

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЛІНГВІСТИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**Кафедра психології і туризму**

**Кваліфікаційна робота**  
**на тему: «Круїзний туризм в Карибському субрегіоні»**

*Допущено до захисту*

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2023 року

здобувача вищої освіти групи Т01-19  
факультету туризму, бізнесу і психології  
освітньої програми Туристичне  
обслуговування  
за спеціальністю 242 Туризм

Мандрик С.С.

Завідувач кафедри психології і  
туризму

доктор психологічних наук,  
професор

Бондаренко О.Ф.

\_\_\_\_\_

Науковий керівник:  
канд. іст. наук, доцент  
Попович С. І.

Національна шкала \_\_\_\_\_

Кількість балів \_\_\_\_\_

Оцінка ЄКТС \_\_\_\_\_

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ.....	7
1.1 Сутність, термінологічний апарат і класифікація видів круїзного туризму.....	7
1.2 Ступінь наукового опрацювання досліджуваної теми.....	12
1.3 Світовий досвід організації круїзного туризму.....	15
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В КАРИБЬСЬКОМУ СУБРЕГІОНІ.....	22
2.1 Ресурсний потенціал досліджуваного субрегіону.....	22
2.2 Зародження, становлення та розвиток круїзного туризму в Карибському субрегіоні.....	30
2.3 Сучасний стан організації круїзного туризму в країнах Карибського басейну.....	34
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В КРАЇНАХ КАРИБЬСЬКОГО БАСЕЙНУ.....	43
3.1 Проблеми організації круїзного туризму в дослідженому регіоні на сучасному етапі.....	43
3.2 Перспективи та пріоритети розвитку круїзного туризму в Карибському субрегіоні.....	45
ВИСНОВКИ.....	49
РЕЗЮМЕ.....	51
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	53
ДОДАТКИ.....	57

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Зміни, що відбуваються у світовій економіці останніми роками, її реструктуризація зумовлюють значний вплив туристичного підприємництва на економічні та соціальні процеси. Туристичний бізнес, незважаючи на кризові явища в економіці, залишається сьогодні привабливим для інвесторів. Така ситуація склалася через зростаючий попит на послуги туристичної сфери й одночасний дефіцит пропозиції в цій же сфері. Однак, жодні глобальні виклики не повинні ослаблювати ринок туристичних послуг.

Сучасний туристичний ринок рясніє величезним розмаїттям видів туризму. Одним з найпопулярніших і найзатребуваніших серед туристів є круїзний туризм. Сьогодні він посідає чільне місце у переліку перспективних видів туризму, оскільки охоплює широкий спектр туристичних послуг, є доступним для багатьох соціальних груп населення, задовольняє широкий бюджетний діапазон туристів. У процесі круїзної подорожі туристи мають можливість відвідати кілька країн, ознайомитись з визначними пам'ятками, отримати задоволення від перебування на борту круїзних суден з їх прекрасним інтер'єром, казино, клубами, барами, ресторанами. Круїзні лайнери небезпідставно вважають плавучими містами з диверсифікованим комплексом послуг і розваг.

У допандемійний період круїзний туризм був одним з найдинамічніших сегментів світової туристичної сфери, щорічне зростання чисельності круїзних туристів складало 6 %. За прогнозами авторитетного The Marine Institute саме круїзне судноплавство серед інших секторів морського бізнесу матиме найвищий потенціал розвитку у наступні сто років. Уже нині акваторія морів та океанів, великих судноплавних річок і озер світу є густо помережаною круїзними маршрутами.

Одним з найрозвиненіших у контексті організації круїзного туризму та найпопулярнішим серед аматорів морського відпочинку є

Карибський субрегіон. Досвід планування, організації та проведення круїзів у цьому куточку планети може стати у нагоді багатьом країнам світу, у тому числі й Україні. На жаль, нині у зв'язку з повномасштабною російською агресією вітчизняний круїзний туризм знаходиться на паузі. Однак, після неодмінної перемоги України над російською воєнщиною він матиме серйозні перспективи розвитку. Саме це й спонукало авторку обрати для свого кваліфікаційного дослідження тему «Круїзний туризм у Карибському субрегіоні».

**Постановка проблеми та ступінь розробленості теми.** Проблеми та перспективи розвитку туризму викликають значний інтерес у науковців. Це відображено в наукових дослідженнях як зарубіжних, так і вітчизняних вчених, зокрема Габчак Н., Гнаткович О., Кифяка В., Проскури В., Ткаченко Т., Мальської М., Цибуха В., Федорченка В. та ін.

У наукових напрацюваннях Ворошилової Г., Гоблик-Маркович Н., Горіної Г., Жаліло Я., Заворуєвої О., Оболенцевої Л., Шацької З. та інших висвітлено теоретичні аспекти діяльності туристичної галузі.

Особливості розвитку круїзного туризму представлено в дослідженнях Зацепіної Н., Зими А., Ляховської О., Мініч І., Михайлової Ю., Паладича Л.

Питання організації круїзних подорожей знайшли своє висвітлення в роботах Андросової Н., Біржакова М., Голубкової І., Грема С., Антоненка І.

Проблеми розвитку круїзного туризму досліджували українські науковці Антоненко І., Аріон О., Герасименко В., Добрянська Н., Логунова Н., Мельник І., Опанасюк Н., С. Нездоймінов С., Шпилько С. та ін.

У працях науковців висвітлювались, головним чином, особливості розвитку круїзного туризму в певних географічних регіонах. Проте недостатньо вивченими залишаються проблеми розвитку круїзного туризму в цілому, не приділено уваги питанням формування його стратегічного потенціалу. Подальшого опрацювання потребують теоретичні та методологічні основи організації круїзного туризму, а також інноваційні підходи до розвитку цієї важливої складової туристичної сфери.

**Об'єктом дослідження** кваліфікаційної роботи є круїзний туризм.

**Предметом дослідження** кваліфікаційної роботи є сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку круїзного туризму в Карибському субрегіоні.

**Метою** кваліфікаційної роботи є дослідження сучасного стану, проблем і перспектив розвитку круїзного туризму в Карибському субрегіоні.

Для реалізації зазначеної мети авторкою сформульовано такі **завдання**:

- визначити сутність, термінологічний апарат і класифікацію видів круїзного туризму;
- розкрити ступінь наукового опрацювання досліджуваної теми;
- вивчити світовий досвід організації круїзного туризму;
- оцінити ресурсний потенціал Карибського субрегіону;
- проаналізувати процес зародження, становлення та розвитку круїзного туризму в досліджуваному субрегіоні;
- дослідити сучасний стан організації круїзного туризму в країнах Карибського басейну;
- виявити та систематизувати сучасні проблеми організації круїзного туризму в Карибському субрегіоні;
- окреслити перспективи та пріоритети розвитку круїзного туризму в досліджуваному субрегіоні;
- підготувати обґрунтовані висновки за результатами кваліфікаційного дослідження.

У процесі написання кваліфікаційної роботи авторка послуговувалась такими **методами дослідження** як: абстрактно-логічний, порівняння, системний аналіз, опис, синтез, індукція, а також, економіко-математичний, статистичний, проблемно-орієнтовний, картографічний, графічний та ін.

**Інформаційну основу дослідження** складають праці вітчизняних і зарубіжних вчених, визнаних фахівців круїзного підприємництва, національні та регіональні програми розвитку круїзного туризму, нормативно-правові акти, навчальні та методичні посібники, матеріали науково-практичних

конференцій і преси, статистичні дані щодо розвитку туризму в Карибському субрегіоні.

**Ступінь вирішення проблеми в кваліфікаційному дослідженні та практичне значення одержаних результатів.** Зміст кваліфікаційної роботи може бути використаним у практичній діяльності фахівців туристичної сфери та в освітньому процесі, зокрема під час вивчення навчальних дисциплін «Туристичне країнознавство», «Географія туризму», «Туроперейтинг», «Статистика в туризмі» та ін.

**Структура та обсяг кваліфікаційної роботи.** Структурно кваліфікаційна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків, резюме, списку використаних джерел і додатків, її зміст викладено на 67 сторінках комп'ютерного тексту. Кваліфікаційна робота містить 9 таблиць, 20 рисунків і список використаних джерел із 42 найменувань.

## РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

### 1.1. Сутність, термінологічний апарат і класифікація видів круїзного туризму

Життя людини завжди було нерозривно пов'язано з водною стихією. Моря, річки, озера слугували джерелом їжі, транспортними шляхами, об'єктом дослідження, захистом і водночас непередбачуваною природною стихією, що може зруйнувати все на своєму шляху. З відкриттям нових куточків планети, розвитком техніки, транспорту, стиранням кордонів між країнами, отримав свій розвиток водний туризм. Не дивно, що водні подорожі стали одним із найпопулярніших видів туризму.

Круїзний туризм має свої особливості та вважається одним із найстабільніших і найперспективніших видів відпочинку.

Круїзний туризм належить до спеціальних видів туризму, оскільки є надзвичайно трудомістким, капіталомістким видом туризму, що поєднує в собі відразу кілька видів туризму, таких як рекреаційний, лікувально-оздоровчий, пізнавальний та ін.

Круїзний туризм відрізняється від «сухопутних» видів туризму. По-перше, протягом всього круїзного туру турист знаходиться в середовищі найбільш привабливої зони (вода – берег). По-друге, постійним рухом судна забезпечується зміна ландшафтів, їх контрастність і чергування. Позитивним моментом, що відрізняє круїзний туризм, є зниження екологічного навантаження на рекреаційні ресурси конкретного природного комплексу, порівняно зі стаціонарними видами туризму.

Круїз – це подорож водою, що передбачає зупинки в портах відповідно до маршруту (в межах однієї чи кількох країн). Головною відмінною

особливістю від інших видів туризму є те, що єдиним місцем пересування, проживання, харчування, розваг є круїзне судно (лайнер, теплохід, яхта).

Під круїзом необхідно розуміти подорож на водних видах транспорту, що включає в себе різноманітні берегові екскурсії, огляд визначних пам'яток портових міст, а також різні розваги на борту морських і річкових лайнерів.

Основу концепції круїзного туризму заклала американська круїзна компанія «Carnival Cruise Lines», що виділила характерні для круїзів принципи:

- круїз – це розважальна подорож, учасники якої не ставлять своєю першочерговою метою потрапити з однієї точки до іншої;

- круїзи пропонують величезну кількість розваг;

- всі туристи мають однаковий доступ до всіх зон лайнера, поділяються на класи, вільно користуються всією інфраструктурою на борту судна;

- круїзний лайнер здійснює максимальну кількість зупинок на маршруті, де туристи можуть залишити борт і провести час на березі; вартість круїзів можна порівняти з аналогічним за класом обслуговування наземним відпочинком на пляжі.

Круїз передбачає повний пансіон туристів. Зазвичай, на судні надається триразове харчування пасажирів, проте дедалі частіше зустрічаються лайнери, на борту яких пропонується харчування за системою «все включено» або «ультра-все-включено», а також різноманітні нічні буфети або снєк-бари на додаток до звичного повного пансіону.

Залежно від виду водного об'єкта, яким здійснюються подорожі, круїзні тури бувають морські (подорож морем або океаном) і річкові (річковими артеріями або озерами) (рис.1.1) [11].



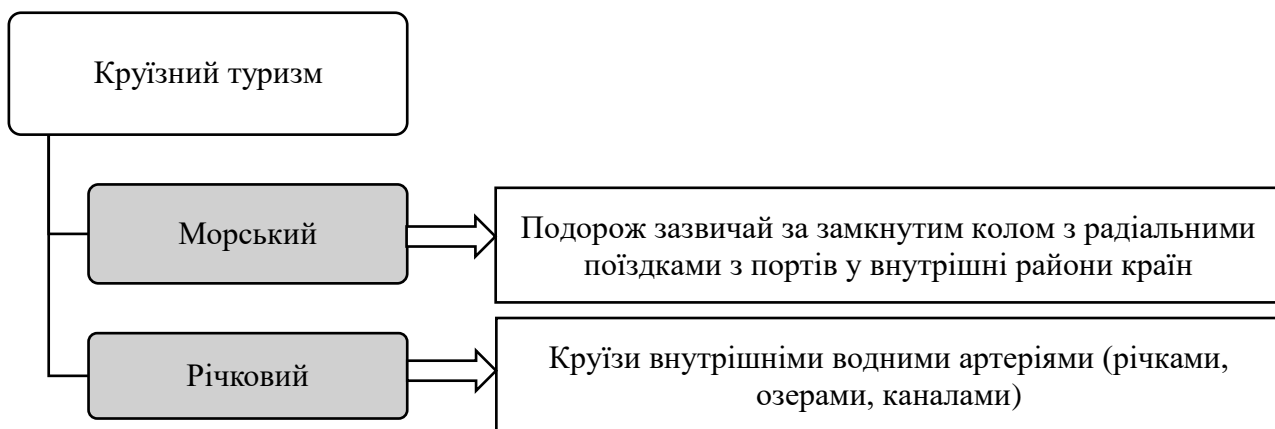


Рис.1.1. Види туристичних круїзів за характеристикою водного простору, [4]

Морські круїзи – подорож зазвичай за замкнутим колом з радіальними поїздками з портів у внутрішні райони країн. Морські круїзи класифікуються за різними ознаками, представленими на рис.1.2.

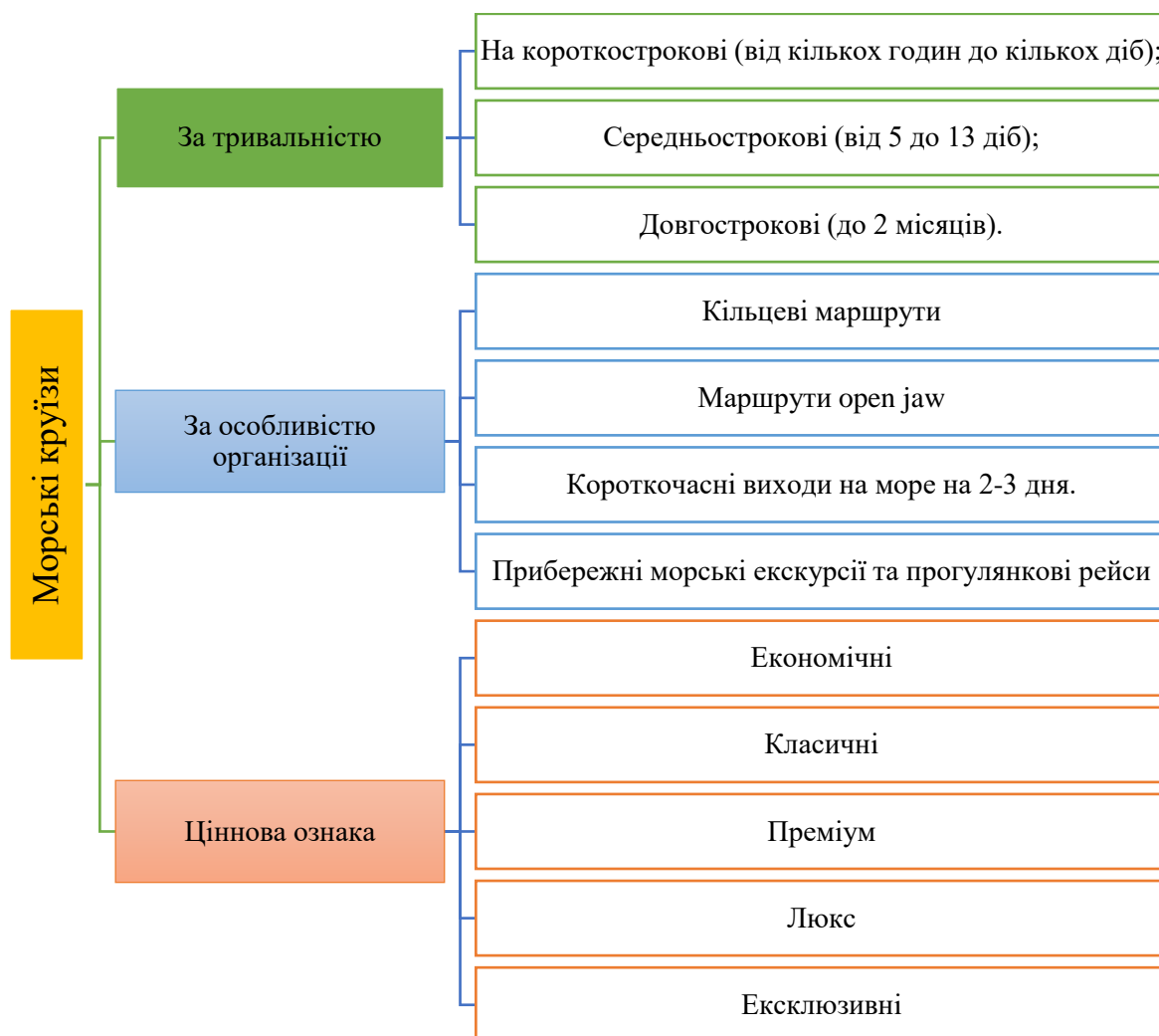


Рис. 1.2. Класифікація морських круїзів, [4]

Річкові круїзи – це подорожі внутрішніми водними артеріями (річками, озерами, каналами). Подорожі річками й озерами найрозвиненіші в країнах, багатих на судноплавні річки. Річкові круїзи можуть проводитись в одному напрямку або мати кільцевий маршрут. Річкові круїзні маршрути в залежності від умов перевезень, їх тривалості та протяжності, якості послуг поділяються на транспортні, туристичні, екскурсійні та прогулянкові (рис.1.3).

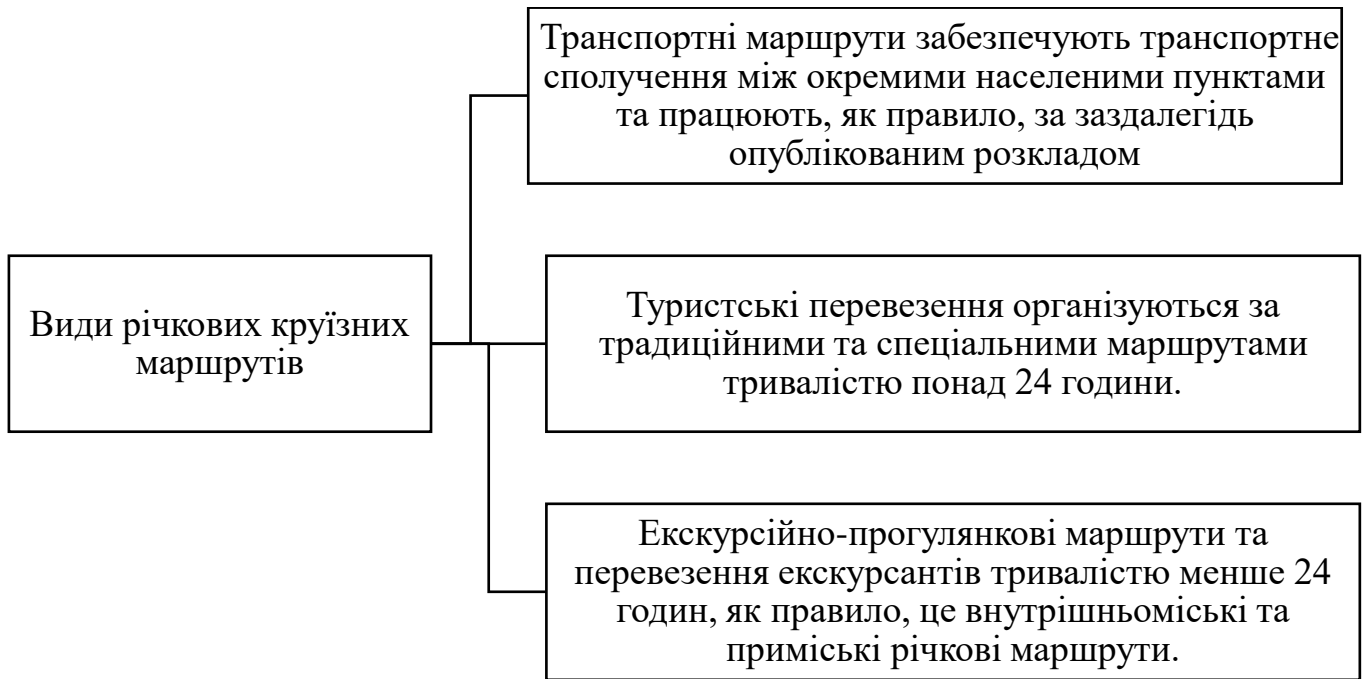


Рис. 1.3. Види річкових круїзних маршрутів

\*Складено авторкою.

У таблиці 1.1 наведено відмінності річкового круїзу від морського.

Таблиця 1.1

#### Відмінність річкових круїзів від морських круїзів

Морський круїз	Річковий круїз
Багатопалубні велетенські лайнери	Теплоходи з невеликою осадкою та кількома палубами
На борту морських лайнерів знаходиться безліч розважальних об'єктів: басейни, кінотеатри, SPA, тренажерний зал, казино; витрати на утримання такого судна високі.	Найменші витрати на утримання судна
Вразливість перед погодними умовами на морі	Менша схильність до впливів негоди

*Продовження табл.1.1*

Різноманітність розважальних програм і послуг на судні превалює над різноманітністю екскурсійних програм у портах стоянок.	Надання інформації про конкретні об'єкти на узбережжі, вони змінюються у міру просування маршрутом, великою кількістю стоянок, наявністю гідротехнічних споруд, шлюзів і гребель, що є також є об'єктами екскурсійного показу
Відсутність сезонності	Розвиток стримується певними періодами навігації

Як бачимо з таблиці 1.1, головна відмінність морського круїзу від річкового полягає у специфіці круїзних суден і самій програмі організації подорожі. Морські судна – це багатопалубні величезні лайнери, що вміщують понад 1000 пасажирів. На борту таких морських суден знаходиться безліч розважальних об'єктів, які в силу своєї технічної складності у розміщенні можуть бути реалізовані тільки на великих морських суднах. Річкові круїзні кораблі значно поступаються у розмірах, найчастіше кількість палуб яких не перевищує п'яти, а каютний фонд розраховано на незначну чисельність пасажирів.

Таким чином, морські круїзи головним чином орієнтовано на відпочинок у межах лайнера, тому учасники таких круїзів часом не оплачують будь-які екскурсії на березі, а цілком можуть задовольнити свої туристичні потреби на кораблі. Під час річкового круїзу, навпаки, невід'ємною складовою програми є відвідування пам'яток, оскільки узбережжя відрізняються своєю високою інформативністю. Річкові круїзи, відповідно, відрізняються меншими витратами.

Отже, особливістю круїзного туризму є наявність транспортних засобів, що беруть безпосередню участь в обслуговуванні туристів під час здійснення круїзу. Крім того, зазначені транспортні засоби виступають не тільки засобом переміщення туристів з однієї точки туристичного маршруту до іншої, а й місцем проживання, харчування, оздоровлення, пізнання, розваг.

## 1.2. Ступінь наукового опрацювання досліджуваної теми

Поняття «круїз» та «морська подорож» є основними визначеннями в круїзному туризмі, також дані поняття науковці вважають ідентичними. Проте, під поняттям «круїз» вважають лінійні пасажирські перевезення морським транспортом, що здійснюються між портами однієї країни, так і поромні пасажирські рейси, які об'єднують транспортну та вантажну функції, а також короточасні морські екскурсії уздовж узбережжя з відвідуванням курортів і тематичних парків.

У сучасній науковій літературі немає однозначного визначення категорії «круїз». Найчастіше зустрічається таке визначення: круїз – подорож на водних видах транспорту, що включає берегові екскурсії, огляд визначних пам'яток портових міст, і навіть різноманітні розваги на борту морських і річкових лайнерів [5]. Інше трактування, представлено в глосарії професійних термінів, має на увазі круїз як морську подорож з використанням транспортного засобу не тільки для переміщення, але і для тимчасового проживання, харчування та обслуговування. Те, що круїз – це морська подорож, вживалося в початковому варіанті визначення цього поняття.

Проаналізуємо найпоширеніші визначення «круїзу» науковцями.

Так, Зима О. під «круїзом» розуміє «міжнародний бізнес, який представляє собою комплекс ринкових структур і з'єднує кілька певних міжнародних ринкових сегментів» [14].

Гуляєва В. трактує «круїз як організацію морських і річкових подорожей з відвідуванням портових міст декількох країн» [9], тим самим акцентує увагу на його міжнародному характері.

Так, автори «Туристського словника-довідника» визначають поняття «круїз» – «як туристську поїздку з використанням транспортних засобів (як правило, водних) не тільки для перевезення, але й як засобів розміщення, харчування та обслуговування. У туристській практиці реалізується програма круїзів на морських і річкових маршрутах» [31].

Заслужує уваги визначення Федорченко В., який під круїзом має на увазі «туристичну поїздку з використанням транспортних засобів (як правило, водних) не тільки для перевезення, але і як способів розміщення, харчування та обслуговування» [21].

Визначення Аріон О., саме «круїз – морська або річкова туристська подорож на кораблі, який одночасно являється транспортним засобом, місцем проживання, харчування, розваг та багато інших заходів, і включає в програму берегове обслуговування» [1].

Бабкін А. під круїзом розуміє: «подорож на водних видах транспорту, що включає берегові екскурсії, огляд визначних пам'яток портових міст, а також різноманітні розваги на борту морських та річкових лайнерів» [4].

На думку вчених Ушакова Д. та Логунової Л. [24] головна особливість круїзів як виду подорожі – «поєднання транспортного засобу, засобів розміщення, харчування та дозвілля на борту лайнера, що дозволяє організаторам вирішити основні проблеми вітчизняного туризму: відсутність засобів розміщення, що пропонують відповідним світовим стандартам якості, наявність додаткових розважальних послуг, і нерозвиненість туристичної інфраструктури».

Кусков А. визначає круїз як морський або річковий тур, у базову вартість якого включено комплексне обслуговування: проїзд на судні, проживання в каюті, харчування, розваги і, як правило, цілий ряд спеціальних заходів на борту судна [17].

Досліджуючи зазначене поняття, визначимо, що етимологічно слово круїз (від англ. «cruise») означає морську подорож, зазвичай – замкненим колом, із поїздками з портів до внутрішніх районів країн.

Зарубіжні автори конкретизують поняття «круїз», розглядаючи його як вид подорожі на морському судні не менше 60 годин головним чином для задоволення, що включає всі зручності та зупинку не менше, ніж у двох портах (крім портів початку та завершення круїзу).

Відповідно до Проекту Закону України «Про туризм»: круїзний туризм – це організована подорож водним транспортом (річкова або морська) учасників колективної програми, розміщених на борту судна, з метою запланованих туристичних відвідувань одного або більше різних портів, зазвичай – замкненим колом [10].

Морський/річковий круїз (подорож) являє собою туристську подорож морем, зазвичай, із заходом до портів, на борту спеціального пасажирського судна [20].

Важливо зазначити, що поняття «круїзний туризм» у вітчизняній науковій літературі практично не трапляється. Ні в «Туристському словникові-довідникові» В. Федорченка та І. Мініч [21, 22], ані в одному з видань «Сучасні різновиди туризму» М. Кляпа та Ф. Шандора [15] про круїзний туризм не зазначено. Але все ж-таки, цей термін часто використовується в публікаціях вітчизняних засобів масової інформації, а в світовому науковому дискурсі є повноправним серед категорій і понять сучасної туризмології.

Аналіз наукових джерел і літератури свідчить, що головна увага приділяється морським круїзам, тоді як річковий круїзний туризм або зовсім не згадується, або про нього подаються скупі відомості.

Таким чином, узагальнюючи різні положення необхідно підкреслити, що під круїзним туризмом необхідно розуміти цілу індустрію, що забезпечує формування, просування та реалізацію круїзного туристського продукту, який, з одного боку, є предметом купівлі-продажу на туристському ринку, а з іншого – об'єктом управлінського впливу.

При цьому круїзний туризм, що характеризується значною капіталомісткістю та трудомісткістю, є універсальним видом туризму, що з'єднує практично всі його форми і поєднує в собі кілька його видів – рекреаційний, лікувально-оздоровчий, пізнавальний, діловий, конгресний, пригодницький, а також об'єднує різні варіанти сервісу та організації відпочинку [23].

Отже, круїзний туризм можна трактувати як вид соціально-економічної діяльності, спрямованої на задоволення потреб у морських подорожах, пов'язаний з тимчасовим переміщенням (до півроку) людини з однієї місцевості (країни) до іншої на круїзному судні з оздоровчою, пізнавальною, розважальною або іншою метою.

### **1.3. Світовий досвід організації круїзного туризму**

Круїзний туризм – це сучасне явище, коріння якого сягає у перші роки XIX століття. Свого часу подорож на кораблі була єдиним способом подорожувати за кордон. Світовий круїзний туризм був ініційований герцогом Бріджуотером, який у 1772 р. започаткував послуги водного транспорту за маршрутом Манчестер-Лондон. Його суденце перевозило пасажирів і товари.

У 1815 р. було спущено на воду пароплави, що здійснювали перевезення пасажирів і товарів. Перший круїзний лайнер належав королю Швеції Карлу IV, який започаткував свій особистий круїзний маршрут у 1821 р. У 1824 р. під прапором Ірландії було спущено на воду перше комерційне круїзне судно. Поступово парові екскурсії стали настільки популярними, що це спричинило появу сучасних круїзних ліній.

У 1838 р. компанією Peninsular and Orient Steam було запущено перші пароплави на далекі відстані з Індії на Далекий Схід. Ця компанія й досі працює та впевнено почуввається на круїзному ринку. Судноплавна компанія Cunard слідом за компанією P&O розпочала регулярні рейси до американського континенту у 1840 р.

У другій половині XIX ст. у круїзному підприємстві домінувала Великобританія. Однак, це домінування зменшилося в останньому столітті з

приходом значної кількості емігрантів з Європи та неухильним зростанням чисельності пасажирів із США до Європи.

Томас Кук стимулював британських туристів відвідувати Північну Америку. У 1866 р. йому вдається здійснити першу пароплавну екскурсійну подорож до США.

Великобританія відкрила першу трансатлантичну лінію «Титанік» у 1912 р., яку було продано островам Ньюфаундленд у 1913 р. Другу важливу круїзну лінію було розпочато у 1934 р. Вона мала місткість 2000 пасажирів разом із 1100 членами екіпажу, пропонувала пасажирам всі можливості, такі як комфорт, безпека та розваги. Вважалась однією із великих океанських ліній.

У 1938 р. було спущено на воду ще один корабель Queen Elizabeth. Під час Другої Світової війни ці кораблі використовувалися для перевезення британських військ, але після війни їх основним завданням стало перевезення пасажирів через Атлантику.

1958 р. став поворотним в історії подорожей на пароплавах, оскільки комерційні реактивні літаки поклали край пануванню пароплавів. До 1970-х рр. подорожі на пароплаві були лише дивиною. Зменшення попиту, високі ціни на паливо та велика тривалість подорожі призвели до банкрутства багатьох круїзних компаній.

У 1980-х рр. деякі великі кораблі було переобладнано в розкішні лайнери, пропонуючи відпочинок мандрівникам, які мають гроші і час. Багато круїзних ліній замінили регулярні лінійні рейси.

Круїзна індустрія сьогодні є найдинамічнішим сегментом світового туристичного ринку, і всі туроператори тепер включають круїзи до своїх туристичних пакетів.

Починаючи з 1990 р. щорічне зростання чисельності туристів, які беруть участь у круїзних турах, становить 3-5%. У 2017-2019 рр. провідні компанії, що пропонують круїзні тури, збільшили рівень доходу в середньому на 9 млрд дол. За даними ЮНВТО, до 2025 р. чисельність круїзних туристів збільшиться



до 50 млн осіб. Прогнози на майбутній попит круїзного відпочинку є оптимістичним.

У 2020 р., у зв'язку з пандемією COVID-19 ринок круїзного туризму призупинив свою діяльність. До звичного ритму функціонування він повернувся лише у березні 2021 р.

На рис.1.4 представлено розподіл круїзного пасажиропотоку за регіонами.

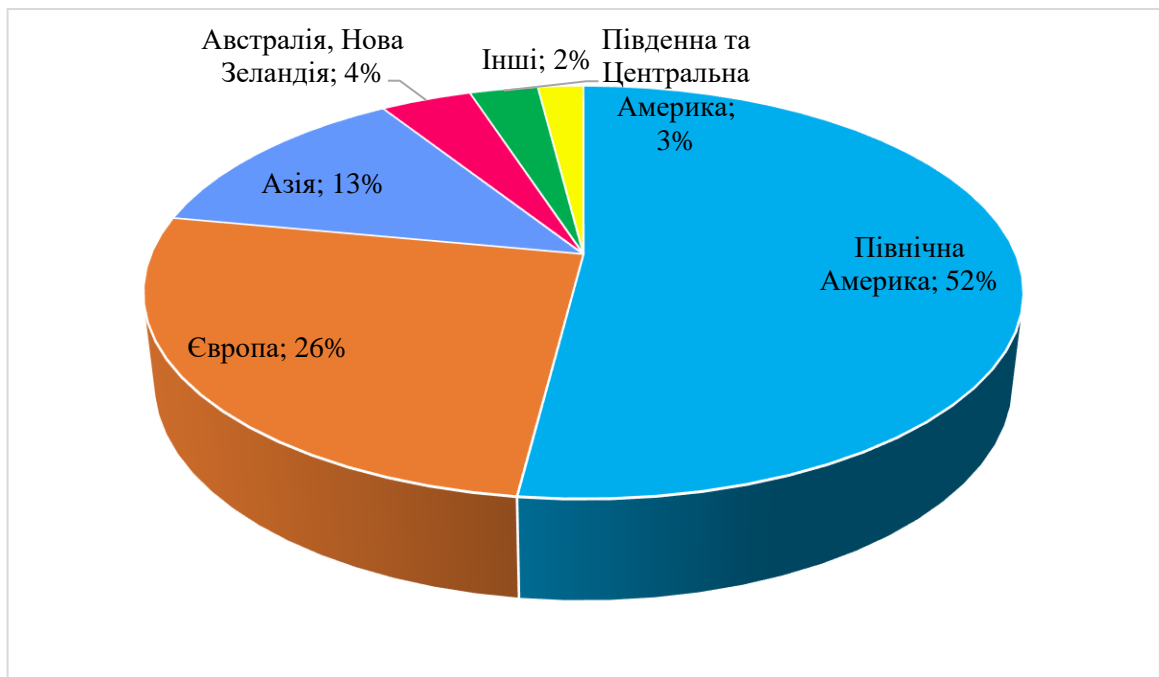


Рис.1.4. Розподіл круїзного пасажиропотоку за регіонами, [40]

Як бачимо з рис. 1.1, левову частку (52%) складають туристичні потоки з Північної Америки, потім слідує туристи з Європи 26 %, на третьому місці 13% – туристи з Азії [40].

На рис. 1.5 представлено частки круїзних компаній на світовому ринку круїзного туризму у 2019 р. Варто зазначити, що у 2014 р. трійка лідерів контролювала 79,4% світового ринку (71,8% за обсягами доходів), що на 2,6% більше ніж у 2019 р. – 76,8%.

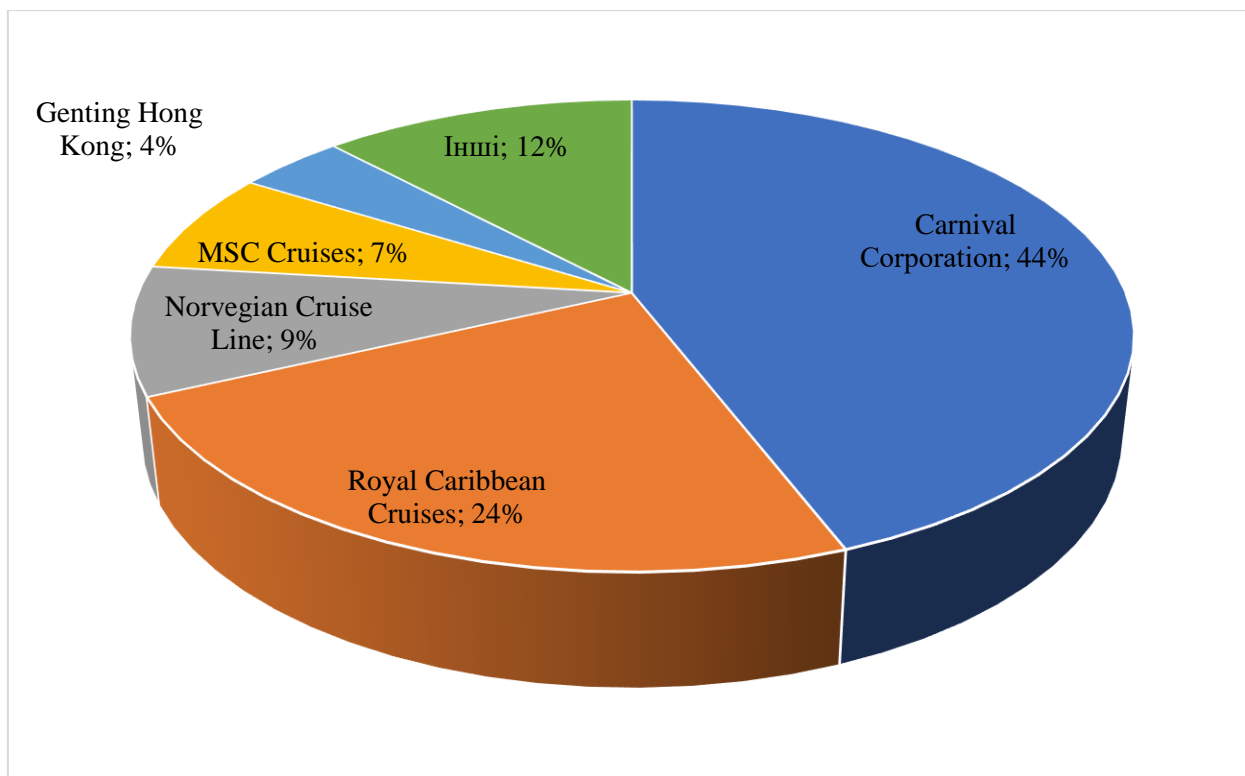


Рис.1.5. Частки круїзних компаній на світовому ринку круїзного туризму, [27]

Варто зазначити, що концерн Carnival займає майже половину світового ринку круїзного туризму. Якщо ж розглядати компанії за кількістю круїзних лайнерів, то вони розташувалися таким чином: Carnival (105 лайнерів), Royal Caribbean Cruises (52 лайнери), Norwegian Cruise Line (26 лайнерів), MSC Cruises (15 лайнерів), Genting Hong Kong (11 лайнерів).

Загальний обсяг світової індустрії круїзів у 2021 р. оцінюється в 23,8 млрд дол. (на 81,8% більше порівняно з 2020 р. і на 52,9% менше порівняно з 2019 р.) із 13,9 мільйонами перевезених пасажирів (на 96,2% більше порівняно з 2020 р. та на 49,4% менше порівняно з 2019 р.) [41]. Динаміку круїзного пасажиропотоку в 2009-2019 рр. наведено на рис. 1.6.

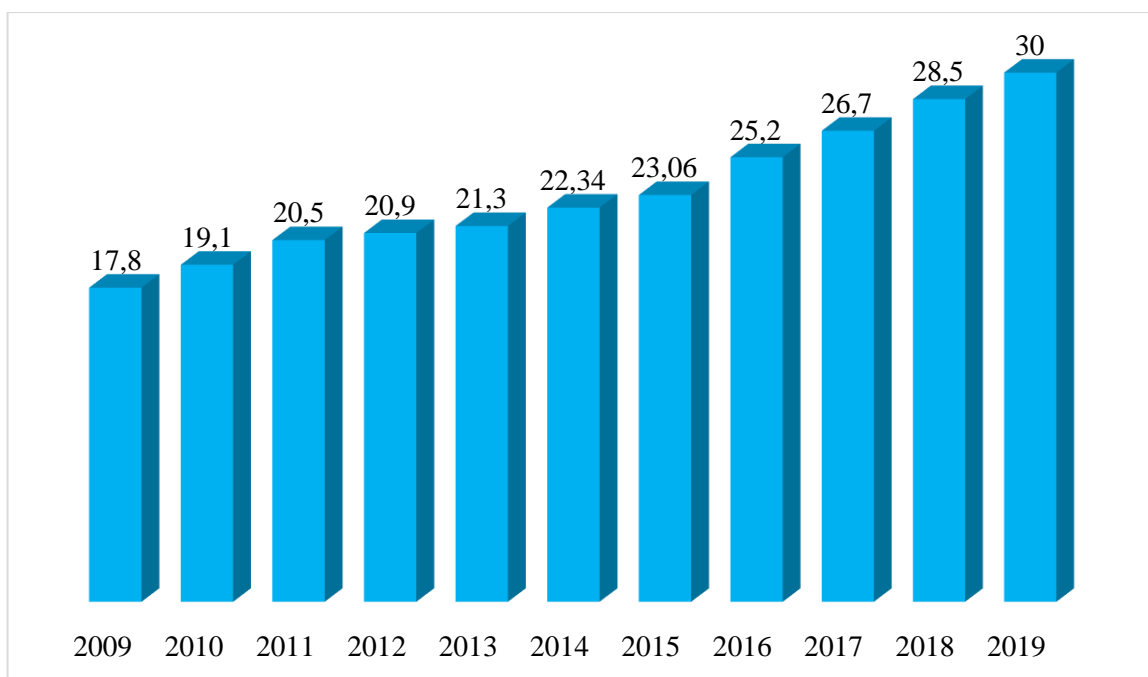


Рис. 1.6. Круїзний пасажиропотік у 2009- 2019 рр., млн. [40]

За даними сайту Cruise Mummu в табл.1.2 наведено чисельність пасажирів, перевезених круїзними компаніями у 2021 р.

Таблиця 1.2

Чисельність пасажирів, перевезених круїзними компаніями у 2021 р., [27]

Круїзна компанія	Кількість пасажирів
Royal Caribbean	2657900
Carnival	2528100
MSC Cruises	1414700
Norwegian	1200300
Costa Cruises	862400
Princess	816300
AIDA	749300
Celebrity	540000
Holland America	384200
TUI Cruises	330100

Сучасні круїзні маршрути охоплюють відразу декілька європейських країн – Іспанію, Францію, Італію, Грецію – та країни Північної Африки –

Марокко, Туніс, Єгипет. Великою популярністю користуються круїзи уздовж берегів Британії та Скандинавії. Не так давно стали популярними круїзні маршрути до берегів Антарктиди та до Північного полюса. Круїзи до полюсів здійснюються цілорічно: влітку маршрути пролягають до Арктики, взимку основним напрямом є Антарктида. Деякі круїзні компанії організовують навколосвітні подорожі тривалістю більше 120 – 140 днів. Останнім часом велику популярність отримали круїзи на поромах як різновид морських круїзів завдяки їх короткостроковості та економічності.

Найбільшими круїзними портами світу є Маямі (США), Акапулько (Мексика), Генуя (Італія), Сінгапур; Марсель (Франція), Дубай (ОАЕ), Ванкувер (Канада), Гонолулу (Гаваї). Головним центром морського круїзного туризму в Україні у довоєнний час була Одеса. Після перемоги України над російськими агресорами для українських морських портів актуальним стане пошук нових видів діяльності, одним з яких, поза сумнівом, має стати морський в'їзний туризм.

П'ять найкращих напрямків за середнім пасажиропотоком у 2018-2020 рр. наведено на рис.1.7. [40].

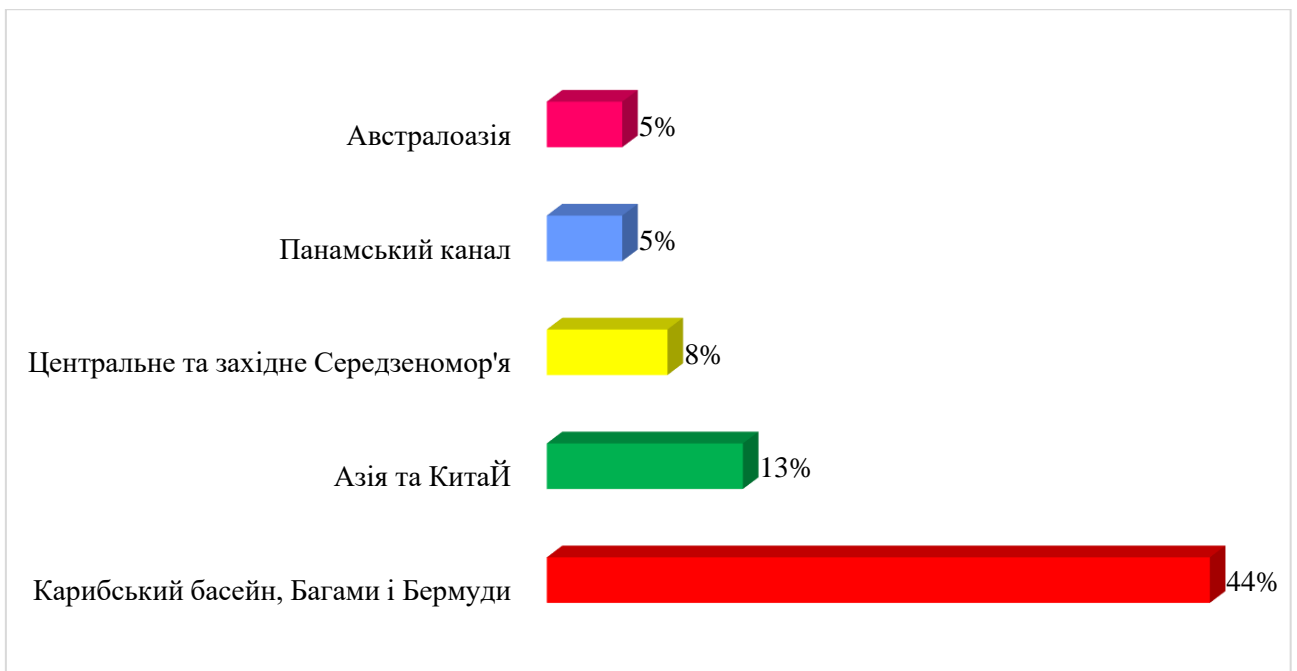


Рис.1.7. Топ-5 напрямків за середнім пасажиропотоком у 2018-2020 рр.,

[40]

Цільова аудиторія круїзних турів різна за віком. На рис. 1.8 представлено відсоткове співвідношення споживачів круїзного туризму у 2020 р.

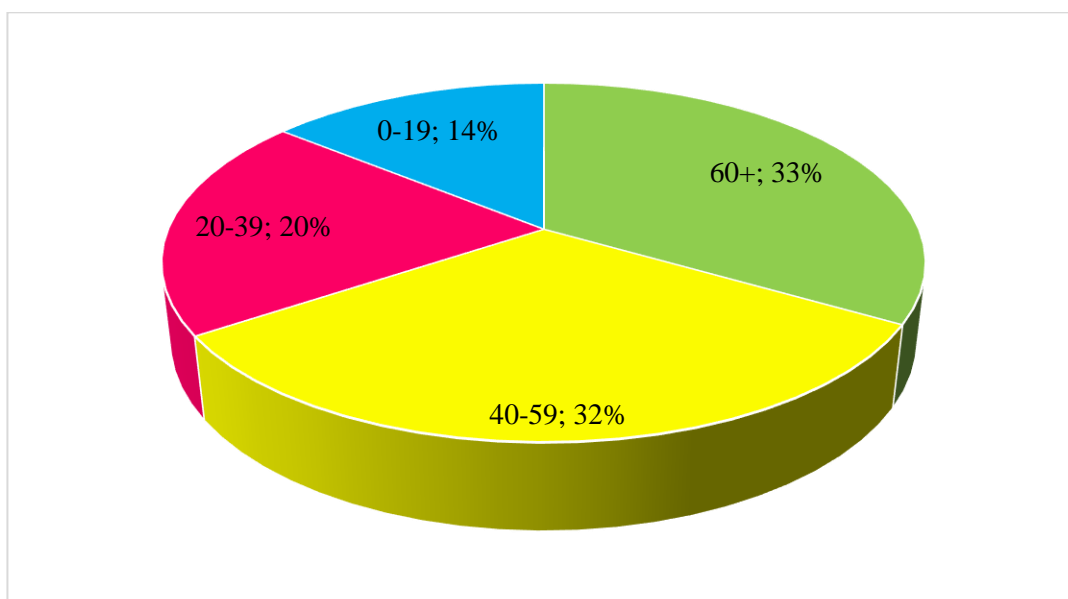


Рис.1.8. Цільова аудиторія круїзних турів різна за віком, [40]

Основна частка споживачів круїзних турів має вік від 40 до 69 років. Частка людей похилого віку досить велика, це зумовлено тим, що в більшості країн вжито заходів щодо виплати коштів на подорожі людей у віці, також у європейських і північноамериканських країнах більш високий рівень життя, який безпосередньо впливає на кількість можливих подорожей.

Круїзний туризм є перспективним сегментом туризму, де щорічно збільшується чисельність туристів, розширюється географія круїзних турів.

Варто зазначити, що на світовому ринку круїзного туризму є олігополія, оскільки ринок представлено безліччю круїзних компаній, 5 з яких займають понад 90% світового ринку круїзного туризму.

## РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В КАРИБСЬКОМУ СУБРЕГІОНІ

### 2.1. Ресурсний потенціал досліджуваного субрегіону

Карибський субрегіон є одним із найважливіших сучасних туристичних напрямів, а туризм вважається основною галуззю господарства його країн і територій. Цей субрегіон має не тільки сприятливі кліматичні умови (літо тут практично цілорічно), але й гарний інвестиційний клімат (мити та податок з прибутку майже нульові), що помітно стимулює розвиток туризму. Велику туристичну цінність мають історико-культурні та архітектурні об'єкти доколумбівської та колоніальної епохи, запальні та незабутні карнавали.

До Карибського регіону входить понад 30 країн і кілька сотень островів. Кожен наділений власним характером, культурою та історією. На кожному з них особливий спосіб життя. Багато хто чув про Гаїті, Багамські острови, Ямаїку, Кубу та Пуерто Ріко. Без перебільшення, це найвідоміші карибські курорти (рис.2.1).



Рис.2.1. Карибський субрегіон на карті, [35]

Але серед островів, які також варто відвідати, є й такі як Тринідад та Тобаго, Барбадос, Гваделупа, Теркс і Кайкос, Антілья та багато ін. Часто перед туристами постає складний вибір – який же острів вибрати, адже кожен із них цікавий і обіцяє безліч приємних вражень.

На різних островах Карибів клімат може трохи відрізнятись – від помірного тропічного до вологого. Але в цілому вологість на Карибах досить висока, сприяє як швидкому зростанню різноманітних рослин, так і розвитку хвороботворних мікроорганізмів. Більш здорова обстановка в гірській місцевості, там повітря сухіше та чистіше. Будь-якої пори року температура тут не нижче  $+25^{\circ}\text{C}$ , варіюється приблизно до  $+30^{\circ}\text{C}$ . Вода біля берегів теж дуже тепла – від  $22^{\circ}\text{C}$  до  $26^{\circ}\text{C}$  упродовж року. Сезон дощів починається з вересня та триває до листопада включно. Також чимало опадів випадає у травні. А ось вересень і жовтень – це період ураганів на Карибських островах, перед поїздкою в цей період краще переконатися у безпечній обстановці.

Найчастіше туристів приваблює дивовижна природа Карибських островів. Останніми роками влада цього регіону здійснила чимало, щоб захистити його чудову природу. Так, на островах є багато національних парків. Можливо відвідати справжні джунглі, що вражають буйною рослинністю, незвичайними звуками та запахами, дивовижними тваринами, варто відвідати заповідник Grand Etang Forest Reserve, розташований на острові Гренада.

Гігантські папороті та орхідеї, екзотичні тварини та птахи чекають на туристів на острові Санта-Люсія. Понад 25 національних парків знаходяться лише на Багамських островах. А Ямайка славиться своєю різноманітністю пернатих. Там близько 200 різних видів тропічних птахів. Причому 25 з них мешкають лише на Ямайці. Морські екскурсії дозволяють помилуватися китами та дельфінами.

А теплі ночі дарують чудове видовище – у цей час черепахи цілими зграями пересуваються вздовж берега. На великих островах можна побачити справжніх алігаторів – великих і маленьких, страшних і не дуже. Острів Пуерто Рико відомий своєю Фосфоресційною затокою. Щовечора там можна

побачити дивовижне явище – цю затока населяє безліч морських істот, що світяться, які своїми рухами створюють цілі феєрверки на поверхні води.

Звичайно, дуже цікава й культурна спадщина Карибських островів, побут місцевого населення, пам'ятки. До приходу європейців Кариби населяли різні племена, на життя яких вплинули такі країни як Великобританія, Франція, Іспанія, Голландія та Данія. Наприклад, часто кажуть, що Барбадос – це маленька Англія. Англійці тривалий час жили тут, і багато їхніх традицій міцно вкоренилися на острові. На Гаїті можна побачити унікальну іспанську архітектуру, відвідати музеї, присвячені Христофору Колумбу. Кубу часто згадують як острів білосніжних пляжів і сигар, проте тут також можна побачити такі чудові зразки архітектури як Собор Христофора чи Замок Королівської Сили.

Дивно, але на культуру Карибського субрегіону вплинули навіть індуси, яких привезли на острови Тринідад і Тобаго для робіт на полях з цукровою тростиною. Найяскравішим підтвердженням цього факту є Храм Ватерлоо, що побудувала лише одна людина – індус на ім'я Сидас Садху. Це справжній індуїстський храм, що захоплює внутрішнім оздобленням. Особливо красиво він виглядає з боку моря під час заходу сонця. Ямайка відома всім, насамперед, як батьківщина відомого співака Боба Марлі. На цьому острові він був не тільки відомим чоловіком, його вважали духовним лідером і пророком. Спочатку на острові жили індіанці, проте їх було практично повністю винищено європейцями, і на заміну їм прийшли африканські раби. Більшість із них проповідує протестантизм, хоча з цим можна посперечатися. Місцеве населення часто практикує древні магичні культи, використовуючи у своїй релігії християнську символіку. Є багато шанувальників духовного руху растафаріанство. Взагалі Ямайка вражає різноманітністю рас, культур, архітектури та всіх особливостей, що відрізняють людей, які приїхали з усіх куточків планети.

Сьогодні для всього світу країни Карибського регіону – це скупчення екзотичних райських островів, що можуть подарувати незабутній відпочинок.



У країнах з низькою фінансовою забезпеченістю, таких як Таїті, Куба, Ямайка, Гренада, транспортна та готельна інфраструктура слаборозвинена.

Загалом, інфраструктура та готельне господарство розвинене в туристичних центрах, а за їх межами панують злидні, антисанітарія, безробіття, кримінал тощо. Вищих результатів у розвитку туризму досягли держави й особливо залежні території з високою та середньою фінансовою забезпеченістю, у тому числі Багами, Бермуди, Кайманові Острови, Віргінські Острови, Нідерландські Антильські Острови, Антигуа та Барбуда, Пуерто-Рико, Домініканська Республіка, Тринідад та Тобаго. У цих країнах та територіях великою популярністю користується: система «все включено»; розважальні парки та казино; елітні та масові пляжні курорти. Добре розвивається круїзний туризм, до якого приєднуються і міста США, особливо Маямі, звідки приїжджає більшість туристів. Тут курсують круїзні лайнери, зокрема, популярні «плавучі казино». Добре розвинений пляжний туризм, діловий та круїзний туризм, екотуризм, підводне плавання.

Найяскравіші представники Карибського субрегіону – Куба, Домініканська Республіка, Пуерто-Рико, Багами та Ямайка.

Кубу – країну орхідей, цукрової тростини та сигар, щорічно відвідують до 3 млн іноземних туристів. Ця країна має у своєму розпорядженні безліч національних парків, спеціальних заповідників для охорони птахів, водних тварин, печер, за що Кубу називають «Екотуристичним Раєм» (рис.2.2.)

Столицю країни – м. Гавана, внесено до Списку Всесвітньої Спадщини ЮНЕСКО, вона утворилася довкола площі Альзамас. Основними пам'ятками Гавани є (Додаток А): Площа та Музей Революції; Будівля Уряду; Фортеці Ла-Колонья та Ла-Фунза – перша фортеця в Америці збудована європейцями; Замок Сан-Сальвадор; Великий театр; Академія наук; Собори Сан-Крістобаль і Сан-Франциско; статуя Христа Спасителя; монастир Санта-Клара; Музей міста; Музей Художнього Мистецтва, Колоніальний Музей, Етнографічний Музей, Будинок-музей «Е. Хемінгуей», Музей боротьби з безграмотністю, Музей Рома; Парк Леніна, Військовий Парк Морро-Кабана; ресторан Бодегіта-

дель-Мелді. Неподалік столиці розташовано 2 облаштовані печери Амбросіо та Беламар.



Рис.2.2. Екзотична Куба

Найбільшою популярністю користуються морські курорти: Сороа з великим Ботанічним Садам, сотнями різновидів орхідей та пальм; Варадеро з розважальними парками, нічними клубами, красивим і величезним пляжем, кораловими рифами, центром водних видів спорту «Баракуда» та Дельфінарієм.

У центральній частині країни надзвичайно популярні гірські бальнеологічні курорти. На півдні країни варто відвідати пляжні курорти Есмеральда, найкрасивіший курорт на Кубі, Гуардалаваку та Пескоро. У м. Сантьяго де Куба можна відвідати Замок Кастіліо-дель-Морро, Свято Вогню, Музей Піратів, Етнографічний Музей, Будинок-музей Веласкеса, Кафедральний собор.

Домініканська Республіка знаходиться в тих же водах, що й Куба та Пуерто-Рико, і займає дві третини на сході острова, де вона є сусідом Республіки Гаїті.

Сотні кілометрів берегової лінії визначають Домініканську Республіку, частина з них – це білі піщані пляжі, затінені рядами пальм, інша частина – вітрові дюни, безтурботні мангрові лагуни та скелясті скелі. Чи то рибальські села з човнами, пришвартованими вздовж берегів, чи поблажливі туристичні майданчики з аквамариновими водами, море тут є важливою атракцією (рис.2.3).



Рис. 2.3. Берегова лінія Домініканської Республіки

Перша асоціація з Домініканою – нескінченні пляжі дивовижної краси: з білим піском, розлогими пальмами, лагідним морем – неодмінними атрибутами тропічного раю. Але це не єдине, чим країна захоплює мандрівників. Тут безліч цікавих пам’яток: архітектура, що увібрала в себе острівні традиції та риси європейських стилів, національні парки з дивовижною природою. А ще ціла палітра розваг для адептів активного відпочинку. Домінікана живе у ритмах бачати та сальси, запрошуючи всіх бажаючих поринути у життєрадісну атмосферу світу, де кожен день – як маленьке свято.

Домініканська Республіка – країна Вічного Літа, перша американська територія, колонізована європейцями. Має в своєму розпорядженні дуже красиві та доступні пляжні курорти, а туристична інфраструктура та туристична індустрія високо розвинені. Колумб вигукнув: «Це саме гарне місце, яке колись бачила людина».

Нині ця країна стала найпопулярнішим туристичним напрямом Карибського субрегіону. Її щороку відвідують понад 4 млн. іноземних туристів. Порівняно з Багамськими або іншими островами, туристів приваблюють не стільки шикарні пляжі та розкішні готелі, скільки доступні ціни, гостинність місцевого населення, карнавали та фестивалі, дивовижні природні ландшафти.

Основні визначні пам'ятки столиці (Додаток Б) – міста Санто-Домінго, є: проспект Кале де Лас Дамас – перший проспект в Америці побудований європейцями, з витонченою колоніальною архітектурою; Фортеці Сан Дієго – резиденція колишнього іспанського губернатора та Консепсьйон; Президентський Палац; Вівтар Батьківщини; Сонячний годинник; Будинок та Фар Колумба; Собор Св. Марії; Університет; Музей народного мистецтва, колоніальний музей, домініканський музей, музей Бурштин, Військовий Музей; Французький Культурний Центр та Національний Театр; пляжна зона з нічними клубами, казино та сувенірними магазинами. За межами столиці, великою популярністю користуються екзотичні курорти Пуерто-Плата та Плайя-Дорада (на півночі), Пунта-Кана та Плайя Баваро (на сході), що надають туристам дуже вигідні турпакети «все включено», а море дуже чисте та прозоре.

Пуерто-Рико щорічно відвідують до 4 млн. іноземних туристів, більшість з яких із США. Пуерто-Рико має в своєму розпорядженні понад 400 км піщаних пляжів (рис. 2.4) та величезні печери. Латинська темпераментність добре поєднується з північно-американськими діловим характером та африканським колоритом.

Однак, подібно до інших Карибських островів, Пуерто-Рико часто піддається тропічним ураганам і руйнівним штормам, тому найкращий час для пляжного відпочинку в цьому у регіоні це грудень-квітень.

Стара частина столиці – м. Сан Хуан, це великий музей просто неба.



Рис. 2.4. Острів Мона

Основні визначні пам'ятки (Додаток В): Міська Стіна; легендарні фортеці Сан Феліппе-дель Морро та Сан-Крістобаль, що входять до Списку Всесвітньої Спадщини ЮНЕСКО; меморіальний культурний комплекс Ла Рогатіва; Площа Сан Хуан; Білий Дім, Будинок Россада (Червоний), Будинок Каллехон, де розмістився Музей Колоніальної Архітектури; Музей Пуерторіканської Сім'ї, Музей історії та мистецтва, Індійський музей; готичний Собор Сан-Хуан, Церква Сан-Хосе – одна з перших у Новому Світі. У новій частині міста, великою популярністю користуються: широкі та красиві проспекти; пляж Конадо з шикарними готелями, нічними клубами, центрами водного спорту; квартал Сан Турс з художніми майстернями, антикварними магазинами та ресторанами з місцевою традиційною кухнею; сучасний квартал Ато Рей з Університетом, хмарочосами, Ринок П'єдрас, Ботанічним

Садом, Музеєм Тютюну; зона бухти Сан Хуана з магазинами антикваріату та рому, призначена для зупинки круїзних лайнерів; пляжі та природні заповідники.

За межами столиці варто відвідати: найбільший завод з виробництва рому Бакарді, пляжі та природні заповідники; м. Понче – Південна Перлина з Музеєм Мистецтв, Музичним і Спортивним Музеями, Музеєм Космічних Наук, Культурним Центром Індіанців Тайно, красивими пляжами та величезною печерою Ріо Камей; острови Кулебра та Мона; феномен біолюмінесценції у Кабо Роха.

Таким чином, чинники популярності Карибського субрегіону на туристичному ринку очевидні: цілий рік тепле море, дивовижна краса природи, великий вибір готелів і ціла купа розваг – водні та «сухі» види спорту, нічні клуби, дискотеки, ресторани, цікаві екскурсії.

## **2.2. Зародження, становлення та розвиток круїзного туризму в Карибському субрегіоні**

Починаючи з 1830-х рр. використання пароплавів значно скоротилося під час подорожі до Західної півкулі, усунувши залежність від вітрильних суден. Наприкінці століття туристи з привілейованих прошарків з Північної Америки та Європи почали відвідувати країни Карибського басейну. Тут вони переважно відвідували британські колонії Невіс, Барбадос і Ямаїку, у той час як французькі туристи подорожували до Мартиніки, голландці – до Кюрасао, а громадяни США – переважно на Кубу та Багамські острови, або острови в безпосередній близькості від Південної Флориди [42].

На початку ХХ ст. дебютували океанські лайнери, які відразу ж ввели жорстку класову систему для суден. Океанські лайнери стали розкішними, першокласними, з покращеними палубами, лайнер поділяли на частину для

пасажирів та екіпажу. Голлівудський фільм 1997 р. «Титанік» досить яскраво ілюструє цей розвиток.

Проте, оскільки міграція сповільнилася, судноплавні лайнери намагалися забезпечити дешеві квитки для американців, які хотіли відвідати Європу [42].

Столиця трансатлантичного торговельного судноплавства пережила важкі часи, особливо в сфері розкішних подорожей, масова міграція припинилася під час Першої Світової війни. Судноплавні компанії після економічного буму 1920-х рр. почали шукати нових клієнтів серед середнього та вищого класів США, пропонуючи покращені каюти, або «доступну розкіш».

У зимові місяці цього періоду перші круїзи до Карибського моря стали необхідною умовою життєздатності та прибутковості багатьох судноплавних компаній. Ці перші відвідувачі, наприклад, з Європи та Північної Америки відвідали Ямаїку на борту пароплавів United Fruit Company або на борту гамбурзько-американських вест-індійських круїзів. І все ж, низка чинників продовжували перешкоджати повномасштабному бізнесу круїзних компаній через особливості географії та кліматичні умови Карибського басейну, пасажирські судна на той час не будували для тропічного клімату, з обмеженим простором на палубі, невеликими вікнами, без кондиціонера та розважальними майданчиками в глибині корпусів кораблів [42].

Трансатлантичні пасажирські перевезення повільно занепадали протягом першої половини ХХ ст. і до 1950-х рр. зменшилися до мінімуму. Цей спад було пов'язано з появою великих пасажирських реактивних літаків після Другої Світової війни, коли міжконтинентальні подорожі в основному перейшли з океанських лайнерів на літаки. Було облаштовано застарілі та незручні каюти, щоб максимально збільшити чисельність пасажирів, із задушливими салонами, де часто не було вікон. Крім того, кораблі витрачали багато палива і мали глибокі корпуси, що позбавляли їх можливості заходити до мілководних портів.

Згодом на ринку круїзів з'явився капіталіст-підприємець Френк Фрейзер, який прагнув побудувати перший цілорічний круїзний бізнес, що працював би з півдня Флориди. Близькість до Маямі, теплий клімат й острови Карибського моря зробили його ідеальним вибором. Це показує зміну ролі морського пасажирського судна від трансатлантичних перевезень до круїзного туризму.

Протягом 1960-х рр. у Маямі було започатковано кілька круїзних компаній, що займалися переважно екскурсіями на Багамські острови, використовуючи довоєнні прибережні пасажирські судна США. По суті, зростання міжнародного туристичного бізнесу круїзних суден у регіоні частково збільшилося завдяки сприянню США. Після Другої Світової війни, нова політика уряду США, спрямована на відкриття міжнародних ринків, допомогла стимулювати потік американського капіталу та туристів до Карибського басейну. Деякі карибські можновладці отримали прибуток від нових будівельних проектів, маркетингу та управління сучасними курортами.

З переходом від британського колоніального правління, Вест-Індійські уряди та підприємства відкоригували свою практику, шукаючи іноземних інвестицій для розвитку круїзного туризму. Американські міжнародні круїзні компанії стали важливим новим джерелом іноземного капіталу. Держави Карибського басейну почали знижувати тарифи та інші «бар'єри» для мандрівників, які в'їжджають до країн Карибського басейну, скасовуючи податки для туристів, а також звільняючи їх від візових видатків.

Розширення індустрії туризму вплинули на соціальну структуру Карибського басейну, наприклад, на англомовних островах туризм вплинув на місцевих жителів шляхом «підсилення концепцій національних, історичних, расових та економічних відмінностей».

Першою великою міжнародною круїзною корпорацією стала Royal Caribbean Cruise Lines, що належала здебільшого заможним скандинавським кораблебудівельним родинам Скаугенам і Вільгельмсенсам, управління бізнесом здійснювали з Маямі.



Бізнесмен Тед Арісон у 1972 р. заснував компанію Carnival Cruise Lines. Єврейська судноплавна родина Арісон інвестувала в Nili, одне з круїзних суден родини Фрейзер у середині 1960-х рр. Хоча кілька круїзних ліній було започатковано протягом 1960-1970-х рр., до останніх десятиліть ХХ ст. бізнес приносив значний прибуток за рахунок круїзів до Карибського регіону.

Круїзний відпочинок пропагували протягом останніх десятиліть ХХ ст., «молодий бізнес» набув популярності серед середніх верств відпочиваючих і пенсіонерів, особливо США та Європи.

Круїзні кораблі досить давно відвідують багато островів Карибського басейну, включаючи країни із низьким рівнем доходів населення (Домініканська Республіка, Гаїті та Ямайка). У 1960-1970-х рр. круїзні кораблі в Карибському регіоні відвідували лише великі порти.

Останніми десятиліттями в Карибському регіоні спостерігався швидкий розвиток круїзної інфраструктури як у традиційних, так і в нових приватних портах [42].

Політики країн Карибського басейну намагаються зайняти єдину регіональну позицію для розвитку круїзного бізнесу, щоб вони могли отримати більший прибуток від туризму.

Останніми роками відбувається спад на регіональному рівні, оскільки ринок круїзного туризму зазнав змін, тому що конкурентоспроможніші за ціною райони іспаномовних Карибів випереджають у зростанні традиційні англomовний сегмент.

У Карибському басейні спостерігається відхід від традиційних до приватизованих портів. Так наприклад, у Домініканській Республіці круїзні лайнери раніше швартувалися в старих портах Ла Романа на півдні країни та Самана на півночі. Нині круїзні компанії все частіше переходять до нових нетрадиційних приватних портів західного узбережжя країни. Costa Cruises, наприклад, відвідує Каса-де-Камп, тропічний морський курорт з полями для гольфу в домініканській провінції Ла-Романа [42].

Нині глобальний круїзний туризм став реальністю навіть у найбільш бідніших країнах Карибського регіону.

### 2.3. Сучасний стан організації круїзного туризму в країнах Карибського басейну

Круїзний туризм у Карибському басейні – ідеальна можливість поєднати відпочинок та знайомство з унікальним регіоном нашої планети, що знаходиться між Північною та Південною Америкою.

Понад чотири десятиліття на Карибський басейн постійно припадало близько 2-3% світового щорічного прибуття туристів. Послуги авіаперевізника відіграють вирішальну роль у сфері туризму. Крім традиційного туризму Карибський басейн є найпопулярнішим місцем круїзів у світі, що становить близько 35% від загального світового круїзного туризму (табл.2.1) [39].

Таблиця 2.1

Туристи з усього світу та Карибського субрегіону, 2004-2019 рр.

Роки	Світ		Карибський субрегіон		Частка Карибського субрегіону у світі
	Прибуття туристів, млн	% змін	Прибуття туристів, млн	% змін	
2004	754	10.3%	21.7	6.8%	2.9%
2009	893	-4.0%	22.3	2.8%	2.5%
2014	1,142	4.5%	26.6	6.4%	2.3%
2015	1,195	4.6%	28.5	7.1%	2.4%
2016	1,239	3.7%	29.9	4.9%	2.4%
2017	1,323	6.8%	30.6	2.3%	2.3%
2018	1,400	5.8%	29.9	-2.3%	2.1%
2019	1,449	3.5%	31.8	6.5%	2.2%

\*Джерело: UNWTO, Карибська туристична організація, Horwath HTL.

Як бачимо з табл. 2.1 щорічно чисельність туристів у Карибському регіоні має зростаючу тенденцію.

Через географічну близькість мандрівники із США є традиційно найбільшим іноземним потоком, за ним слідують європейці та канадці. Окрім основних ринків, останніми роками надходження з таких країн як Росія, Бразилія, інших країн Карибського басейну набувають значення.

Після історичного максимуму в 30,6 млн авіапасажирів у 2017 р., у 2018 р. спостерігалось зниження прибуттів на 2,3%. Проте, у 2019 р. показники значно зросли, піднявшись на 9,8% [35].

Завдяки потужному імпульсу ринку разом із здатністю регіону задовольнити бажання сучасних мандрівників все більше різноманітний досвід подорожей, який включає особливості такі як екологічна відповідальність, культурні зустрічі та освіта.

Карибський басейн є одним з пріоритетних регіонів у планах розширення деяких найбільших міжнародних готельних гігантів, заплановано будівництво нових об'єктів різних брендів, особливо в Домініканській Республіці та Ямайці.

У 2019 р. «Велика вісімка» островів мала 62% нічних заїздів у регіоні. Домініканська Республіка та Куба – два найбільших ринки, не взяли на себе роль регіонального «драйвер зростання», що підкреслює відносний успіх інших невеликих островів (рис. 2.5).

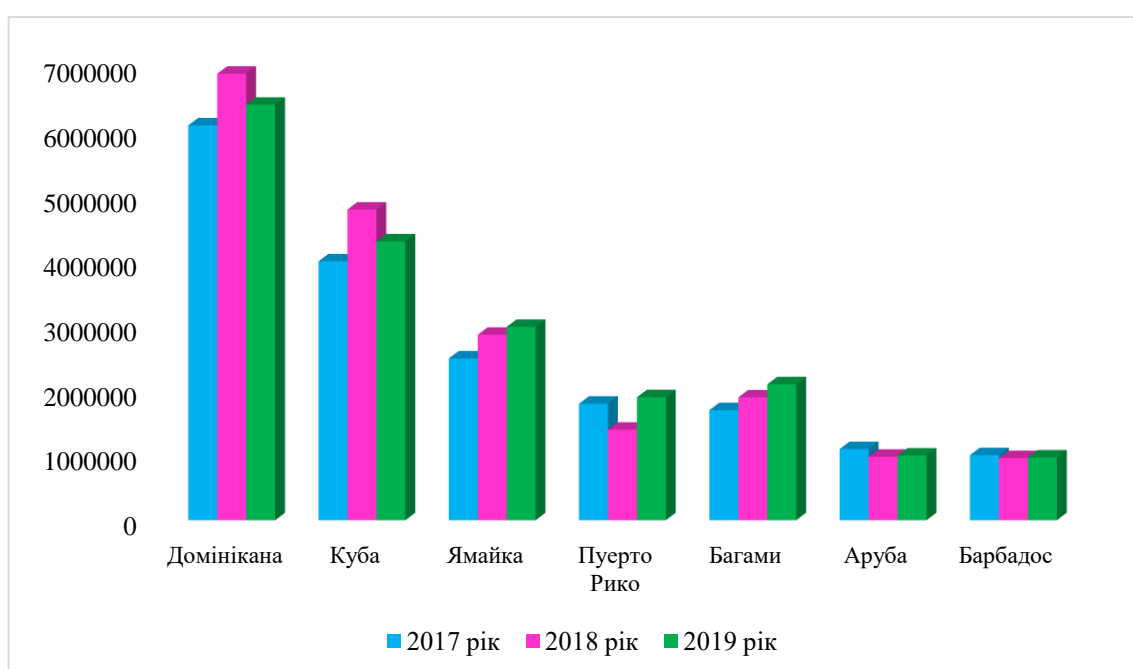


Рис. 2.5. Динаміка туристичних потоків у 2017-2019 рр., [40]

Пуерто-Рико (+27,9%) і Американські Віргінські острови (+30,5%) відчули очікуване зростання після урагану 2018 р., тоді як Аруба (+4,1%) і Барбадос (+4,2%) зафіксували серйозне зростання порівняно з аналогічним періодом попереднього року.

Багамські острови зазнали значних руйнувань, спричинених ураганом «категорії 5 «Доріан», але все-таки 2019 р. завершився помітним зростанням туристичних прибуттів на 10,5%. Також і Ямайка у 2019 р. мала зростання кількості прибуттів на 8,4% порівняно з попереднім роком. Також зростання чисельності туристів відбулось і на інших островах: Сент-Мартен (+80,0%), Британські Віргінські острови (+57,3%), Антигуа та Барбуда (15,0%), Кюрасао (+7,4%), Сент-Люсія (+7,3%) і Мартиніка (+3,5%). Однак, політична криза у Гаїті призвела до зменшення чисельності туристів на 30,5% [40].

Спектр туристичного круїзного ринку в регіоні є різним (рис. 2.6). Багами, Кайманові острови та Ямайка є провідними в Карибському субрегіоні за кількістю круїзних пасажирів прибуттів.

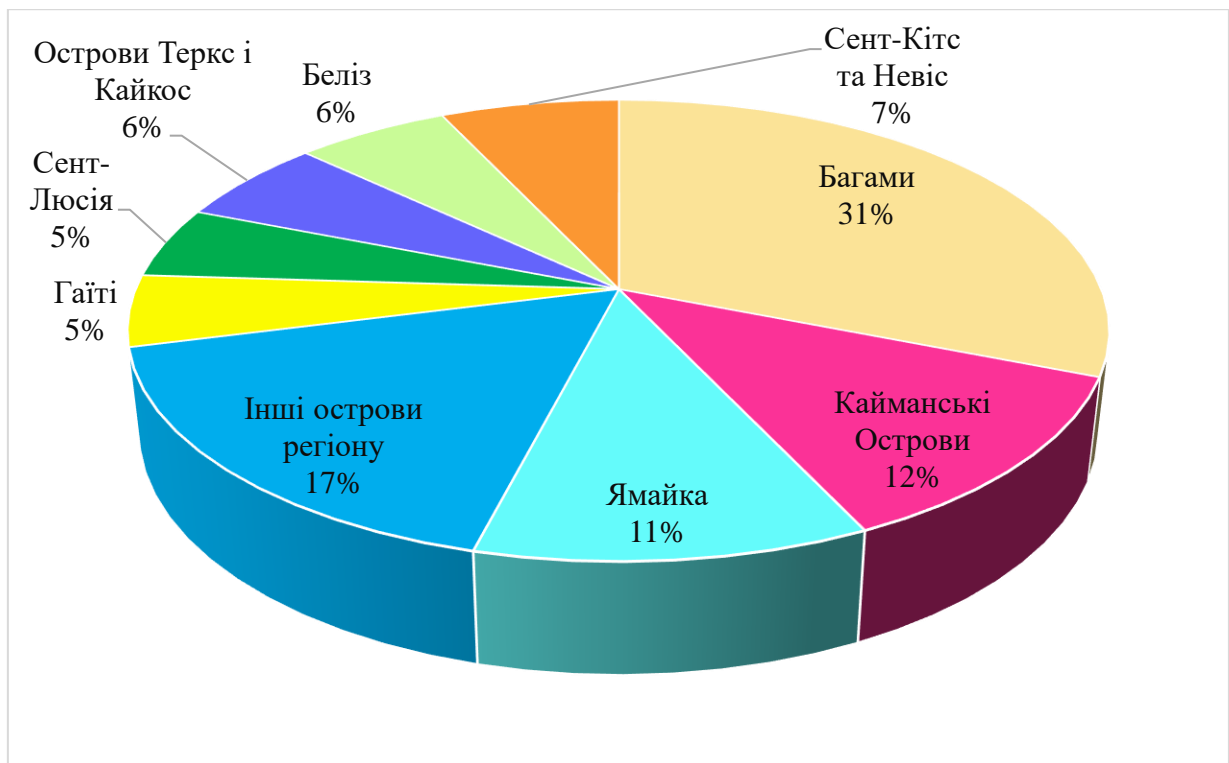


Рис. 2.6. Частка країн за чисельністю туристів, 2019 рік, [40]

Основними відвідувачами Карибського регіону (рис.2.7) є туристи з США, Канади, країн Європи та Південної Америки.

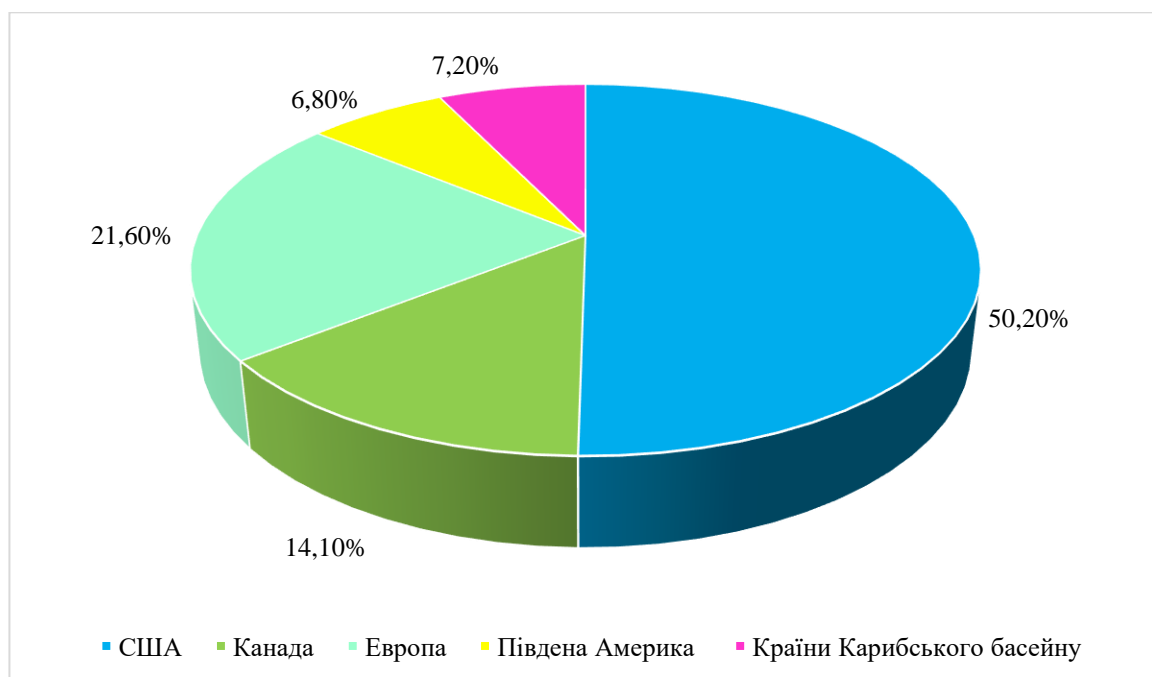


Рис. 2.7. Основні країни-постачальники туристів до Карибського субрегіону, [40]

Середня тривалість перебування туристів в Антіллі, Арубі, Кюрасао, Домініканській Республіці, Гренаді, Ямайці та Сент-Люсії становить 7-10 діб.

На Сент-Вінсент і Гренадині та Барбадосі середня тривалість перебування становить 13,6 і 10,6 діб відповідно. Цілорічно сприятливий клімат регіону значною мірою компенсує негативні чинники сезонності прибуття туристів.

У 2012-2019 рр. кількість круїзних лайнерів у Південній Америці та Карибському басейні постійно зростала. Так, у 2019 р. кількість ліжок на круїзних лайнерах у цьому регіоні складала 69,4 млн, порівняно з 66,8 млн ліжок роком раніше.

Чисельність туристів Карибських круїзів у 2009-2020 рр. представлено на рис. 2.8.

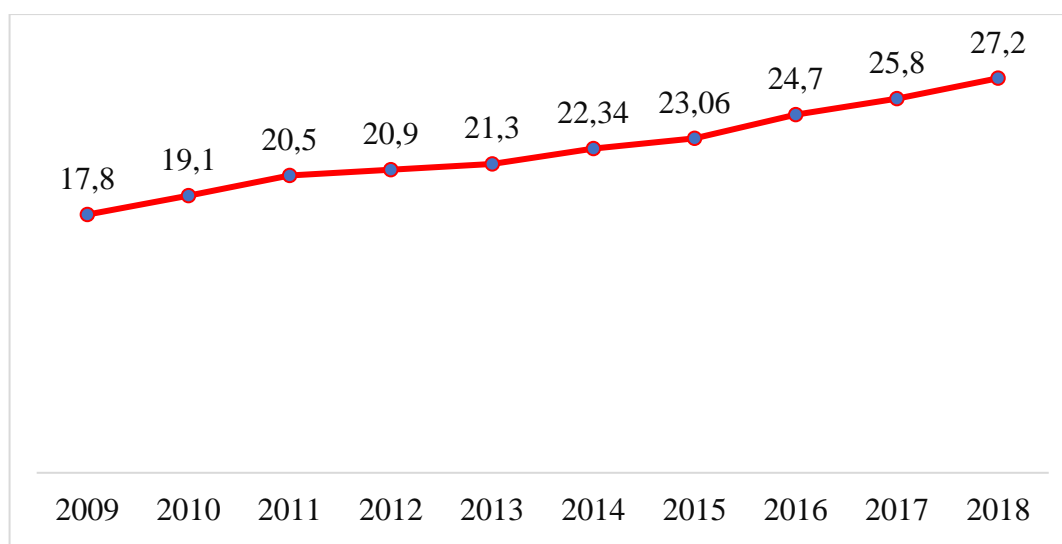


Рис. 2.8. Чисельність туристів Карибських круїзів у 2009-2018 р. [29]

Як бачимо з даних рис. 2.8, у 2018 р. було встановлено рекорд – 27,2 млн туристів Карибських круїзів.

У 2020 р. майже 11 млн круїзних туристів прибули до Карибського басейну, що наполовину менше, ніж у попередньому році. На цей регіон до пандемії коронавірусу (COVID-19) припадала приблизно одна третина світового круїзного туризму.

За даними UNWTO, дохід від туризму в Карибському басейні становив 32 млрд. дол. США, та 31,8 млрд. роком раніше (рис.2.9).

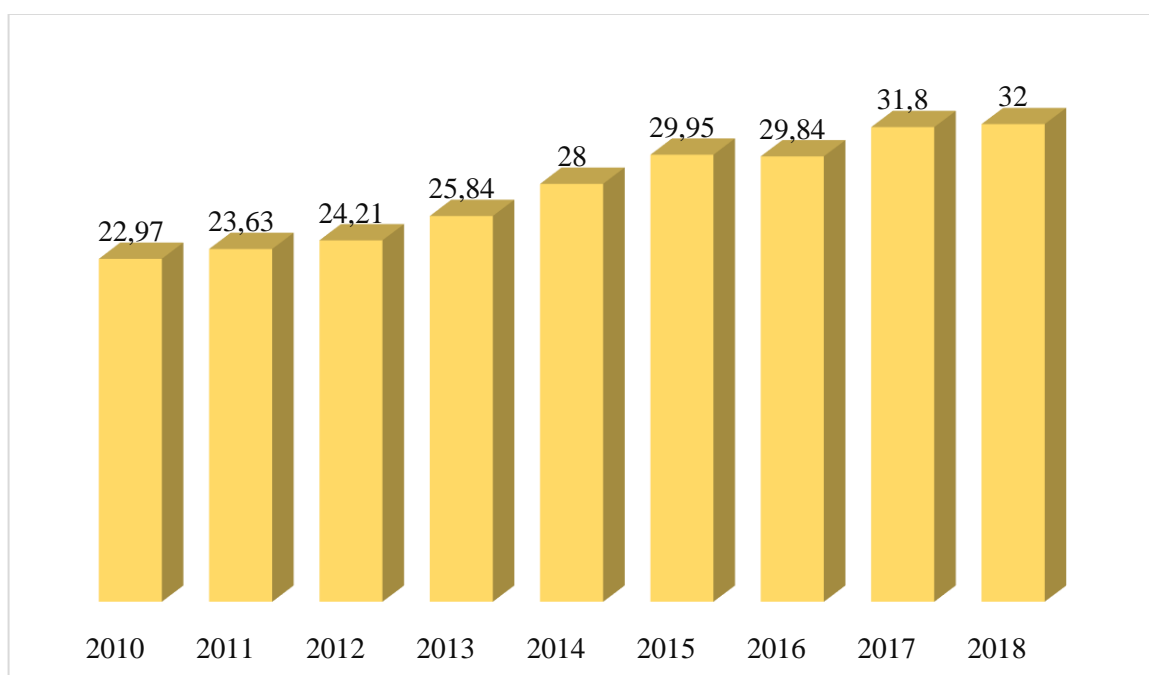


Рис. 2.9. Дохід від туризму в Карибському басейні 1 2010-2018 рр., [32]

Основні судноплавні компанії пропонують доступні круїзи Карибським морем (рис.2.10).

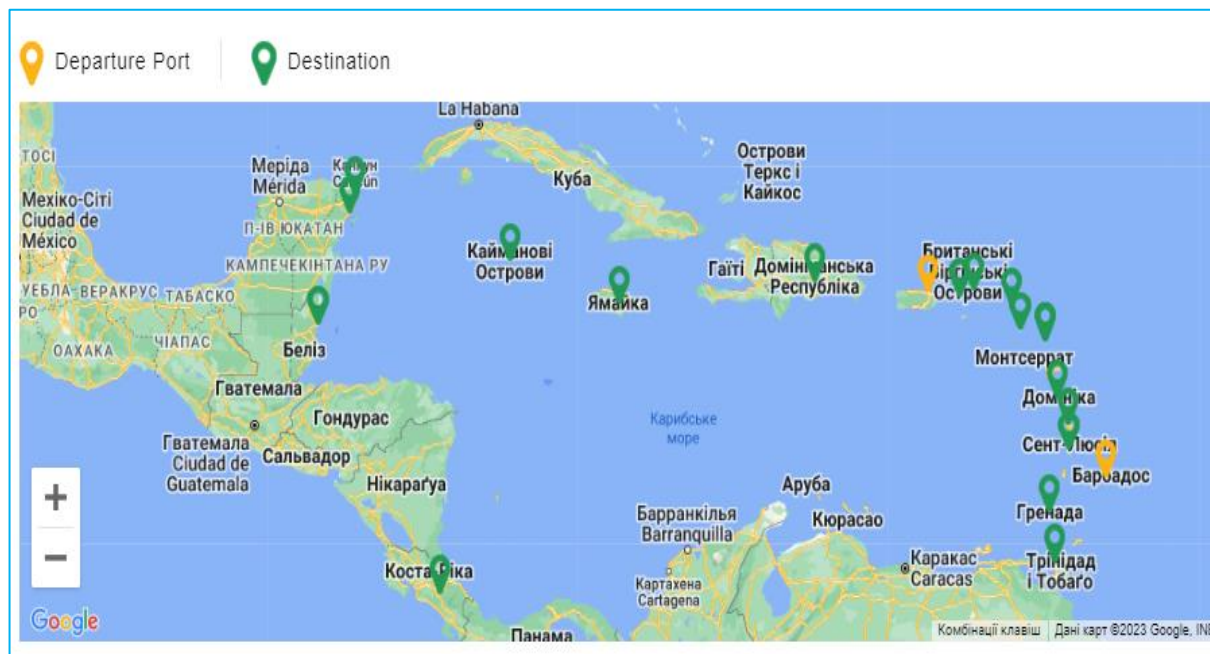


Рис. 2.10. Мапа портів Карибського субрегіону

Нині в Карибському субрегіоні функціонує 232 круїзи, що різняться маршрутами, класом судна, тривалістю подорожей, наявною інфраструктурою на судні.

Більшість карибських круїзів стартують з великих портів США: Маямі, Форт-Лодердейл, Тампа, Порт-Канаверал та ін. Щодня з цих портів виходять десятки мега-лайнерів місткістю до 5000 пасажирів і круїзних суден меншої місткості, щоб насолодитися морським відпочинком.

На рис. 2.11 представлено маршрут Карибським субрегіоном на 7 днів. Корабель: Brilliant Lady. Порт заходу: Сан-Хуан, Пуерто-Рико, Роуд-Таун, Тортола, Британські Віргінські острови, Пуент-А-Пітр, Гваделупа, Бріджтаун, Барбадос, Кастрі, Сент-Люсія, Сент-Джонс, Антигуа, Сан-Хуан, Пуерто-Рико.



Рис. 2.11. Круїз Карибським субрегіоном на 7 дїб

На рис. 2.12 представлено маршрут на 14 дїб Карибським субрегіоном. Корабель: Azamara Forward. Порт заходу: Форт-Лодердейл – Флорида, Нассау – Багамські острови, Шарлотта-Амалія – Сент-Томас, Філіпсбург – Сент-Мартен, Іль-де-Сент – Гваделупа, Кастрі – Сент-Люсія, Майро – Гренадини, Брїджтаун – Барбадос, Вірґїн-Горда, Форт-Лодердейл – Флорида.

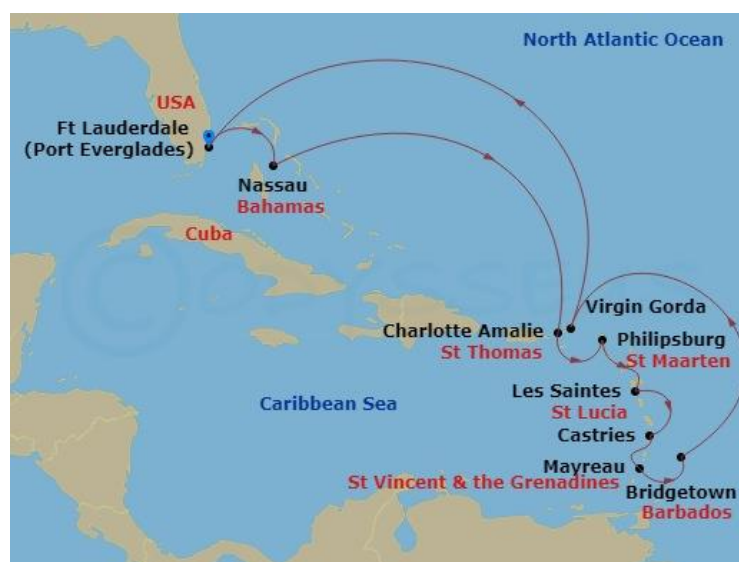


Рис.2.12. Круїз Карибським субрегіоном на 14 дїб

До 10 найзручніших портів Карибського басейну належить:



1. Бріджтаун, Барбадос. Найпопулярніший круїзний порт у Карибському басейні. Бріджтаун забезпечує легкий доступ до всього острова та безлічі розваг, що пропонуються – від дослідження печери Гаррісона та ботанічних садів острова (Барбадос є постійним експонентом на Chelsea Flower Show), до сафари на острові 4×4 або відвідування старих плантаційних будинків.

2. Нассау, Багами. Це лише кілька кроків до магазинів і ресторанів на головній вулиці Бей-стріт; до пляжу Джункану можна швидко доїхати на таксі; а 10-хвилинна поїздка на водному таксі приведе до ідилічного райського острова (Додаток Г.1).

3. Порт Канкун, Мексика. Головною привабливістю цього порту є не стільки сам Канкун, скільки доступ до Мексиканської Рив'єри. Основні пам'ятки на цій ділянці узбережжя – Тулум, менш ніж за годину їзди від порту, з його захоплюючою архітектурою майя на вершині скелі над Карибським морем; і Чичен-Іца, нове сьоме чудо світу (Додаток Г.2).

4. Сан-Хуан, Пуерто-Рико. Розташований у центрі міста, цей порт є одним із найжвавіших у Карибському басейні. Залишивши круїзний лайнер, туристи відразу опиняться за два кроки від різноманітних закладів харчування, вражаючих магазинів і барвистої архітектури однієї з найжвавіших столиць регіону (Додаток Г.3).

5. Фор-де-Франс, Мартиніка.

6. Косумель, Мексика. Його площа становить лише 300 кв. миль, але цей острів біля півострова Юкатан має три круїзні причали, щоб краще вмістити кораблі, що перевозять понад мільйон пасажирів на рік. Туристи матимуть можливість прогулятися м. Сан-Мігель; поплавати на другому за величиною бар'єрному рифі в світі або здійснити 45-хвилинну прогулянку на швидкому поромі до Плайя-дель-Кармен, пляжного містечка Бохо на материку. 10 кращих пляжів Канкуна.

7. Віргін Горда, Британські Віргінські острови. Не так багато великих круїзних кораблів відвідують Вірджин-Горду, але цей острів є одним з наймальовничіших Британських Віргінських островів і популярний серед

одноденних туристів з Тортоли чи Сент-Томаса (Додаток Г.4). Вірджін-Горда має кілька чудових пляжів, але найвідоміший він районом гігантських валунів під назвою Ванни.

8. Роатан, Гондурас. Один із найкрасивіших островів у Карибському морі, його порт Махагоні-Бей дозволяє прийняти найбільшу кількість круїзних туристів з усіх країн Центральної Америки (він нещодавно досяг мільйонного показника). Однією з його ключових атракцій є крісельний підйомник, що доставляє гостей з порту до пляжу Махагоні, приватного острова площею 10 акрів із пляжем довжиною 825 футів.

9. Шарлотта Амалія, Сент-Томас. Це найпопулярніший круїзний порт Карибського басейну, де одночасно причалює до шести кораблів. Приголомшливий пляж Магенс Бей; велика кількість безмитних магазинів; простота відвідування сусідніх Американських Віргінських островів (Сент-Джон, Вотер-Айленд) – це лише три причини побувати тут.

10. Ла Романа, Домініканська Республіка. Більшість круїзних суден причалює в Ла-Романі, третьому за величиною місті країни, а не в столиці Санто-Домінго; або в Самані, незабудованому районі на північному узбережжі, відомому спостереженням за китами. Домініканська Республіка – одна половина острова Еспаньйола (інша – Гаїті) і є захоплюючим поєднанням карибської та латинської культури.

Отже, круїзи на морських лайнерах Карибським басейном стають все популярнішими серед численних туристів з різних країн світу, оскільки тут можна здійснювати цікаві екскурсії островами, купатися в морі та засмагати на піщаних пляжах або палубах.

## **РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В КРАЇНАХ КАРИБСЬКОГО БАСЕЙНУ**

### **3.1. Проблеми організації круїзного туризму в досліджуваному субрегіоні на сучасному етапі**

Карибський субрегіон є однією з найрозвиненіших і найкомфортніших туристичних дестинацій світу. Сприятливі кліматичні умови, унікальні природні об'єкти та дивовижні історико-культурні пам'ятки приваблюють сюди численних туристів з усіх куточків планети. Особливо популярним у цьому субрегіоні є круїзний туризм, кількісні показники якого зростають з року в рік.

Однак, здійснений авторкою аналіз сучасного стану організації круїзного туризму в країнах Карибського басейну свідчить про низку проблем, що гальмують його подальший розвиток.

Авторка вважає доцільним проаналізувати ці проблеми.

1. Великі курортні комплекси часто фінансуються та будуються забудовниками з інших країн світу, тому прибутки не залишаються в країнах Карибського субрегіону.

2. У деяких країнах досліджуваного субрегіону домінують курорти типу «все включено». Відвідувачі мають обмежений контакт з місцевими мешканцями, тому не складають повного уявлення про країну, її природу, культуру, історію та ін. Вони також обмежують свої витрати на сам відпочинок.

3. Круїзні судна доправляють масу туристів, але їх витрати мінімальні. Не всі відвідувачі круїзу залишають корабель, коли він заходить у порт. Місцеві туроператори отримують лише частину коштів за берегові екскурсії.

4. Науковці та фахівці стверджують, що круїзні лайнери забруднюють навколишнє середовище.

5. Готелі, як правило, дорогі (особливо в зимовий сезон). Харчування також є дорогим. Часто туристичні ціни стають загальними по всій країні, і це додає економічних труднощів бідним верствам населення та викликає заворушення серед них.

6. У деяких країнах туристи перебувають у недостатній безпеці, якщо вони не знаходяться під наглядом місцевого туристичного персоналу. Необхідні зміни мають бути здійснені місцевим урядом, залученим для забезпечення безпеки туристів. Це має також позитивно вплинути на безпеку місцевого населення.

7. Зростання навантаження на морські ресурси та ресурси прибережних територій у портах зупинок круїзних суден.

8. Розвиток інфраструктури туризму, під впливом якої порушується перебіг природних процесів.

9. Незадовільний стан транспортної інфраструктури (зокрема, обмеження з водотоннажності у портах зупинок круїзних суден).

10. Недостатність кредитних ресурсів для підтримки розвитку прибережних територій та круїзного туризму в умовах незначної державної підтримки.

11. Відсутність єдиної інформаційної бази про прибережні території, що примикають до портів відвідування круїзними суднами.

12. Моноспеціалізація багатьох прибережних територій на туризмі, що має негативні наслідки у контексті сезонних коливань потоку туристів.

Отже, в Карибському субрегіоні накопичилась низка нагальних проблем, які необхідно вирішувати для подальшого перспективного розвитку тут круїзного туризму.

### **3.2. Перспективи та пріоритети розвитку круїзного туризму в Карибському субрегіоні**

Здійснений авторкою аналіз наукових джерел і літератури свідчить, що світова круїзна індустрія динамічно розвивалася протягом останніх 50 років. Для подальшого розвитку круїзного туризму в світі та досліджуваному субрегіоні необхідно визначити його стратегічні напрями, перспективи та пріоритети.

Дослідження проблематики розвитку круїзного туризму в Карибському басейні дозволило авторці виділити першочергові пріоритети, реалізація яких створить можливості для досягнення головної мети – забезпечення динамічного зростання круїзного туризму, серед яких:

- диверсифікація мережі круїзних портів і розбудова прибережної туристичної інфраструктури Карибського басейну (зупинок круїзних лайнерів);

- будівництво невеликих і недорогих готелів у країнах субрегіону;

- збільшення кількості культурних та історичних місць для відвідування туристами круїзних лайнерів;

- розвиток приватних закладів ресторанного господарства місцевої кухні поза межами готелів, встановлення конкурентоспроможних цін, щоб місцеві жителі, а також туристи мали фінансову можливість відвідувати їх. Це буде сприяти встановленню доброзичливої атмосфери між місцевими жителями та туристами;

- сприяння авіап перевезенню туристів до Карибського басейну, що дозволить їм відвідувати кілька островів за одну подорож без круїзу. Подібним чином варто розглянути можливість збільшення поромного сполучення з використанням катерів і човнів між пунктами призначення;

- співпраця з представниками круїзної індустрії для координації спільного розвитку круїзного та прибережного туризму в Карибському басейні;

- формування мережі затверджених урядом туристичних агенцій, які забезпечуватимуть безпеку відвідувачів під час подорожі у кожному пункті призначення. Ці агенції повинні працювати з іноземними туристичними компаніями, що також можуть забезпечувати відвідування кількох пунктів призначення;

- оновлення освітніх програм з туризму та готельного менеджменту в університетах карибських країн з метою підготовки висококваліфікованого кадрового корпусу;

- сприяння ініціативам регіонального (карибського) розвитку. Карибський басейн «програє» порівняно з іншими туристичними регіонами світу. Проблеми маркетингу виходять за рамки того, що можуть запропонувати окремі пункти призначення. Тому необхідними мають спільні зусилля для розвитку регіону;

- збільшення кількості висадок з портів «близько до дому». Це означало б, що крім основних круїзних портів, інші внутрішні порти також відіграватимуть важливу роль. А це, в свою чергу, дозволить туристам оперативної та комфортно добиратися до найближчого порту автомобілем, а не летіти літаком.

У контексті оптимізації круїзних маршрутів перспективною, на думку авторки, є реалізація таких заходів:

- будівництво центрів прийому туристів біля портів, що надаватимуть нові можливості для фінансування розвитку місцевих громад у кожній країні завдяки видаткам відвідувачів;

- створення низки інноваційних, цікавих і конкурентоспроможних берегових екскурсій, які дозволять туристам відвідати найатрактивніші об'єкти, ознайомитися з життям, культурою, традиціями місцевих мешканців;

- перерозподіл прибутків, щоб більша частина оплати за берегові екскурсії йшла на розвиток місцевої громади;

- використання частини коштів, отриманих від круїзного туризму для створення нових інфраструктурних туристичних об'єктів, що сприятиме розвитку місцевих громад;

- підготовка лекцій з історико-культурної тематики, які читатимуться на лайнерах перед висадкою у кожного порту, щоб відвідувач мав можливість оцінити історико-культурну спадщину міста та прибережного району. Наразі проводяться шопінг-лекції, але крім них мають бути й пізнавальна інформація для туристів. Крім того, деякі страви з відвіданих островів можуть бути представлені на кораблі, щоб ознайомити туристів з місцевою їжею;

- надання пильнішої уваги сімейним подорожам. Нині команди круїзних кораблів щороку обслуговують мільйони дітей. Це призвело до зростання уваги до дітей, надання їм додаткових послуг та розширення дитячих закладів на круїзних лайнерах;

- створення екзотичних маршрутів для туристів. У відповідь на зростання попиту туристів на відвідування нових місць, круїзні компанії шукають нові та екзотичні місця, щоб зацікавити своїх клієнтів;

- синергія усіх учасників технологічного процесу виробництва інноваційного круїзного туристичного продукту;

- використання засобів масової інформації для пропагування, популяризації та промоції круїзних турів Карибського субрегіону;

- формування тематичних круїзів, родзинками яких є ознайомлення з певними місцевими атракціями й особливостями (стилі музики та танців, різноманіття екзотичних страв та ін.).

За даними Міжнародної асоціації круїзних ліній (CLIA) круїзні компанії стикаються з новими викликами та тенденціями організації круїзних подорожей, на які необхідно оперативно реагувати, щоб залучати якомога більше туристів. Найхарактернішими тенденціями організації круїзних турів на сучасному етапі є:

- круїзні подорожі з можливістю інстаграммації. Завдяки сучасному обладнанню на судні круїзні пасажери наповнюють Інстаграм-стрічки інформацією про свою подорож як морськими просторами, так і суходолом;

- повне відновлення фізичних можливостей людини – круїзні компанії пропонують повне оздоровлення на лайнері;

- бортові інтелектуальні технології. Круїзні компанії запровадили технологію для круїзних мандрівників, щоб забезпечити персоналізований досвід подорожей;

- усвідомлені подорожі. Нині круїзна індустрія сумлінніше, ніж будь-коли, напряду працює з місцевими громадами щоб мінімізувати шкоду навколишньому середовищу;

- круїз, орієнтований на жінок. Створення маршрутів, орієнтованих на задоволення інтересів і запитів жінок, які подорожують спільно з іншими жінками;

- індивідуалізація круїзних подорожей.

Отже, круїзним компаніям вкрай необхідно оперативно реагувати на сучасні тенденції на ринку круїзних подорожей, щоб своєчасно адаптуватися до найвишуканіших потреб і запитів найвибагливіших туристів.



## ВИСНОВКИ

У результаті опрацювання значної кількості наукових джерел і літератури авторка дійшла таких висновків.

Осмислено сутність і термінологічний апарат круїзного туризму, з'ясовано класифікацію його видів. Круїзний туризм є перспективним напрямом туристичної сфери, де щорічно збільшується чисельність туристів, розширюється географія круїзних турів. Однозначного, загальноприйнятого й універсального поняття «круїзний туризм» у зарубіжному та вітчизняному туризмологічному середовищі досі немає, і це є предметом наукових дискусій. Найоб'єктивнішим і найповнішим, на нашу думку, є визначення круїзного туризму як «форми подорожі, що передбачає обслуговування на круїзному судні за системою «все включено», тривалістю щонайменше 48 годин за визначеним і конкретним маршрутом, у ході якого круїзне судно заходить до кількох портів».

Проаналізовано ступінь наукового опрацювання досліджуваної теми у наукових розвідках зарубіжних та українських вчених. Зокрема, виявлено, що достатньо ґрунтовно науковцями досліджено: теоретико-методологічні засади розвитку круїзного туризму; понятійно-термінологічний апарат; процес його зародження, становлення та розвитку в світі та Карибському субрегіоні; ресурсний потенціал; туристичні дестинації, що забезпечують обслуговування круїзних туристів; особливості організації круїзів у досліджуваному регіоні; проблеми, що гальмують розвиток круїзного туризму; його перспективні напрями та пріоритети.

Висвітлено світовий досвід організації круїзного туризму. До Першої Світової війни вся круїзна індустрія складалася з кількох спеціальних круїзних суден і морських круїзів на звичайних непрогулянкових суднах. 1960-ті рр. – стали періодом становлення масових морських круїзних подорожей. У нових умовах круїзні компанії почали пропонувати цілий комплекс послуг з відпочинку на кораблі, яким туристи послуговуються й сьогодні.

Спостерігається постійне розширення мережі морських круїзів, щороку їх стає все більше. Судноплавні компанії будують судна з найвишуканішим комфортом. При всьому розмаїтті видів круїзів основна мета більшості подорожей – дати туристам можливість відпочити та відвідати країни та території, що мають вихід до моря чи океану. Згідно зі статистичними даними Міжнародної асоціації круїзних ліній (CLIA) ця галузь постійно зростає, стає все популярнішою, досягнувши у 2020 р. показника у 30 млн туристів зі щорічним зростання на 6,8% .

Досліджено ресурсний потенціал розвитку круїзного туризму в Карибському субрегіоні. Охарактеризовано природні, історико-культурні та соціально-економічні умови та ресурси, наголошено, що вони є фундаментальним підґрунтям для створення інноваційного конкурентоспроможного круїзного продукту для туристів з різних країн світу.

Здійснено аналіз процесу зародження, становлення та розвитку круїзного туризму на Карибах на сучасному етапі. Зазначено, що Карибський субрегіон є, без перебільшення, найпопулярнішим місцем у світі для круїзних подорожей. Він охоплює понад 35% світового ринку круїзного туризму. Також розкрито принципи виробництва туристичних послуг для аматорів круїзних подорожей, охарактеризовано популярні круїзні маршрути, а також найвідвідуваніші дестинації. Висвітлено інноваційний досвід організації круїзного туризму в Карибському басейні.

Досліджено та систематизовано найнагальніші проблеми, що істотно гальмують розвиток круїзного туризму в Карибському субрегіоні у сучасних умовах. Зазначено на необхідності їх оперативного вирішення. Окреслено перспективні напрями та пріоритети розвитку круїзного туризму у досліджуваному субрегіоні.

**РЕЗЮМЕ**  
**Мандрик Софія Сергіївна**  
**КРУЇЗНИЙ ТУРИЗМ В КАРИБЬСЬКОМУ СУБРЕГІОНІ**

Кваліфікаційну роботу присвячено аналізу розвитку круїзного туризму в Карибському субрегіоні. Метою кваліфікаційної роботи є дослідження сучасного стану, проблем і перспектив розвитку круїзного туризму в Карибському субрегіоні. Об'єктом дослідження кваліфікаційної роботи є круїзний туризм, предметом дослідження – сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку круїзного туризму в зазначеному субрегіоні.

У кваліфікаційній роботі визначено сутність, термінологічний апарат і класифікацію видів круїзного туризму; розкрито ступінь наукового опрацювання досліджуваної теми; вивчено світовий досвід організації круїзного туризму; оцінено ресурсний потенціал Карибського субрегіону; проаналізовано процес зародження, становлення та розвитку круїзного туризму в досліджуваному субрегіоні; досліджено сучасний стан організації круїзного туризму в країнах Карибського басейну; виявлено та систематизовано сучасні проблеми організації круїзного туризму в Карибському субрегіоні; окреслено перспективи та пріоритети розвитку круїзного туризму в досліджуваному субрегіоні; підготовлено обґрунтовані висновки за результатами кваліфікаційного дослідження.

**Ключові слова:** туризм, турист, туристична інфраструктура, круїз, круїзний туризм, лайнер, Карибський субрегіон.

**RESUME**  
**Mandryk Sofia Serhiivna**  
**CRUISE TOURISM IN THE CARIBBEAN SUBREGION**

The qualification work is devoted to the analysis of the development of cruise tourism in the Caribbean subregion. The purpose of the qualification work is to study the current state, problems and prospects of the development of cruise tourism in the Caribbean subregion. The object of research of the qualification work is cruise tourism, the subject of research is the current state, problems and prospects of the development of cruise tourism in the specified subregion.

The qualification work defines the essence, terminological apparatus and classification of types of cruise tourism; the degree of scientific development of the researched topic is disclosed; the world experience of organizing cruise tourism was studied; assessed the resource potential of the Caribbean subregion; the process of origin, formation and development of cruise tourism in the studied subregion is analyzed; the current state of the organization of cruise tourism in the Caribbean countries was investigated; modern problems of organizing cruise tourism in the Caribbean subregion were identified and systematized; prospects and priorities for the development of cruise tourism in the studied subregion are outlined; substantiated conclusions based on the results of the qualification study have been prepared.

**Keywords:** tourism, tourist, tourist infrastructure, cruise, cruise tourism, liner, Caribbean subregion.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аріон О. В. Організація транспортного обслуговування туристів : навч. посібник. Київ : Альтерпрес, 2008. 192 с.
2. Атаманчук З. А. Розвиток міжнародного туризму в умовах пандемії COVID-19: тенденції та очікування. *Бізнес Інформ*. 2020. № 5. С. 94–99.
3. Бабіна Н., Захарченко П. Дослідження динаміки складових індексу конкурентоспроможності подорожей і туризму України в рейтингу країн світу. *Економічний вісник Запорізького національного технічного університету*. 2018. № 1. С. 88–98.
4. Бакало Н. В., Маховка В. М. Сутність та особливості водного туризму як виду дозвілля та відпочинку. *Theory, science and practice*. 2020. С. 431.
5. Бабушко С., Попович С. Тенденції на Європейському туристичному ринку, зумовлені війною в Україні. *Війна та туризм : матеріали міжнародної наук.-практ. конф.* (м. Київ, 11 листоп. 2022 р.). Київ : ТОВ Горпин, 2022. С. 23–28.
6. Богославець О., Бойко Н. Круїзний туризм в умовах сучасних світових викликів. *Наукові перспективи (Naukovì perspektivi)*. 2020. №. 5 (5). С. 296–303
7. Вдовенко Н. М., Павленко М. М. Стан та тенденції регулювання розвитку галузей морського господарства та круїзного туризму. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2018. №. 3 (15). С. 55–62.
8. В'їзний туризм : навч. посіб. / Коваль П. Ф. та ін. Ніжин : Лук'яненко В. В., 2010. 304 с.
9. Герасименко В. Г. Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку. Одеса : Астропринт, 2013. 335 с.
10. Годя І. Розвиток річкового круїзного туризму в Україні: минуле і сьогодення. *Східноєвропейський історичний вісник*. 2016. №. 1. С. 86–91
11. Про туризм : Закон України від 4 листоп. 2018 р. № 324/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр> (дата звернення: 02.01.2023).

12. Зацепіна Н. О. Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. 2012. Т. 34. С. 232–234.
13. Захаріна А. Г. Визначення сутності та особливостей круїзного туризму. *Держава та регіони. Сер.: Економіка та підприємництво*. 2013. №. 3. С. 39–43.
14. Зацепіна Н. О. Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. 2012. № 34. С. 232–234.
15. Зима А. Г. Особенности и развитие транспорта в туризме : препринт. Харьков: Издательство Харьковского национального экономического университета, 2010. 310 с.
16. Килимистий С. М. Туристичний транспорт як об'єкт анімаційної діяльності. *Актуальні проблеми історії, теорії та практики художньої культури*. 2018. Вип. 40. С. 60–67.
17. Кляп М. П., Шандор Ф. Ф. Сучасні різновиди туризму. Київ : Знання, 2011. 334 с.
18. Корнілова В. В., Корнілова Н. В. Сучасні тенденції розвитку круїзного ринку світу. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. №. 5. С. 20–25.
19. Логвин М. М., Карпенко Н. М., Тараненко О. О. Міжнародний та вітчизняний туризм в умовах пандемії: нові виклики та реальність. *Світова економіка та міжнародні відносини. Інтелект XXI*. 2021. № 3. С. 29–34.
20. Ляховська О. С. Круїзний туризм в Україні. *Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету*. 2011. Т. 17. С. 25–30.
21. Москвіна Д. І. Морські круїзні подорожі: їх сутність та значення. *Кафедра туризму і готельно-ресторанної справи ЧНУ ім. Богдана Хмельницького. Вісник*. 2015. Вип. 1. С. 116–120.
22. Федорченко В. Історія екскурсійної діяльності в Україні : навч. посіб. Київ : Кондор, 2004. 166 с.

23. Федорченко В. Словник-довідник туристських термінів. Київ : Дніпро, 2000. 156 с.
24. Цибух В. І. Державне регулювання у сфері туризму в Україні. *Статистика України*. 2005. № 1. С. 80–85.
25. Anderson T. D. The Caribbean Basin: Cultural and Political Diversity Overview. *The New Third World*. 2019. P. 143–165.
26. Brida J. G., Zapata S. Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*. 2010. Т. 1. №. 3. P. 205–226.
27. Cruise industry statistics and facts for 2022. URL: <https://www.cruisemummy.co.uk/cruise-industry-statistics-facts/> (дата звернення: 02.01.2023).
28. Cruise Market Watch. URL: <http://www.cruisemarketwatch.com/> (дата звернення: 02.01.2023).
29. Cruise Line International Organization. URL: <http://www.cruising.org/> (дата звернення: 02.01.2023).
30. Lawton L. J., Butler R. W. Cruise ship industry—patterns in the Caribbean 1880–1986. *Tourism Management*. 1987. Т. 8. №. 4. P. 329–343.
31. Legorburu I., Johnson K. Regulation and Planning in the Sea Basins—The Caribbean Basin. *Building Industries at Sea- 'Blue Growth' and the New Maritime Economy*. 2022. P. 403–427.
32. Faremi Y. A., Cunningham Heirs S. B. Training and re-certification of crew for the “new normal” in the cruise tourism industry: a Caribbean regional perspective. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*. 2022. Т. 14. №. 2. P. 179–186.
33. MacNeill T., Wozniak D. The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*. 2018. Т. 66. P. 387–404.
34. Mathew E. Tiding over the pandemic: The prospects of cruise tourism. *International Journal of Hospitality and Tourism Studies*. 2021. Т. 2. №. 1. P. 78–86.

35. Maurin A., Watson P. K. Caribbean Basin. *Handbook of Caribbean Economies*. 2020. P. 370.
36. Papathanassis A. Cruise tourism management: State of the art. *Tourism Review*. 2017. Т. 72. №. 1. P. 104–119.
37. Peručić D. Analysis of the world cruise industry. *DIEM: Dubrovnik International Economic Meeting*. 2020. Т. 5. №. 1. P. 89–100.
38. Piasecki M., Harmsen E. Hydrology in the Caribbean Basin. *Hydrology*. 2022. Т. 9. №. 2. P. 22.
39. Séraphin H., Butcher J. Tourism management in the Caribbean: The case of Haiti. *Caribbean Quarterly*. 2018. Т. 64. №. 2. P. 254–283.
40. State of the cruise industry outlook. Cruise Lines International Association. URL: <https://cruising.org> (дата звернення: 02.01.2023).
41. Site of journal Cruise Market Watch. URL: <https://cruisemarketwatch.com/> (дата звернення: 02.01.2023).
42. Sprague-Silgado J. The Caribbean cruise ship business and the emergence of a transnational capitalist class. *Journal of world-systems research*. 2017. Т. 23. №. 1. P. 93–125.



## ДОДАТКИ

### Додаток А

#### Визначні місця Куби



Рис. А.1 Великий театр Гавани



Рис.А.2. Музей революції



Рис.А.3 Капітолій



Рис. А.4.Будинок-музей Є. Хемінгуея



Рис. А.5. Плаза де-Армас



Рис.А.6. Фортеця Сан-Педро-де-ла-Рока

Додаток Б

**Визначні місця Домініканської Республіки**



Рис. Б.1. Амфітеатр Альтос-де-Чавон



Рис. Б.2. Museo Bellart Dominicana



Рис. Б.3. Національний музей природничої історії



Рис. Б.4. Сальто де Агуас Бланкас



Рис. А.5. Кашоте



Рис. Б.6. Базиліка собору Нуестра Сеньйора Де Ла Альтаграсія

## Додаток В

### Визначні місця Пуерто-Рико



Рис. В.1. Форт Сан-Феліпе дель Морро



Рис. В.2. Національний парк Ель-Юнке



Рис. В.3. Заповідник Того-Негро





Рис. В.4. Обсерваторія Аресібо

## Додаток Г

### Порти Карибського регіону



Рис. Г.1. Порт Нассау, Багами



Рис. Г.2. Порт Канкун, Мексика



Рис.Г.3. Порт Сан-Хуан, Пуэрто-Рико



Рис. Г.4. Віргін-Горда, Британські Віргінські острови