market]. *Rozvytok metodiv upravlinnya ta hospodaryuvannya na transporti – Development of methods of management and management of transport*, 39 (2), 153–166 [in Ukrainian].

4. Zatsepina, N. O. (2012). Istoriia vynykennia i suchasnyi stan kruiiznogo turyzmu v sviti [History of the emergence and current state of cruise tourism in the world]. *Naukovi pratsi istorychnoho fakultetu Zaporizkoho natsionalnoho universytetu – Scientific works of the historical faculty of Zaporizhzhya National University*, XXXIV, 232–234 [in Ukrainian].

5. Ivanov, A. M., Salamatina, S. Ye. (2015). Perspektyvy rozvytku morskoho kruiznogo turyzmu v Ukraini [Prospects for the development of sea cruise tourism in Ukraine]. *Biznes-navihator – Business Navigator*, 1 (36), 145–151 [in Ukrainian].

6. Ilchenko, S. V. (2011). Konkurentospromozhnist ta stalyy rozvytok morskoho hospodarskoho kompleksu Ukrainy [Competitiveness and sustainable development of Ukraine's maritime economy]. Odesa: IPREED NAN Ukrainy [in Ukrainian].

7. Kitay stanet vtorym po velichine kruiznym rynkom mira, pishet Zhjenmin Zhibao [China will become the second largest cruise market in the world, writes «Zhenmin Zhibao»] (2015). Retrieved from https://24.kgbolshoj_tirazh/21317_kitay_stanet_vtoryim_povelichine_kruiznyim_ryнком_mira_pishet_jenmin_jibao/full.

8. Klochkov, Yu. P. (2003). Prohnozova model popytu na posluhy morskoho kruiznogo transportu [Forecast model of demand for sea cruise services]. *Zaliznychnyi transport Ukrainy – Railway transport of Ukraine*, 2, 43–44 [in Ukrainian].

9. Kotlubay, A. M. (2008). *Rozvytok torhovoho sudnoplavstva: problemy ta perspektyvy rozvytku [Development of commercial shipping: problems and prospects of development]*. Odessa [in Russian].

10. Lohunova, N. A. (2013). *Teoretychni aspekty rozvytku kruiznogo turyzmu [Theoretical aspects of the development of cruise tourism]*. Retrieved from http://www.rusnauka.com/19_AND_2013.

11. Lakhovska, O. S. (2013). Stan i perspektyvy rozvytku kruiznogo turyzmu v Ukrayini pochatku XXI stolittia [The Future and Prospects for the Development of Cruise Tourism in Ukraine at the Beginning of the 21st Century]. *Naukovi zapysky Rivnenskoho derzhavnoho humanitarnoho universytetu – Scientific notes of the Rivne State Humanitarian University*, 19 (1), 177–182 [in Ukrainian].

12. Makohon, Yu. V. (Ed.), Lysyy, A. F., Harkusha, H. H., Hruzan, A. V. (2010). *Ukrayna – derzhava morskaiia [Ukraine is a sea state]*. Donetsk: DonNU [in Ukrainian].

13. Nezdoiminov, S. H. Andreeva, N. M. (2014). Morskoy kruiznyi biznes kak vektor mezhdunarodnoi integratsii morekhoziaistvennogo kompleksa Ukrainy [Marine cruise business as a vector of international integration of the sea economy complex of Ukraine]. *Ekonomika pryrodokorystuvannia – Economics of nature management*, 7, 43–45 [in Russian].

14. *Odeskyi morskyy port [Odessa seaport]*. Retrieved from <http://www.port.odessa.ua/index.php/ua>.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

15. Peresipkina, N. O. (2012). Dotsilnist normalizovanoho rozvytku chornomorskoho kruiyznoho sehmentu [The expediency of the normalized development of the Black Sea cruise segment]. *Metody ta zasoby upravlinnya rozvytkom transportnykh system – Methods and tools for managing the development of transport systems*, 19, 30–40 [in Ukrainian].

16. Pro zatverdzhennya Morskoi doktryny Ukrainy na period do 2035 roku [On Approval of the Marine Doctrine of Ukraine for the period up to 2035]. № 1307 (on October 7, 2009). Retrieved from <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009>.

17. Stratehiia rozvytku turyzmu ta kurortiv na period do 2026 roku [Strategy for the development of tourism and resorts for the period up to 2026]. № 168-r (16.03.2017).

18. Tyshchenko, O. V., Filipenko, A. O. (n.d.). *Kruiyzne sudnoplavstvo yak chynnyk rozvytku prymors'kykh rehioniv Ukrainy. Analitychna zapyska [Cruise shipping as a factor in the development of coastal regions of Ukraine]*. Retrieved from <http://www.niss.gov.ua>.

19. National Institute for Strategic Studies (2012). *Cruise shipping as a factor of the development of Ukrainian coastal regions*. Retrieved from <http://www.niss.gov.ua>.

Вдовенко Наталія Михайлівна – доктор економічних наук, професор, заслужений працівник сільського господарства України, завідувач кафедри глобальної економіки, Національний університет біоресурсів і природокористування України (вул. Героїв Оборони, 15, м. Київ, 03041, Україна).

Вдовенко Наталья Михайловна – доктор экономических наук, профессор, заслуженный работник сельского хозяйства Украины, заведующий кафедрой глобальной экономики, Национальный университет биоресурсов и природопользования Украины (ул. Героев Оборони, 15, г. Киев, 03041, Украина).

Vdovenko Nataliia – Doctor of Economics, Professor, Honored Worker of Agriculture of Ukraine, Head of the Department of Global Economics, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine (15 Heroiv Oborony, 03041 Kyiv, Ukraine).

E-mail: nata0409@gmail.com

ORCID: orcid.org/0000-0003-0849-057X

Researcher ID: J-5146-2017

Павленко Марина Миколаївна – асистент кафедри глобальної економіки, Національний університет біоресурсів і природокористування України (вул. Героїв Оборони, 15, м. Київ, 03041, Україна).

Павленко Марина Николаевна – асистент кафедры глобальной экономики, Национальный университет биоресурсов и природопользования Украины (ул. Героев Оборони, 15, г. Киев, 03041, Украина).

Pavlenko Marina – Assistant Professor of the Department of Global Economics, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine (15 Heroiv Oborony, 03041 Kyiv, Ukraine).

E-mail: marunapavlenko@ukr.net

ORCID: orcid.org/0000-0002-7513-2425