

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЛІНГВІСТИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра психології і туризму

Кваліфікаційна робота
на тему: «Особливості логістичного управління в сфері круїзного
туризму»

Допущено до захисту

« ___ » листопада 2024 року

здобувача вищої освіти групи Т 01-23з
факультету туризму, бізнесу і психології
освітньої програми Туризмознавство
за спеціальністю 242 Туризм і рекреація
Мандрик С. С.

*Завідувач кафедри
психології і туризму*

д.психол.н., проф.
Бондаренко О. Ф.

Науковий керівник:
кандидат історичних наук,
доцент Зінченко В. А.

Національна шкала _____
Кількість балів _____
Оцінка ЄКТС _____

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ В КРУЇЗНОМУ ТУРИЗМІ	
1.1. Еволюція та основні принципи логістики в туристичній індустрії	6
1.2. Особливості логістики в круїзному туризмі: аналіз та класифікація ..	15
1.3. Концепції логістичного управління та їх застосування у круїзній індустрії	29
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ В КРУЇЗНОМУ ТУРИЗМІ	
2.1. Аналіз логістичних процесів у круїзній індустрії світу	32
2.2. Технологічні рішення та інновації в логістичному управлінні круїзними компаніями	36
2.3. Особливості логістичного управління в круїзній індустрії України	43
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ В КРУЇЗНОМУ ТУРИЗМІ	
3.1. Основні виклики та можливості управління логістикою у круїзному туризмі	58
3.2. Стратегії оптимізації логістичних процесів в круїзному туризмі: від приймання пасажирів до їх відправлення	64
ВИСНОВКИ	67
РЕЗЮМЕ/RESUME	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ ТА ДЖЕРЕЛ	71

ВСТУП

Актуальність теми. Круїзний туризм є однією із галузей туризму, що стрімко розвиваються, привертаючи увагу як міжнародних туристів, так і місцевих жителів. У зв'язку з постійним зростанням популярності круїзних подорожей, проблеми логістики у цьому сегменті стають все більш актуальними та складними.

Необхідність ефективного управління логістичними процесами у круїзному туризмі визначається зростанням обсягів подорожей та масштабних подій. Розвиток індустрії вимагає постійного вдосконалення та впровадження інноваційних підходів у логістичному управлінні для забезпечення якісного обслуговування пасажирів та оптимізації витрат.

Відсутність ефективного логістичного управління може призвести до затримок, невідповідності графіків руху, недоліків у пасажирському обслуговуванні та інших проблем, що негативно впливають на репутацію круїзних компаній.

Постановка проблеми. Однією з ключових проблем управління логістичними процесами у круїзному туризмі є необхідність розробки та впровадження стратегій оптимізації, які б дозволили ефективно вирішувати завдання з приймання та обслуговування пасажирів на борту круїзних суден.

Автори, такі як М. Біржакова, В. Василенко, П. Гудзь, В. Гуляєв, С. Наливайченко, Л. Новик, Т. Ткаченко, А. Чудновський та інші, зробили значний внесок у розуміння функціонування та розвитку туризму. Важливу роль у формуванні стратегічного напрямку розвитку цієї галузі також відіграли науковці, такі як А. Башта, М. Борушак, К. Холлоуей, Г. Годфрі та К. Кац, чії роботи надають основні орієнтири для розвитку галузі.

Теоретико-методичні аспекти розвитку круїзного туризму висвітлювалися у дослідженнях Н. Зацепіної, А. Зими, О. Ляховської, І. Мініча, Ю. Михайлової, Л. Паладича та В. Федорченка. Їхні роботи дали основу для аналізу структури і потенціалу круїзного туризму як важливого

напряму туристичної індустрії. Крім того, практичні аспекти організації круїзного туризму досліджувалися в роботах Н. Андросової, І. Антоненка та В. Невздоймінова, що дозволяє оцінити ефективність управління у цій сфері.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження особливостей логістичного управління в круїзному туризмі, визначення проблем і можливостей управління логістичними процесами, а також розробка пропозицій щодо стратегій їх оптимізації.

Для досягнення цієї мети були поставлені наступні **завдання**:

- Розглянути еволюцію та основні принципи логістики в туристичній індустрії.
- Проаналізувати особливості логістики в круїзному туризмі та здійснити їх класифікацію.
- Вивчити концепції логістичного управління та їх застосування в круїзній індустрії.
- Провести аналіз логістичних процесів у круїзній індустрії світу та в Україні.
- Розкрити можливі технологічні рішення та інновації в логістичному управлінні круїзними компаніями.
- Визначити основні виклики та можливості управління логістикою в круїзній індустрії та на їх основі сформулювати стратегії оптимізації логістичних процесів.

Об'єктом дослідження є логістика в сфері круїзного туризму.

Предметом дослідження є особливості логістичного управління в сфері круїзного туризму.

У процесі дослідження використано такі **методи** пізнання: індукції та дедукції, узагальнення, аналізу та синтезу, порівняння, наукового абстрагування, економіко-аналітичний, математичної статистики, графічний метод.

Інформаційна основа дослідження. Дослідження базується на використанні наукових праць в галузі туризму та логістики.

Практичне значення полягає у можливості використання отриманих результатів кваліфікаційного дослідження в освітньому процесі підготовки майбутніх фахівців зі спеціальності 242 Туризм і рекреація, а також при здійсненні курсових і кваліфікаційних досліджень.

Апробація результатів кваліфікаційної роботи. За темою дослідження опубліковані тези доповіді у Збірнику матеріалів міжнародної науково-практичної конференції : Мандрик С.С. (2024). Логістичне забезпечення морських круїзів. У *«Ad orbem per linguas. До світу через мови»*. Матеріали науково-практичної конференції *«Семіотика української незламності: мова – освіта – дискурс»* (с.690-691). Київ : Видавничий центр КНЛУ.

Обсяг і структура кваліфікаційної роботи. Структурно кваліфікаційна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків, резюме, списку використаних джерел. Її зміст викладено на 80 сторінках комп'ютерного тексту.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ В КРУЇЗНОМУ ТУРИЗМІ

1.1. Еволюція та основні принципи логістики в туристичній індустрії

На сучасному етапі розвитку українського ринку спостерігається зростання конкуренції, яка стає все більш напруженою. Згідно зі світовою практикою, якщо зниження витрат у виробництві та продажах неможливе, треба звертати увагу на оптимізацію руху матеріального потоку, включаючи сировину, напівфабрикати та інші компоненти, як усередині виробництва, так і між підприємствами та кінцевими споживачами. Логістика виявляється одним з найефективніших інструментів для скорочення витрат у всьому ланцюзі руху матеріальних потоків. Тому сучасний інтерес до логістики є виправданим, оскільки вона визначає конкурентоспроможність організацій, економічних регіонів та держав у боротьбі за створення вартості. Успіх у цій боротьбі переважно залежить від рівня компетентності в логістиці, що підтверджується світовою практикою розвитку бізнесу та підприємництва. (Економіст, 2016).

Спираючись на сучасні досягнення науки і техніки, логістика перебуває на передовому рівні, і її роль у туристичній індустрії, зокрема в круїзному туризмі, стала надзвичайно важливою. Еволюція логістики в цій сфері проявляється через успішну оптимізацію портових операцій, що дозволяє зменшити час завантаження та розвантаження, інтеграцію цифрових технологій, які покращують обслуговування клієнтів, ефективне управління ланцюгами постачання, що знижує витрати, та впровадження сталих практик, які зменшують негативний вплив на навколишнє середовище. (Pallis, Wolff, 2017).

Переважає більшість вчених та дослідників вважає, що термін «логістика» походить від грецького слова, що означає «мистецтво обчислювати, міркувати». Археологічні знахідки підтверджують, що ще в

Давній Греції та Римській імперії існували спеціалісти, які займалися розрахунками та розподілом продуктів, фактично виконуючи функції логістів. Це дозволяє стверджувати, що логістика має глибокі історичні корені, про що свідчать результати археологічних досліджень. Наприклад, у давньоримських портах, таких як Остія, проводився великий обсяг вантажообігу, що демонструє організовані логістичні практики та підхід до управління товарами ще в античні часи. (Voïn D. 2013).

Процвітання стародавнього портового міста Угарита було обумовлене не лише його вдалим географічним положенням, але й розвитком науки. Це підтверджується знайденими серед руїн міста тисячами глиняних табличок, на яких збережені різноманітні господарські, дипломатичні, юридичні та економічні документи, записані на восьми мовах з використанням п'яти видів письма. Ці документи свідчать про наявність в той час логістики як науки про переміщення продуктів і товарів всередині міста та між ними суміжними державами, як по суші, так і по морю. (Арїон, 2008).

У сучасних підручниках та наукових статтях часто логістику розглядають з історичної точки зору як військову науку. Наприклад, за часів імператора Лева VI, Візантія відзначалася сильною армією та початком розквіту військового мистецтва. В історичних джерелах, зокрема у військовому трактаті імператора Лева VI Мудрого під назвою «Тактика» (бл. 905 р.), дійсно розглядається логістичний підхід до забезпечення війська та управління його пересуванням. Імператор перемагав завдяки ефективному переміщенню та постачанню військ, що стало основою правил і принципів логістики. Також варто навести приклад визвольної війни тринадцяти англійських колоній, де погане матеріально-технічне забезпечення британських військ спричинило поразку, що вкотре підтверджує важливість логістики в успішному веденні війни. (Luttwak, 2009).

Військовий теоретик XIX століття Джоміні, виділяв логістику як один з ключових інструментів успішного ведення військових дій, описуючи її як «практичне мистецтво руху військами». Він відзначав, що логістика охоплює

не лише транспортування, але і широкий спектр завдань, таких як планування, управління, постачання та визначення місць дислокації військ, а також будівництво мостів і доріг. (Герасименко, 2019).

В середині XIX – на початку XX століття логістика як військова наука вже завершила свій розвиток і стала невід’ємною частиною ведення військових операцій. Багато видатних воєначальників та полководців використовували її в своїй діяльності, тому що розуміли, що успіх в бойових діях напряму залежить від якісного постачання та підтримки з тилу, і вважали, що без точної організації та математичних розрахунків логістики неможливе успішне проведення військових операцій. (Добрянська, 2018).

Логістика отримала значний розвиток у Другій світовій війні, особливо в успіху американської армії. Американським військам вдалося організувати ефективно постачання боєприпасами, зброєю та амуніцією завдяки співпраці військово-промислового комплексу, транспортної системи і баз постачання. Використання прогресивних контейнерних та пакетних перевезень стало також важливим фактором у цьому процесі.

Логістика відіграла важливу роль у виробництві бойової техніки, забезпечуючи високу ефективність роботи військово-промислового комплексу. Наприклад, впровадження конвеєрної лінії для виробництва бомбардувальників В-24 «Liberator», розробленої Чарльзом Соренсоном, дозволило виготовляти один літак за годину завдяки використанню методів управління запасами та комплектуючими.

В історії було безліч прикладів використання логістики у веденні війни та господарській діяльності. Наприклад, впродовж *першого етапу*, від XIV ст. до н.е. до I століття н.е. спостерігалось використання логістичних підходів управлінням рухом товарів як в межах держави, так і між державами, а також в управлінні переміщенням та матеріально-технічним забезпеченням військ.

Розвиток логістики *на другому етапі*, який охоплює період від першого тисячоліття н.е. до кінця XIX століття, характеризувався її використанням як

військової науки. Принципи логістики активно застосовувалися у доставках і розподілі військової амуніції, а також у веденні військ.

Археологічні розкопки в Греції надали важливу інформацію про цей період, підтверджуючи наявність десяти логістів на державній службі. (Логунова, 2013).

Третій етап у розвитку логістики, що припадає на початок ХХ століття і середину ХХ століття, ознаменований розширенням застосування логістики у всіх галузях економіки. Логістика стала важливою для управління переміщенням та матеріально-технічним забезпеченням ресурсів, що включало товари та матеріали.

На початку ХХ століття економічні кризи, такі як ті, що відбулися у 1900-1903 роках, 1907 році, та 1920 році, спонукали до розвитку логістики. З'явилися перші логістичні спільноти, такі як Національна асоціація проблем управління запасами, заснована в США у 1915 році. Логістика стала ключовим інструментом для ефективного управління матеріальними потоками та забезпеченням обігу товарів у цей період глибоких економічних криз. (Мельник, 2014).

На четвертому етапі, що охоплює період з 1950-х по початок 1980-х років, логістика отримала значний розвиток. У США була створена Національна рада з менеджменту фізичного розподілу, яка пізніше перетворилася на Раду логістичного менеджменту. У 90-х роках ХХ століття активно розпочався процес логістизації в економічній сфері. Міжнародні конференції та симпозіуми по логістиці стали щорічними заходами, на яких обговорювалися як наукові, так і практичні аспекти цієї галузі.

У цей період було засновано Європейський центр по логістиці у Швейцарії, а також створені наукові та навчальні центри в ряді міст Західної Європи, спрямовані на підготовку фахівців з логістики. Транснаціональні компанії та великі фірми розпочали створення спеціальних відділів та служб логістики, а більшість фірм у США активно використовують логістичні принципи у своїй діяльності. (Нездоймінов, 2017).

В Східній Європі також спостерігається зростаюча роль логістики у створенні стійкого становища на ринку. У колишній Німецькій Демократичній Республіці (НДР) була розроблена та впроваджена логістична система єдиного комплексного управління транспортом країни (ЛСЄКУТ), що базувалася на комплексній оптимізації вантажних перевезень.

Ця система включала в себе наступні аспекти: впровадження досягнень науково-технічного прогресу, інтенсифікацію виробництва та транспортування в єдиному ланцюзі від виробництва до споживання, оптимізацію взаємозв'язків між виробництвом та транспортом з метою зменшення транспортних потреб підприємств і відповідного зниження витрат на перевезення продукції, а також оптимізацію самого процесу транспортування на основі вдосконалення методів планування та управління транспортом. (Смирнов, 2009).

Цікаво відзначити, що для забезпечення високої ефективності функціонування цієї системи учні управлінських спеціальностей Вищої школи транспорту у місті Дрезден проходили обов'язковий тримісячний курс логістики протягом трьох років. Технічний університет у м. Будапешт (Угорщина), також проводив дослідження з формування логістичних систем, більшість з яких були пов'язані з виробництвом. Наприклад, у Науково-дослідному інституті громадського транспорту під керівництвом Георгія Тремко в 1980-х роках була розроблена логістична система виробництва запасних частин до машин різних типів та призначень.

Цікаво відзначити сучасні логістичні системи та технології, розроблені в США та Японії, які здобули широке поширення як у Західній, так і у Східній Європі. Серед них можна виділити:

- система планування потреб у матеріалах, деталях та вузлах (Materials Requirements Planning); (Vollmann, Berry, 2005).
- система планування розподілу ресурсів (Distribution Requirements Planning); (Banomyong, Sopadang, 2015).

- оптимізовані виробничі технології (Optimized Production Technologies); (Goldratt, 1990).
- точне в часі (Just-in-time); (Ohno, 1988).
- система «канбан» (Kanban). (Anderson, 2010).

Також важливо відзначити, що колишній СРСР також розвивав та використовував логістику як науку про вивчення процесів переміщення матеріалів від початкового джерела до кінцевого споживача. Ця наука базується на управлінні матеріальними потоками за допомогою економіко-математичного моделювання. Головна мета полягає в скороченні загального часу переміщення матеріального потоку та загальних витрат на перевезення, зберігання, упакування та розподіл сировини, напівфабрикатів та готової продукції. (Антоненко, 2016).

У період розвинутого соціалізму в СРСР активно розроблялися та впроваджувалися логістичні системи, хоча це відбувалося переважно на мікрорівнях.

У Всесоюзному науково-дослідному інституті залізничного транспорту була розроблена система «Ритм», яка успішно впроваджувалася на деяких залізницях. Основна мета цієї системи полягала в зменшенні обсягів запасів сировини та палива у споживачів. (Арїон, 2008).

Також відома система оперативного планування виробництва, яка застосовувалася на машинобудівних і авторемонтних підприємствах СРСР.

Все це свідчить про те, що в другій половині ХХ століття логістика стала ефективним інструментом інтеграції ланцюга постачання, виробництва, транспорту та розподілу на ринку, з активним застосуванням сучасної обчислювальної техніки.

Інший аспект полягає в трансформації логістики в комплексну діяльність, що охоплює транспортування, складування, обробку матеріалів, захисну упаковку, контроль запасів, вибір місця розташування виробництва і складів, прогнозування попиту, маркетинг і обслуговування. (Голубкова, 2019).

П'ятий етап розвитку логістики, який розпочався з середини 1980-х років і триває до сьогодні, характеризується інтенсивним розвитком методів управління матеріальними потоками. Зокрема, масове впровадження і використання інформаційних технологій та створення сучасних комунікаційних технологій підвищили рівень розуміння того, як досягти високої ефективності в управлінні матеріальними потоками через управління інформаційними потоками. (Грибанова, 2002).

П'ятий етап розвитку логістики можна вважати всесвітнім, оскільки логістичні процеси стають ключовими явищами у Європі, США та Азії. Навіть країни з перехідною економікою активно долучаються до процесу логістизації, маючи на увазі зростаючий дефіцит ресурсів та бажання здобувати прибуток. Такий глобальний підхід до логістики стає результатом усвідомлення актуальних викликів у сфері ресурсів та постійної потреби у впровадженні новітніх технологій і методів управління.

Викладене вище дало змогу систематизувати розвиток логістики за етапами та дати їй стислу характеристику (таблиця 1.1).

Таблиця 1.1.

Еволюційний розвиток логістики в історії людства		
№ з/п	Етап	Характеристика етапу
1	XIV ст. до н.е. – I ст. н.е.	Використання логістики у військовій справі та господарській діяльності. Основний акцент на управлінні рухом товарів між державами та забезпеченні військ, що включає матеріально-технічне забезпечення та організацію транспорту.
2	I тис. н.е. – XIX ст.	Логістика стає військовою наукою. Застосування логістики у забезпеченні військових потреб, включаючи доставку та розподіл військової амуніції. Підтверджені історичні дані про державні логістичні служби, наприклад, в Греції.
3	Поч. XX ст. – серед. XX ст.	Поширення логістики у промисловості та бізнесі. Логістика стає критично важливою для управління ресурсами, особливо у періоди економічних криз. Формуються перші логістичні спільноти та стандарти управління матеріальними потоками.
4	1950-ті – поч. 1980-х	Інтенсивний розвиток логістики, створення наукових та освітніх центрів. Запровадження принципів оптимізації транспорту та

		зберігання, інтенсифікація виробництва, а також розвиток логістичних відділів на підприємствах. Важливість логістики зростає у країнах Західної та Східної Європи.
5	Серед. 1980-х – до сьогодні	Впровадження інформаційних та комунікаційних технологій. Логістика стає глобальною, забезпечує ефективність через управління як матеріальними, так і інформаційними потоками. Глобальний підхід до логістики сприяє її інтеграції у світову економіку.

Складено: самостійно розроблено авторкою.

Сучасні туристи стають все більш вимогливими, і це вимагає уваги до певних тенденцій у формуванні туристичного продукту. Основні з них – персоналізація, цифрові інновації та екологічна орієнтованість туристичних послуг. Туристичні компанії використовують ці тенденції для задоволення потреб своїх клієнтів.

Дослідники також зазначають потребу в задоволенні нових очікувань туристів, таких як навчання, розваги, захоплення та взаємодія. У сфері гостинності поширюється нова професія-експерт з досвіду гостей, який відстежує вподобання клієнтів та підтримує базу даних відвідувачів для стимулювання повторних відвідувань готелю та покращення якості й асортименту послуг.

Логістика відіграє важливу роль у цих тенденціях, оптимізуючи, перерозподіляючи та звільняючи ресурси (трудові, фінансові, інформаційні тощо) для задоволення потреб сучасних туристів. Крім внутрішньовиробничого планування та дослідження попиту, важливо також враховувати ринкову ситуацію, конкуренцію та світові тенденції.

Логістичний підхід сприяє сталому розвитку туристичної галузі шляхом ефективного використання ресурсів, дозволяючи керівним органам відстежувати стан ринку, впроваджувати інноваційні технології та використовувати зворотний зв'язок від клієнтів. (Захаріна, 2013).

При організації логістичного управління необхідно враховувати особливості надання туристичних послуг, споживчий попит і ринкову

кон'юнктуру. Формування, реалізація та просування туристичного продукту вимагає комплексного аналізу та управління (таблиця 1.2).

Таблиця 1.2

Основні функції туристичної логістики

Функція	Опис
Оперативний контроль та управління процесами формування, просування й реалізації туристичного продукту	Забезпечує ефективне планування, координацію та контроль над процесами створення, розробки, пакування та просування туристичного продукту.
Оперативна передача (прийом) необхідного обсягу та якості інформації в певний час і в певному місці	Відіграє важливу роль у забезпеченні передачі точної та своєчасної інформації про туристичний продукт між різними учасниками туристичного ланцюжка.
Оперативний контроль за переміщенням туристів і туристичного продукту	Включає контроль і відстеження переміщення туристів, багажу та іншого туристичного продукту протягом усього туристичного шляху.
Інтеграція відокремлено-функціонуючих інформаційних систем туристичної інфраструктури	Сприяє інтеграції різних інформаційних систем в єдину логістичну інформаційну систему.
Розрахунок та організація фінансового резерву на випадок форс-мажорних ситуацій	Включає аналіз та прогнозування можливих негативних явищ у туристичній сфері та розрахунок і організацію фінансового резерву на випадок форс-мажорних ситуацій.
Забезпечення проведення зустрічей, наукової співпраці та конференцій	Допомагає організувати зустрічі, наукову співпрацю та конференції для обміну досвідом і отримання актуальної інформації працівниками й представниками туристичних організацій.

Джерело: самостійно розроблено авторкою.

Еволюція та основні принципи логістики в туристичній індустрії проходили через декілька важливих етапів, кожен з яких сприяв розвитку та вдосконаленню логістичних процесів у цій сфері. На ранніх стадіях розвитку, логістика у військовій сфері використовувалася для доставки та розподілу військової амуніції та управління військами. Перші теоретичні основи логістики, сформовані в цей період, стали фундаментом для подальшого розвитку.

Однією з сучасних тенденцій у глобальній складській логістиці є впровадження технології електронного обміну даними (EDI – Electronic Data Interchange). Вона спрямована на автоматизацію обробки документів на

складі, починаючи зі створення електронних документів і закінчуючи їх обробкою, а також інтеграцію з уже наявними бізнес-додатками. EDI-системи сприяють обміну даними між цифровими системами замовника та постачальника у структурованому форматі. Під час передачі електронних документів EDI-системи зберігають інформацію в стандартному форматі, що забезпечує її однозначність. Використання EDI-системи можливе лише за наявності міжнародного ідентифікаційного номера компанії – GLN, а також глобального ідентифікаційного номера товару – GTIN у міжнародній системі EAN (GS1). Вибір платформи для роботи з EDI-системою залежить від конкретних потреб компанії, обсягу транзакцій та кількості партнерів, які беруть участь у документообігу. Обмін даними за допомогою EDI ґрунтується на використанні міжнародних стандартів, які відповідають всім можливим вимогам. Використання стандартів підвищує безпеку передачі даних EDI, заснованою на принципах, що забезпечують надійність передачі документів електронного обміну через Інтернет. Це дає змогу компаніям покращити управління та контроль, а також значно знизити витрати на складську діяльність. (Duflou, Vandaele, 2012).

Отже, логістика в туристичній індустрії пройшла довгий шлях еволюції, трансформуючись від простих систем управління транспортом до складних інтегрованих процесів, що охоплюють весь ланцюг створення та надання туристичних послуг.

1.2. Особливості логістики в круїзному туризмі: аналіз та класифікація

Круїзний туризм є одним із найдинамічніших секторів туристичної галузі та водного транспорту. Цей вид туризму постійно розвивається та зростає, демонструючи середньорічний темп приросту на рівні 6,63% за період з 1990 по 2019 роки. Станом на 2018 рік кількість круїзних пасажирів у світі досягала майже 28,5 мільйонів осіб. (Yoon, Cha, 2020).

Навіть у складні часи зростання круїзного туризму не уповільнюється. Ринок круїзного туризму є олігополістичним, тобто в якому домінують кілька

світових круїзних компаній: «The Carnival Group» (США), «The Royal Caribbean International Group» (США) та «Norwegian Cruise Line/Star Cruises» (Норвегія-Малайзія), які разом контролюють від 73% до 81% пасажиромісткості всього світового круїзного флоту. (Маркетингове управління конкурентоспроможністю, 2013).

«The Carnival Group» є найбільшою круїзною компанією світу з штаб-квартирами в Маямі та Лондоні. Їй належать такі круїзні бренди, як «Carnival Cruise Lines», «Holland America Line», «Princess Cruises», «Seaborn» у Північній Америці, «P&O Cruises» та «Cunard» у Великій Британії, «AIDA Cruises» у Німеччині, «Costa Cruises» в Італії, «Iberocruiseros» в Іспанії та «P&O Cruises» в Австралії. Флот компанії налічує 100 кораблів, а ще сім планується ввести в експлуатацію у 2016 році. Щорічно послугами компанії користуються понад 10 мільйонів круїзних туристів, що становить 45,5% світового потоку круїзних туристів. (Марценюк, 2018).

«The Royal Caribbean International» – американська круїзна компанія зі штаб-квартирою в Маямі, є дочірньою компанією ТОВ «The Royal Caribbean». Вона об'єднує бренди таких компаній, як «Celebrity Cruises», «Pullmantour Cruises» (яка також володіє однойменною авіакомпанією), «Azamara Club Cruises» та «Croisières de France». «The Royal Caribbean International» володіє найсучаснішим флотом, що складається з 42 круїзних суден, серед яких «Oasis of the Seas» та «Allure of the Seas» є найбільшими круїзними лайнерами у світі. Побудовані у 2009 та 2010 роках відповідно, ці лайнери можуть прийняти на борт по 5400 пасажирів, а їхні екіпажі складають 2394 та 2384 осіб.

«Norwegian Cruise Line/Star Cruises» – третя за величиною круїзна компанія у світі, яка домінує на азійсько-тихоокеанському ринку круїзів. Заснована в 1993 році як дочірнє підприємство малайзійської «Genting Group», компанія має штаб-квартиру в Гонконзі. До її складу входять такі бренди, як «Norwegian Cruise Line», «NCL America» та «Cruise Ferries», які експлуатують понад 20 круїзних лайнерів. (Марценюк, 2014).

Висока ринкова концентрація у круїзній індустрії призвела до жорсткої конкуренції між учасниками світового ринку круїзного туризму, які прагнуть досягти конкурентних переваг. Останніми роками ця конкуренція зосереджується переважно на вертикальній (якість послуг) та горизонтальній (асортимент послуг) диференціації круїзного продукту. В результаті виділилися чотири основні площини конкуренції на ринку круїзних послуг: круїзний корабель, час круїзу, маршрут круїзу та продаж круїзу (рисунк 1.1).



Рис.1.1. Логістика круїзу як головна площина конкуренції компанії на ринку круїзних послуг
Джерело: Смирнов, 2015.

Конкуренція за часом проведення круїзів (сезону) передбачає диференціацію круїзного продукту залежно від пори року (наприклад, новорічні та різдвяні круїзи) або часу проведення подій (наприклад, Олімпійські ігри, чемпіонати світу з футболу тощо). Круїзний сезон є одним із ключових факторів, що впливають на стратегію круїзних компаній щодо ефективного використання їхніх лайнерів. Конкуренція за маршрутом круїзу є важливим і складним аспектом, який включає тривалість круїзу, кількість відвідуваних портів, кількість пропонованих екскурсій тощо. Крім того, процес продажу круїзних турів надає конкурентні переваги тим компаніям, які швидше впроваджують сучасні комунікаційні технології та продаж через Інтернет. (Марцінюк, 2013).

Логістика та управління ланцюжками поставок є ключовими аспектами у круїзній індустрії, хоча круїзні компанії майже не займаються забезпеченням

потреб потоку круїзних туристів до та після початку круїзу. Цей потік туристів є головним у логістиці круїзного туризму і вимагає точної та своєчасної організації. Ланцюжок поставок у круїзному бізнесі повинен забезпечувати значну «додану вартість» для круїзних пасажирів під час їхньої подорожі, що є новою сферою конкуренції для круїзних компаній. (Москвіна, 2015).

Круїзна подорож передбачає не просто перевезення, але й забезпечення задоволення круїзним пасажиром. Оскільки круїзний корабель є основною DESTИНАЦІЄЮ для круїзних туристів, гарантоване задоволення від подорожі стає пріоритетом для кожної круїзної компанії. Логістика та управління ланцюжками поставок мають важливе значення у досягненні цієї мети, сприяючи забезпеченню комфорту та задоволення потреб кожного туриста. Такий підхід відкриває нові можливості для конкуренції та забезпечення конкурентних переваг на ринку круїзного туризму.

На сьогоднішній день логістика та управління ланцюжками поставок мають більш детальне вивчення у промисловості та торгівлі. Останнім часом, за кордоном з'явилися публікації, які досліджують застосування управління ланцюжками поставок у круїзній індустрії, авторами яких є С. Веронне, Ж. Роя, Г. К. Вагелас та І. Н. Лагудіс. Однак, проблема застосування логістики та управління ланцюжками поставок у круїзному туризмі ще недооцінена не тільки у наукових дослідженнях, але й у самих круїзних компаніях, включаючи Україну. (Оливко, 2015).

Незважаючи на це, слід розглядати логістику та управління ланцюжками поставок у круїзному туризмі не лише як одну з площин конкурентної переваги на ринку круїзних послуг, але і як основу ефективного менеджменту у круїзному бізнесі. Згідно з холістичним підходом, ці аспекти повинні об'єднатися в єдиний конкурентний набір кожної круїзної компанії, спрямований на забезпечення задоволення туристів та збільшення прибутковості. Таким чином, в сучасному світі не окремі компанії конкурують між собою, а їхні ланцюжки поставок, що має підтвердження у діяльності

морського транспорту, де «змагання» між логістичними ланцюжками стає все більш актуальним.

У круїзній індустрії синергія, як результат спільної діяльності учасників ланцюжків поставок, може стати суттєвою конкурентною перевагою. Сучасна еволюція у цій галузі, включаючи морські та річкові порти, підкреслює важливість застосування стратегій управління ланцюжками поставок.

На сьогоднішній день круїзні компанії все частіше укладають стратегічні партнерства та угоди з іншими компаніями для формування круїзних ланцюжків поставок. Наприклад, деякі компанії інвестують у будівництво портових круїзних терміналів, тоді як інші використовують синергію, поєднуючи послуги «на місці», такі як трансфери та культурно-пізнавальні тури. Навіть термін «терміналізація логістичних ланцюжків» з'явився для опису використання круїзних терміналів як центрів не лише для зв'язку з іншими видами транспорту, але й для надання різноманітних розваг та послуг пасажирам. (Писаревський, 2008).

Інша важлива причина впровадження ефективної логістичної стратегії у круїзний бізнес полягає в застосуванні вертикальної інтеграції. Круїзні компанії прагнуть створити цілі відпочинкові містечка на базі своїх терміналів для надання комплексного круїзного продукту. Наприклад, компанія «Royal Caribbean Cruises» має свій власний курорт у Гаїті.

Структура логістичного ланцюжка круїзної компанії представлена на рисунку. Відображаючи багато «гравців» з власними інтересами та стратегіями, цей ланцюжок поставок є ключовим елементом круїзного бізнесу. (Герасименко, 2013).

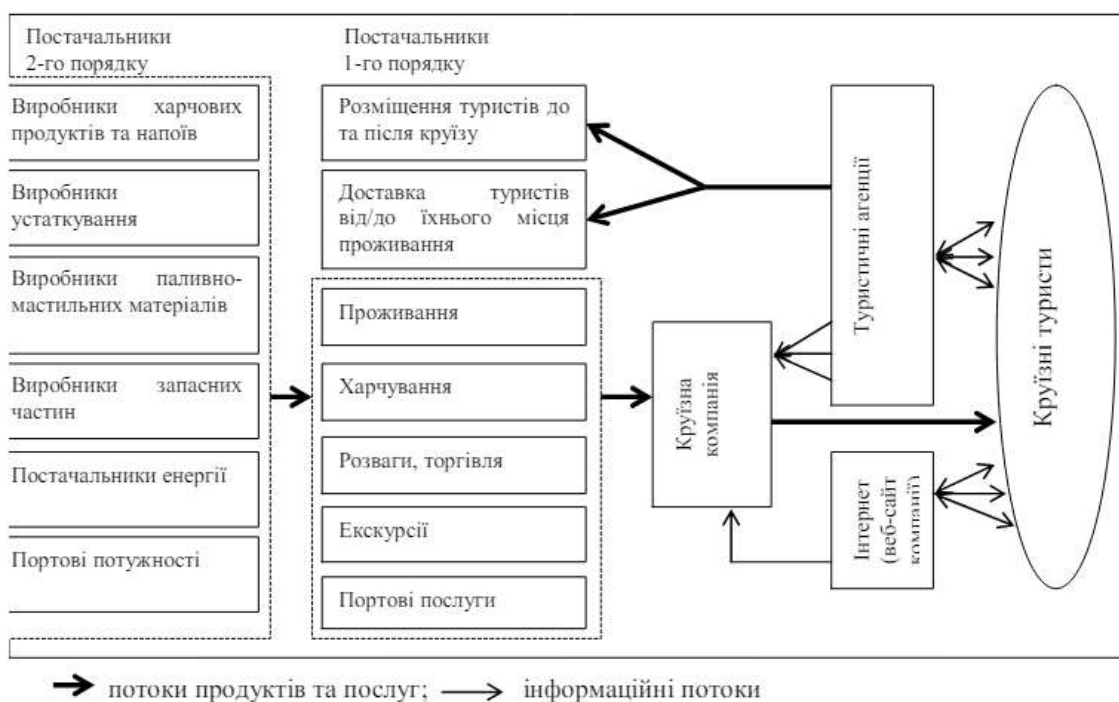


Рис. 1.2. Логістична структура круїзного туризму.

Джерело: Смирнов, 2015.

Постачальники першого рівня у круїзній індустрії включають організації, що відповідають за розміщення туристів перед і після круїзу, а також за їхню транспортацію до/від місця проживання. Це, як правило, туристичні агентства, що продають круїзи, та веб-сайти круїзних компаній. Однак головна обов'язковість цих агентств – забезпечити круїзні компанії інформацією про обсяг та вартість проданих путівок.

Структури прямого обслуговування пасажирів під час круїзу, такі як круїзні лайнери з послугами проживання, харчування, розваг і торгівлі, також входять до першого рівня постачальників. Зовнішніми постачальниками першого рівня є екскурсійні бюро та портові послуги у портах круїзного маршруту. (Смирнов, 2015).

Постачальники другого рівня включають виробників харчових продуктів, напоїв, обладнання, паливних матеріалів, запчастин, постачальників енергії та портові послуги для круїзних суден. Управління логістикою в круїзній компанії стає складною через потребу взаємодії з багатьма постачальниками різного рівня. Розмір круїзних суден підсилює цю складність. Тому компаніям рекомендується використовувати різноманітні

логістичні стратегії для досягнення успіху, такі як співробітництво з партнерами та прозорий інформаційний обмін між ними. Однак це може створити конфлікти із зрозумілих причин, оскільки партнери можуть бути також пов'язані з конкуруючими круїзними компаніями.

У круїзній логістиці ключовим є використання концепції ефективного міксу, що є базовою методологією для цього галузі. Ця концепція базується на трьох підходах: 1) типу логістики; 2) рівню гнучкості; 3) рівню складності систем транспортної логістики, включаючи круїзну логістику.

Перший підхід полягає у визначенні типу логістики, що є характерним для круїзного туризму. Це вимагає оцінки рівня складності логістичних послуг та їх зв'язку з клієнтами. Існують три типи логістики: рутинна, стандартизована і кастомізована. Рутинна логістика має обмежені вимоги до гнучкості і, наприклад, може застосовуватися у перевезенні вантажів одним видом транспорту.

У ринковому середовищі перевізника в круїзній логістиці замовлення послуг залежить переважно від обсягу вантажу та рівня цінової конкуренції, і хоча часові вимоги також мають значення, вони не є визначальними. Замовлене транспортне обладнання повинне бути гнучким щодо маршрутів, часу використання та типу транспортного засобу. У рутинній логістиці зв'язки між замовником і перевізником не є тісними, і замовники можуть легко змінювати перевізників.

У стандартизованій логістиці вже існує певна ступінь кастомізації, наприклад, у виборі транспортного засобу. Перевізник пропонує більшу гнучкість умов доставки, цін та часу, що забезпечується через різноманітність вибору транспортних засобів. Тут співпраця між перевізником і замовником вимагає тісніших зв'язків.

У кастомізованій логістиці надається повністю індивідуалізований сервіс, включаючи послуги складування, контроль запасів та замовлень, та інші. Гнучкість тут охоплює не лише доставку та транспортний мікс, але й обсяги перевезень, складування, переробку вантажів тощо. Такий підхід

передбачає постійний зв'язок і обмін інформацією між замовником та перевізником на різних рівнях діяльності. (Федорченко, 2004).

Другий підхід до рівня гнучкості в системі транспортної логістики розглядає два типи гнучкості: внутрішню і зовнішню гнучкість. Внутрішня гнучкість визначається поведінкою організації і її компетентністю, тоді як зовнішня гнучкість визначається оцінкою покупців щодо можливостей цієї організації.

Таблиця 1.3 містить 9 типів внутрішньої гнучкості транспортної галузі та 5 типів зовнішньої гнучкості (за М. Наймом). Перші три типи внутрішньої гнучкості відносяться до фізичного руху вантажів і описують вибір виду транспорту та можливості відповідних транспортних організацій та окремих транспортних засобів. Три наступні – вузлова, лінійна та стаціонарна гнучкість – тісно пов'язані з інфраструктурою для фізичного руху вантажів та об'єднані в мережеву гнучкість. Її основу складають складська та транспортна інфраструктури.

Таблиця 1.3

Типи логістики та їх характеристики

Тип	Характеристика
За видом транспорту (видова)	Здатність забезпечити різні види транспорту (автомобільний, залізничний, авіаційний, водний)
За продуктом	Межі та здатність впроваджувати нові транспортні послуги (експрес-доставка, вантажні перевезення, перевезення пасажирів)
За транспортною організацією (організаційна)	Здатність забезпечити різні транспортні організації для доставки вантажів (державні, приватні, міжнародні)
За міксом (комплексом)	Межі та здатність змінювати поточні транспортні послуги (комбінування різних видів транспорту, маршрутів, графіків)
За транспортним засобом	Здатність забезпечити та поєднати різні транспортні засоби для доставки вантажів (легкові автомобілі, вантажівки, літаки, кораблі)
За обсягом	Межі та здатність реагувати на зміни попиту на транспортні послуги (збільшення/зменшення кількості рейсів, транспортних засобів)
За транспортним вузлом (вузлова)	Здатність створювати нові вузли у мережі (перевалочні пункти, транспортні хаби)

За доставкою	Межі та здатність зміни термінів доставки (експрес-доставка, стандартна доставка)
За транспортною лінією (лінійна)	Здатність створювати нові лінії між вузлами (прямі маршрути, альтернативні маршрути)
За доступністю	Здатність забезпечити обширне покриття дистрибуції (доставка в віддалені райони, міжнародна доставка)
За стаціонарністю (стаціонарна)	Здатність впорядкування інвестицій в транспортну інфраструктуру та координації дій користувачів (розвиток транспортної мережі, будівництво нових доріг, мостів)
За транспортною потужністю	Здатність транспортної системи реагувати на зміни попиту (збільшення/зменшення пропускної здатності)
За маршрутингом (маршрутна)	Здатність до впровадження нових маршрутів (оптимізація маршрутів, обхід затори)
За комунікаційністю (інформаційна)	Здатність до управління та використання різних типів інформації (GPS-навігація, відстеження вантажів, електронний документообіг)

Джерело: Papathanassis, A. (2019).

Останні три типи внутрішньої гнучкості включають маршрутну гнучкість (залежність від часу та терміновості доставки та виду транспорту), гнучкість потужностей (здатність змінюватися відповідно до попиту) та інформаційну гнучкість (здатність організації забезпечити інформаційну прозорість ланцюжка поставок для задоволення потреб споживачів). (Федорченко, 2000).

Третій підхід, щодо рівня комплексності систем транспортної (включаючи круїзну) логістики, базується на застосуванні матриці П. Краліча. Ця матриця оцінює рівень складності ланцюжків поставок у круїзному туризмі, порівнюючи два фактори: процес вибору постачальника та оцінку його на основі ступеня ризику в постачанні. Чотири категорії товарів (товарних позицій) за матрицею Краліча визначаються в залежності від очікуваного прибутку та ризику постачання (логістичного ризику).

Базові товарні позиції переважно представляють собою стандартизовані товари та послуги, які постачаються за помірною ціною, але з високою якістю. Ці товари та послуги мають стандартні параметри формату та якості, тому їх можна легко замінити. Завдяки великій стандартизації, їх можна знайти у

багатьох постачальників, тому немає великої потреби в оптимізації замовлень: закупаємо там, де вони найбільш доступні.

Критичні товарні позиції включають постачання дорогих матеріалів або послуг, які є надзвичайно важливими для виробництва кінцевої продукції чи надання послуг. Тому постачання цих товарів або послуг пов'язане з великим ризиком. Наприклад, у морському транспорті це можуть бути послуги лоцманів або портові послуги. Недолік якості або відсутність цих товарів чи послуг може серйозно підірвати операції круїзних суден.

Некритичні товарні позиції включають предмети та послуги масового виробництва, які призначені для повсякденного використання на круїзному судні. Завдяки високій стандартизації, їх постачає обмежена кількість постачальників, які можуть забезпечити стандартну, але високу якість та доставку вчасно. (Чорненька, 2008).

Ще однією ключовою особливістю логістики в круїзному туризмі є розгалужена мережа постачальників та партнерів, що забезпечують різноманітні послуги та продукти для круїзних компаній. Ця мережа включає в себе різноманітні галузі, такі як розміщення, харчування, розваги, торгівля, а також постачальників послуг у портах. Таке розгалужене партнерство вимагає високого рівня координації та співпраці між усіма учасниками ланцюжка поставок.

Крім того, логістика в круїзному туризмі пов'язана з унікальними вимогами та обмеженнями, що впливають з природи самого бізнесу. Наприклад, круїзні судна мають обмежені розміри та обладнання, що впливає на можливість їхнього завантаження та розміщення товарів та пасажирів. Крім того, круїзні компанії повинні враховувати різноманітні правові та регуляторні вимоги в різних країнах, де вони здійснюють свої маршрути.

У зв'язку з цим, ефективне управління логістикою в круїзному туризмі вимагає комплексного підходу та врахування всіх цих факторів. Це означає, що круїзні компанії повинні мати чіткий стратегічний план, який враховує всі особливості та вимоги їхнього бізнесу, а також забезпечує ефективну

координацію та співпрацю з усіма учасниками ланцюжка поставок. (Ляховська, 2004).

Крім того, в круїзному туризмі важливу роль відіграють інновації та технологічний прогрес. Розвиток цифрових технологій дозволяє круїзним компаніям оптимізувати процеси бронювання, керування запасами, пасажирського обслуговування та взаємодії з партнерами. Наприклад, впровадження системи керування логістикою з використанням інтернету речей (IoT) дозволяє відстежувати рух товарів та пасажирів на круїзних судах, що полегшує планування та управління логістичними процесами.

Для забезпечення успішного функціонування логістики в круїзному туризмі, необхідно також постійно вдосконалювати системи управління якістю та безпекою. З урахуванням великої кількості пасажирів та специфіки круїзного бізнесу, важливо забезпечити високі стандарти безпеки та якості обслуговування. Такі заходи не лише збільшують задоволеність клієнтів, а й сприяють підвищенню репутації круїзної компанії та забезпечують стабільність її бізнесу в довгостроковій перспективі. (Christopher, 1992).

У підсумку, логістика в круїзному туризмі є складною та багатогранною сферою, яка вимагає високого рівня координації, співпраці та інновацій. З урахуванням специфічних вимог та особливостей цього бізнесу, круїзні компанії повинні постійно вдосконалювати свої логістичні стратегії та процеси, щоб забезпечити високу якість обслуговування та задоволення потреб своїх клієнтів.

Логістика в круїзному туризмі також стикається з викликами, пов'язаними з екологічною стійкістю та збереженням природних ресурсів. Круїзні судна споживають значні обсяги палива та викидають в атмосферу шкідливі викиди, що може мати негативний вплив на довкілля. Тому важливо, щоб круїзні компанії вживали заходів для зменшення викидів та використання більш екологічно чистих альтернативних джерел енергії, таких як вітро- та сонячна енергія.

Крім того, з урахуванням великої кількості пасажирів та складності логістичних процесів на круїзних суднах, виникає потреба в ефективному управлінні кризовими ситуаціями та надзвичайними подіями. Круїзні компанії повинні мати чіткі плани дій та системи екстреної реакції для забезпечення безпеки та комфорту пасажирів у випадку аварій чи інших непередбачених обставин. (Suyskens, Voorde, 1998).

До того ж, управління ланцюгами поставок у круїзній індустрії також вимагає уваги до співробітництва з різними сторонами, такими як порти, транспортні компанії та туристичні агентства. Ефективне партнерство з цими учасниками дозволяє круїзним компаніям забезпечити якісне обслуговування пасажирів та оптимізувати процеси логістики, такі як перевезення до порту від місця проживання або організація екскурсійних маршрутів.

Крім того, розвиток інформаційних технологій грає ключову роль у вдосконаленні логістичних процесів у круїзній галузі. Впровадження цифрових систем управління, онлайн-бронювання та моніторингу пасажирських потоків дозволяє круїзним компаніям ефективно керувати ресурсами та забезпечити пасажирів зручним та безпечним відпочинком.

Подальший розвиток логістики в круїзній індустрії буде базуватися на поєднанні інноваційних технологій, екологічно стійких підходів та ефективного управління ланцюгами поставок. Це дозволить підтримувати конкурентоспроможність круїзних компаній, забезпечувати задоволення клієнтів та зберігати стійкі та ефективні логістичні системи. (Soriani, , 2009).

Крім того, з огляду на зростання популярності круїзних подорожей, круїзні компанії постійно шукають нові можливості для розширення своєї діяльності. Одним із напрямків розвитку є розширення мережі місць посадки та висадки пасажирів. Це включає не лише розвиток нових круїзних портів, але і створення додаткових туристичних інфраструктур у цих місцях, таких як готелі, ресторани та розважальні заклади.

Зокрема, круїзні компанії можуть вкладати у будівництво портових терміналів та інфраструктури для прийому круїзних суден. Це дозволить

збільшити потенціал для залучення нових маршрутів та підвищити комфортність для пасажирів. Крім того, розвиток таких місць може стати стимулом для розвитку місцевої економіки та туристичної індустрії.

Підвищення конкурентоспроможності в круїзній галузі також передбачає вдосконалення маркетингових стратегій та підходів до обслуговування клієнтів. Круїзні компанії активно використовують різноманітні маркетингові канали, включаючи соціальні мережі, онлайн-платформи та спеціалізовані туристичні агентства, для залучення нових клієнтів та збереження вірних пасажирів.

Крім того, з урахуванням зростання свідомості про екологічні проблеми, круїзні компанії звертають особливу увагу на впровадження зелених ініціатив. Це може включати в себе використання біопалива, переробку відходів, зменшення споживання енергії та води на борту суден, а також сприяння охороні морського середовища взагалі.

Крім того, розвиток технологій грає важливу роль у поліпшенні логістики круїзних компаній. Використання сучасних інформаційних систем і програмного забезпечення допомагає в оптимізації маршрутів, управлінні запасами та підвищенні ефективності обслуговування пасажирів.

Загалом, круїзний туризм є складним та динамічним сектором індустрії, який постійно змінюється та адаптується до нових викликів та можливостей. Продовження розвитку логістики в цій галузі є ключовим чинником успіху для круїзних компаній у забезпеченні високої якості обслуговування та задоволення потреб клієнтів. (Олійник, 2011).

У зв'язку зі специфікою круїзного туризму і його зростанням, логістика стає все більш складною та важливою складовою для успішної діяльності круїзних компаній. Цей сектор вимагає комплексного підходу, основні аспекти, які слід виділити, включають управління запасами та ресурсами, безпеку пасажирів, екологічність подорожі, обслуговування клієнтів та конкурентоспроможність.

Ефективне управління запасами на борту круїзних суден є ключовим елементом забезпечення комфорту пасажирів. Це охоплює планування закупівель, яке визначає, які товари і послуги необхідні для повноцінного обслуговування. Оптимізація зберігання ресурсів і своєчасний розподіл товарів допомагають уникнути затримок у наданні послуг. Такі процеси необхідні для забезпечення високої якості обслуговування (Papathanassis, 2019).

Безпека пасажирів є невід'ємною частиною логістичних процесів у круїзному туризмі. Це включає впровадження різноманітних заходів безпеки, навчання екіпажу та регулярні перевірки обладнання. Зокрема, контроль за викидами і дотримання екологічних стандартів стають дедалі важливішими в умовах глобальних викликів, пов'язаних із забрудненням (Kwortnik, 2020).

Сталий розвиток і екологічність подорожей є важливими критеріями, які впливають на вибір круїзної компанії туристами. Круїзні компанії повинні впроваджувати практики, спрямовані на зменшення впливу на навколишнє середовище. Це включає раціональне використання природних ресурсів і співпрацю з місцевими громадами, що допомагає підтримувати екологічну стійкість (Vaia, 2021).

Якість обслуговування клієнтів є критично важливою для успіху круїзних компаній. Забезпечення високого рівня задоволеності пасажирів вимагає адаптації послуг до їхніх індивідуальних потреб. Інноваційні пропозиції, такі як персоналізовані послуги та нові розваги, можуть значно підвищити задоволеність (Petrick, 2021).

Конкуренція на ринку круїзного туризму є надзвичайно високою, що вимагає від компаній постійного вдосконалення своїх логістичних процесів. Моніторинг ринку та аналіз стратегій конкурентів дозволяє виявити нові можливості для розвитку і підвищення ефективності, що є ключовими факторами для забезпечення стабільного зростання компаній (Lobo, 2020).

Загалом, розуміння і систематизація цих аспектів логістики є важливими для забезпечення високої якості обслуговування і конкурентоспроможності в круїзному туризмі.

Таким чином, успішна логістика в круїзному туризмі вимагає комплексного підходу, що охоплює не лише оптимізацію логістичних процесів та використання інноваційних технологій, а й урахування екологічних та безпекових аспектів. Вдосконалення цих аспектів дозволить круїзним компаніям забезпечити конкурентні переваги, зберегти довіру своїх клієнтів та стабільно функціонувати на ринку туризму.

1.3. Концепції логістичного управління та їх застосування у круїзній індустрії

Концепції логістичного управління мають вирішальне значення для ефективної роботи круїзної індустрії, оскільки допомагають оптимізувати різні процеси, зокрема обслуговування пасажирів і управління витратами. Згідно з сучасними тенденціями, одним із ключових аспектів є впровадження концепції Just-in-Time (JIT), що дозволяє забезпечити поставку необхідних матеріалів у найкращий момент, зменшуючи тим самим запаси та ризики псування товарів, зокрема продуктів харчування на борту суден (Heizer & Render, 2016). Окрім того, варто зазначити, що загальне управління якістю (TQM) включає в себе постійне вдосконалення всіх аспектів діяльності організації, що в круїзній індустрії сприяє підвищенню рівня сервісу та задоволеності пасажирів (Besterfield, 2016).

Головним прикладом застосування Lean Logistics у цій галузі є оптимізація маршрутів суден, що дозволяє знижувати витрати на паливо і підвищувати загальну ефективність (Womack & Jones, 2003). Отже, не менш важливим аспектом є екологічна логістика, яка фокусується на впровадженні екологічно чистих технологій для зменшення негативного впливу на довкілля, використовуючи екологічно чисті види пального та системи управління відходами на борту (McKinnon, 2010).

Додатково, концепція Agile Logistics забезпечує можливість швидкої адаптації до змін попиту і умов ринку, що є критично важливим у круїзній індустрії, де погодні умови можуть значно впливати на плани (Christopher, 2016). Разом із тим, цифрова логістика використовує новітні технології для автоматизації процесів управління запасами та прогнозування попиту, що сприяє більшій ефективності роботи (Luthra & Mangla, 2018).

Варто підкреслити, що орієнтація на клієнта є важливою складовою сучасної логістики, оскільки круїзні компанії повинні активно враховувати побажання та потреби своїх пасажирів для підвищення рівня задоволеності (Goh & Lim, 2014). Окрім того, співпраця між усіма учасниками логістичного ланцюга, що може включати постачальників і порти, допомагає зменшити затрати та підвищити ефективність роботи (Sweeney & Webb, 2018).

Таблиця 1.4

Основні концепції логістичного управління та їх застосування у круїзній індустрії

Концепція	Опис	Застосування у круїзній індустрії
Just-in-Time (JIT)	Поставки матеріалів в потрібний час, що зменшує запаси.	Забезпечення свіжості продуктів харчування на борту судна.
Total Quality Management (TQM)	Комплексний підхід до управління якістю, який включає всі аспекти діяльності організації.	Вдосконалення сервісу та обслуговування пасажирів.
Lean Logistics	Мінімізація витрат і оптимізація всіх процесів логістики.	Раціоналізація маршрутів суден і використання ресурсів.
Green Logistics	Орієнтація на екологічні принципи в управлінні логістичними процесами.	Використання екологічно чистих технологій та зменшення викидів.
Agile Logistics	Гнучкість в управлінні логістикою, що дозволяє швидко реагувати на зміни.	Адаптація маршрутів до погодних умов або змін у попиті.
Digital Logistics	Використання цифрових технологій для автоматизації процесів.	Автоматизоване управління запасами і прогнозування попиту.

Customer-Centric Logistics	Орієнтація на задоволення потреб споживачів.	Персоналізація обслуговування та адаптація програм розваг.
Collaborative Logistics	Співпраця між усіма учасниками логістичного ланцюга.	Спільне управління постачаннями між компаніями та постачальниками.
Sustainable Logistics	Розробка стратегій, що зберігають природні ресурси та зменшують негативний вплив на навколишнє середовище.	Використання екологічних технологій на судах та портах.

Джерело: самостійно розроблено авторкою

Нарешті, сталий підхід до логістики, що враховує збереження природних ресурсів, набуває все більшої актуальності в круїзній індустрії, адже компанії прагнуть зменшити свій екологічний слід, впроваджуючи енергозберігаючі технології (Pettit et al., 2019). Таким чином, застосування концепцій логістичного управління дозволяє не лише підвищити ефективність операцій у круїзній індустрії, а й забезпечити високий рівень обслуговування клієнтів, що є запорукою успішної конкурентоспроможності на глобальному ринку.

Таким чином, логістика в круїзному туризмі відіграє важливу роль у забезпеченні ефективного функціонування круїзних компаній та забезпеченні високої якості обслуговування для пасажирів.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ В КРУЇЗНОМУ ТУРИЗМІ

2.1. Аналіз логістичних процесів у круїзній індустрії світу

Аналіз логістичних процесів у міжнародній круїзній індустрії є важливою частиною дослідження, адже ця галузь об'єднує численні етапи та учасників, які забезпечують комфортне і безпечне обслуговування пасажирів. У першу чергу важливо розглянути структуру логістичних процесів, що включає планування маршруту, управління пасажирським потоком та транспортні послуги. Планування маршруту охоплює вибір портів заходу, тривалість круїзу та сезонність, що впливає на попит і ціни. При цьому важливо враховувати можливі погодні умови та геополітичні фактори. Управління пасажирським потоком передбачає організацію бронювання квитків, обробку реєстрації пасажирів, а також обслуговування на борту, що включає постачання харчів, медикаментів та інших послуг. Транспортні послуги забезпечують перевезення пасажирів до порту відправлення, а також між портами.

Основними учасниками логістичних процесів є круїзні компанії, порти та постачальники. Круїзні компанії відповідають за організацію всього процесу, від планування до виконання круїзу, контролюючи якість послуг та взаємодію з іншими учасниками. Порти є важливими для обслуговування суден, включаючи перевантаження та забезпечення причалів. Вони також здійснюють митні процедури. Деякі порти спеціалізуються на круїзах, що покращує їхню інфраструктуру. Постачальники, які включають постачальників їжі, напоїв, товарів та послуг, забезпечують круїзні компанії необхідними ресурсами, і їхня взаємодія є важливою для підтримання високої якості обслуговування.

Однак, логістичні процеси в круїзній індустрії стикаються з певними викликами та проблемами. Регуляторні вимоги, які встановлюють міжнародні та національні норми, можуть впливати на організацію логістичних процесів,

включаючи митні правила та екологічні стандарти. Крім того, економічні кризи або епідемії, як-от COVID-19, можуть суттєво вплинути на попит і логістичні процеси, змушуючи компанії адаптуватися до нових умов. Технології, зокрема інтеграція новітніх рішень, таких як Інтернет речей, блокчейн і штучний інтелект, можуть поліпшити управлінські процеси, але їх впровадження потребує значних інвестицій.

У сучасному світі важливо також звертати увагу на інновації у сфері логістики. Цифровізація та впровадження електронних систем управління дозволяють спростити бронювання, управління даними пасажирів та моніторинг вантажів. Крім того, зростаюча увага до екологічності вимагає від круїзних компаній впровадження стійких практик у постачанні, енергозбереженні та управлінні відходами.

Загалом, аналіз логістичних процесів у міжнародній круїзній індустрії демонструє, що ефективна логістика є ключем до успіху у цій галузі. Інтеграція новітніх технологій і відповідь на виклики, які постають перед індустрією, допоможуть компаніям залишатися конкурентоспроможними та задовольняти потреби пасажирів. Цей розділ може бути деталізований з прикладами конкретних круїзних компаній або порівнянням різних регіонів, якщо це буде необхідно.

Аналіз логістичних процесів у міжнародній круїзній індустрії також включає оцінку ефективності обслуговування та взаємодії між усіма учасниками. Важливим аспектом є використання аналітики даних для вдосконалення операцій. Круїзні компанії можуть використовувати дані про попит, поведінку пасажирів та інші метрики для оптимізації своїх логістичних процесів. Наприклад, аналізуючи історію бронювань, компанії можуть прогнозувати майбутні тенденції та коригувати свої пропозиції відповідно до змінюваних уподобань споживачів.

Крім того, важливою частиною логістики є управління ризиками. У міжнародній круїзній індустрії це може включати оцінку ризиків, пов'язаних з природними катастрофами, епідеміями, політичними заворушеннями або

терористичними актами. Круїзні компанії повинні мати план дій на випадок надзвичайних ситуацій, щоб забезпечити безпеку пасажирів і команди. Це може включати створення запасних маршрутів, підготовку ескейп-планів та належну підготовку екіпажу до дій у кризових ситуаціях.

Окремої уваги заслуговує взаємодія круїзних компаній з місцевими громадами в портах заходу. Ця взаємодія може суттєво вплинути на логістичні процеси, оскільки багато круїзних суден заходять у порти, де місцеві підприємства залежать від туристичних потоків. Ефективна співпраця між круїзними лініями та місцевими бізнесами може сприяти розвитку туризму та економіки регіону, а також покращити досвід пасажирів.

Необхідно також враховувати роль сталого розвитку в логістичних процесах круїзної індустрії. Багато круїзних компаній вже впроваджують екологічні ініціативи, включаючи зменшення викидів, використання альтернативних джерел енергії та управління відходами. Наприклад, зростаюча популярність круїзів з використанням природного газу або електричних систем для забезпечення енергією суден на стоянках є свідченням переходу до більш сталих практик.

Крім цього, круїзні компанії все більше уваги приділяють впровадженню технологій для покращення досвіду пасажирів. Це може включати використання мобільних додатків для бронювання послуг на борту, моніторинг стану кабіні, а також інтерактивні картки для навігації по судну. Впровадження таких технологій не лише покращує зручність для пасажирів, а й спрощує управління ресурсами для компанії.

Висновок цього аналізу підкреслює, що логістичні процеси в міжнародній круїзній індустрії є складними та багатограними. Вони вимагають координації між різними учасниками, впровадження нових технологій і сталих практик, а також врахування ризиків і змінюваних умов ринку. Успішні круїзні компанії, які зможуть адаптуватися до цих викликів і впроваджувати інновації, матимуть змогу зберегти конкурентоспроможність на глобальному ринку. Цей аналіз може слугувати основою для подальшого

дослідження конкретних прикладів успішних практик у логістиці круїзної індустрії.

Продовжуючи аналіз логістичних процесів у міжнародній круїзній індустрії, важливо звернути увагу на інтеграцію технологій у процеси обслуговування та управління. Зростання використання великих даних та аналітики надає круїзним компаніям можливість детально вивчати уподобання та поведінку своїх клієнтів. Це дозволяє компаніям адаптувати свої послуги відповідно до потреб пасажирів, що, в свою чергу, підвищує задоволеність і лояльність клієнтів.

Використання технологій Інтернету речей (IoT) на борту суден також стає важливим фактором у покращенні логістичних процесів. Сенсори можуть моніторити стан різних систем на судні, таких як паливні резервуари, системи кондиціонування повітря та навіть обсяги харчування, що дозволяє здійснювати оперативний контроль за ресурсами. Це не лише підвищує ефективність управління, а й знижує витрати, оскільки дозволяє уникати надмірних запасів і раціонально використовувати ресурси.

Аналіз ризиків, пов'язаних із логістичними процесами, стає ще більш актуальним у контексті глобальних викликів, таких як зміна клімату та пандемії. Наприклад, пандемія COVID-19 виявила вразливість круїзної індустрії до глобальних криз. Круїзні компанії були змушені терміново адаптувати свої логістичні процеси для забезпечення безпеки пасажирів, впроваджуючи нові протоколи безпеки та здоров'я. Це включало тестування пасажирів, дотримання соціального дистанціювання, а також посилення санітарних заходів на борту. Адаптація до нових умов вимагала не лише швидких змін у логістиці, а й гнучкості у стратегічному управлінні.

Управління репутацією також є важливим елементом логістичних процесів у круїзній індустрії. В умовах швидкої циркуляції інформації через соціальні мережі негативні відгуки або інциденти можуть швидко вплинути на сприйняття компанії. Тому важливо активно працювати над покращенням

обслуговування та комунікації з клієнтами, а також забезпечувати швидку реакцію на будь-які проблеми, що виникають.

Не менш важливим є аспект сталого розвитку в контексті логістичних процесів. Зростаючий інтерес до екологічних аспектів впливає на те, як круїзні компанії організують свої процеси. Це може включати перехід на екологічні види пального, впровадження системи очищення відходів, зменшення використання одноразових пластикових виробів на борту, а також залучення місцевих постачальників для підтримки економіки регіонів, в яких судна здійснюють заходи.

Одним із важливих напрямків інновацій є розвиток «розумних портів», які використовують технології для підвищення ефективності обробки суден. Ці порти впроваджують автоматизацію та цифровізацію, що дозволяє зменшити час простою суден, покращити управління вантажами та скоротити витрати на обслуговування. Використання таких технологій в портах сприяє поліпшенню загальної логістичної ефективності в круїзній індустрії.

У підсумку, аналіз логістичних процесів у міжнародній круїзній індустрії показує, що успішне управління вимагає інтеграції новітніх технологій, гнучкості у відповідь на зміни ринкових умов, а також орієнтації на сталий розвиток. Компанії, які зможуть адаптувати свої логістичні стратегії до сучасних вимог та потреб, зможуть не лише вижити в умовах глобальної конкуренції, а й стати лідерами у своїй галузі. Застосування цих принципів може стати основою для подальших досліджень, спрямованих на поліпшення логістичних процесів у круїзній індустрії.

2.2. Технологічні рішення та інновації в логістичному управлінні круїзними компаніями

Технологічні рішення та інновації в логістичному управлінні круїзними компаніями відіграють ключову роль у підвищенні ефективності та покращенні обслуговування пасажирів. Сучасні круїзні лінії активно

впроваджують цифрові технології, автоматизовані системи управління та інноваційні рішення для оптимізації своїх операцій.

Одним із найважливіших аспектів є використання інтернету речей (IoT) для моніторингу та управління обладнанням на борту суден. Сенсори і підключені пристрої дозволяють контролювати стан техніки, виявляти можливі несправності та своєчасно проводити технічне обслуговування, що значно знижує ризик поломок і підвищує безпеку. (Бабарицька, 2004).

Іншим важливим технологічним напрямом є впровадження автоматизованих систем управління запасами. Використовуючи прогнози попиту та аналітичні інструменти, круїзні компанії можуть ефективніше керувати запасами продовольства, палива та інших ресурсів, що допомагає уникнути перевитрат і недостач.

Значну увагу приділяють також удосконаленню систем управління ланцюгами постачань. Використання блокчейн-технологій для відстеження постачання товарів і забезпечення прозорості ланцюга постачань дозволяє запобігати шахрайству та підвищує довіру між партнерами.

Для покращення обслуговування пасажирів круїзні компанії активно впроваджують мобільні додатки та платформи для онлайн-бронювання і управління подорожами. Ці інструменти дозволяють пасажирам легко бронювати послуги, стежити за розкладом активностей, отримувати інформацію про маршрути та робити покупки на борту суден.

Крім того, використання штучного інтелекту (ШІ) і машинного навчання дає можливість аналізувати великі обсяги даних про поведінку пасажирів і їхні вподобання, що дозволяє персоналізувати послуги та покращити загальний досвід клієнтів. Наприклад, системи ШІ можуть рекомендувати пасажирам індивідуальні маршрути, екскурсії та розваги на основі їхніх попередніх виборів і уподобань. (Вінниченко, 2006).

Не менш важливим є впровадження технологій для зниження впливу на навколишнє середовище. Круїзні компанії активно працюють над впровадженням енергоефективних рішень, таких як гібридні та електричні

двигуни, системи зниження викидів та повторного використання ресурсів, що допомагає зменшити екологічний слід їх діяльності.

Усі ці технологічні рішення та інновації не тільки підвищують ефективність логістичного управління круїзними компаніями, але й роблять подорожі більш комфортними та безпечними для пасажирів, а також сприяють стійкому розвитку галузі.

Також важливим елементом у логістичному управлінні круїзними компаніями є розвиток інтелектуальних систем планування маршрутів. Використання геоінформаційних систем (ГІС) та аналітичних інструментів дозволяє оптимізувати маршрути суден, враховуючи погодні умови, стан моря та інші фактори, що впливають на безпеку і ефективність подорожей. Це дозволяє знизити витрати на паливо та зменшити час перебування в дорозі.

Крім того, цифровізація процесів реєстрації та посадки пасажирів значно підвищує ефективність і комфорт обслуговування. Використання електронних квитків, біометричних систем ідентифікації та автоматизованих пунктів контролю дозволяє скоротити час, необхідний для проходження формальностей, і знизити ризик помилок. (Левковець, 2007).

Важливу роль у сучасній логістиці круїзних компаній відіграє також розвиток систем управління ризиками та безпекою. Використання передових технологій моніторингу та аналітики дозволяє виявляти потенційні загрози і швидко реагувати на них. Системи відеоспостереження, датчики руху та інші засоби контролю забезпечують високий рівень безпеки на борту.

Необхідно також відзначити роль сучасних комунікаційних технологій у забезпеченні безперебійного зв'язку між суднами, портами та центральними офісами круїзних компаній. Супутниковий зв'язок, високошвидкісні інтернет-мережі та мобільні технології дозволяють оперативно обмінюватися інформацією, координувати дії та забезпечувати швидке прийняття рішень.

У контексті зростаючої уваги до екологічних аспектів круїзної індустрії, впровадження технологій сталого розвитку набуває все більшого значення. Відновлювані джерела енергії, системи очищення води та утилізації відходів,

а також програми зниження вуглецевого сліду стають невід'ємною частиною стратегії сучасних круїзних компаній.

Інноваційні підходи також застосовуються в галузі обслуговування пасажирів на борту. Наприклад, використання робототехніки для доставки їжі та напоїв, системи автоматизованого обслуговування номерів та інтерактивні інформаційні панелі, що надають пасажиром актуальну інформацію про подорож, значно підвищують рівень комфорту і задоволення клієнтів. (Любіцева, 2004).

У майбутньому, технологічні інновації продовжать відігравати ключову роль у розвитку логістичного управління круїзними компаніями. Використання передових технологій та інноваційних рішень дозволить не тільки підвищити ефективність операцій, але й забезпечити більш сталий і безпечний розвиток круїзної індустрії, задовольняючи зростаючі потреби та очікування пасажирів.

Важливим напрямком розвитку логістичного управління круїзними компаніями є *впровадження Інтернету речей (IoT)*. Завдяки підключеним пристроям можна в режимі реального часу збирати дані про різні аспекти круїзних подорожей, включаючи стан судна, витрати палива, споживання енергії та параметри навколишнього середовища. Ці дані можуть використовуватися для оптимізації роботи систем на борту, зменшення енергоспоживання та покращення загальної ефективності круїзних операцій.

Іншою важливою технологією є *блокчейн*, який може забезпечити прозорість і безпеку фінансових транзакцій, контрактів і управління ланцюгами постачання. Блокчейн-технології можуть застосовуватися для відстеження постачань продуктів харчування та інших товарів, що використовуються на борту, що дозволяє забезпечити високу якість обслуговування і безпеку пасажирів.

Управління ланцюгами постачання також відіграє важливу роль у забезпеченні безперебійного функціонування круїзних компаній. Використання автоматизованих систем для управління запасами та

постачаннями дозволяє своєчасно забезпечувати судна необхідними ресурсами, зменшувати витрати на зберігання і транспортування, а також мінімізувати ризики виникнення нестачі або надлишку запасів. (Смаль, 2004).

Розвиток технологій *штучного інтелекту (AI)* і машинного навчання відкриває нові можливості для прогнозування попиту, оптимізації маркетингових стратегій і підвищення рівня обслуговування клієнтів. Аналіз великих даних дозволяє круїзним компаніям краще розуміти потреби і вподобання своїх клієнтів, розробляти персоналізовані пропозиції та ефективніше планувати маршрути і програми розваг на борту.

Зростаюча популярність *мобільних додатків* також змінює підхід до обслуговування пасажирів. Мобільні платформи дозволяють пасажирам здійснювати бронювання, отримувати інформацію про маршрут, замовляти послуги на борту і спілкуватися з персоналом судна в режимі реального часу. Це підвищує рівень зручності і задоволення клієнтів, а також сприяє створенню індивідуальних і незабутніх вражень від круїзних подорожей.

Не менш важливим аспектом є впровадження систем автоматизованого управління технічним обслуговуванням і ремонтом суден. Використання сенсорних технологій і систем предиктивної аналітики дозволяє виявляти потенційні проблеми ще до їх виникнення, що значно знижує ризики аварійних ситуацій і забезпечує безперебійну експлуатацію суден.

Крім того, розвиток *екологічно чистих технологій*, таких як використання зрідженого природного газу (ЗПГ) як палива, електричних двигунів і систем очищення викидів, допомагає круїзним компаніям відповідати суворим екологічним стандартам і знижувати негативний вплив на навколишнє середовище. (Нездоймінов, 2013).

Загалом, впровадження технологічних рішень та інновацій у логістичне управління круїзними компаніями є ключовим фактором їхнього успішного розвитку. Високий рівень автоматизації, ефективне управління ресурсами, забезпечення безпеки і комфорту пасажирів, а також екологічна відповідальність дозволяють круїзним компаніям залишатися

конкурентоспроможними і задовольняти зростаючі потреби сучасних мандрівників.

Впровадження роботизованих систем і дронів також змінює логістичне управління круїзними компаніями. **Роботи** можуть виконувати рутинні завдання, такі як прибирання, доставка їжі та напоїв, а також допомагати в технічному обслуговуванні суден. **Дрони** можуть використовуватися для інспекції важкодоступних частин судна, забезпечуючи більш швидкий і точний огляд, що знижує витрати на технічне обслуговування і підвищує безпеку.

Технології доповненої реальності (AR) і віртуальної реальності (VR) відкривають нові можливості для підвищення якості обслуговування і задоволення клієнтів. AR і VR можуть використовуватися для віртуальних турів по судну, попереднього перегляду кают, створення інтерактивних розважальних програм і тренінгів для персоналу. Це дозволяє пасажиром отримати унікальний досвід і підвищує рівень їхньої залученості.

Інноваційні рішення в області безпеки також є важливим аспектом у круїзній індустрії. Використання **біометричних технологій**, таких як розпізнавання обличчя і відбитків пальців, дозволяє покращити процеси посадки і висадки пасажирів, скорочуючи час на перевірку документів і підвищуючи безпеку. Такі технології також можуть допомогти в управлінні доступом до різних зон судна, забезпечуючи додатковий рівень безпеки для пасажирів і персоналу.

Системи моніторингу здоров'я і безпеки на борту також отримують новий імпульс завдяки технологіям. Наприклад, сенсори можуть відстежувати стан здоров'я пасажирів, виявляючи симптоми захворювань на ранніх стадіях і надаючи необхідну медичну допомогу. Це особливо важливо в умовах пандемії, коли дотримання санітарних норм і оперативне реагування на можливі спалахи хвороб є критичними.

З точки зору маркетингу і продажів, впровадження аналітичних платформ і алгоритмів штучного інтелекту дозволяє круїзним компаніям

краще розуміти поведінку клієнтів і пропонувати їм персоналізовані послуги. Це включає в себе індивідуальні пропозиції, акції та знижки, що базуються на попередніх уподобаннях і поведінці пасажирів. Такий підхід підвищує лояльність клієнтів і стимулює повторні покупки. (Нездоймінов, 2017).

Розвиток інтегрованих систем управління круїзними компаніями дозволяє забезпечити більш ефективне управління усіма аспектами круїзних операцій, від бронювання і планування маршрутів до управління запасами і технічного обслуговування суден. Використання єдиної платформи для управління всіма процесами забезпечує високу ступінь прозорості і дозволяє оперативно реагувати на будь-які зміни або проблеми.

Крім того, розвиток екологічно чистих технологій, таких як використання зрідженого природного газу (ЗПГ) як палива, електричних двигунів і систем очищення викидів, допомагає круїзним компаніям відповідати суворим екологічним стандартам і знижувати негативний вплив на навколишнє середовище.

Підсумовуючи, технологічні рішення та інновації є ключовими факторами для успішного розвитку логістичного управління в круїзних компаніях. Високий рівень автоматизації, ефективне управління ресурсами, забезпечення безпеки і комфорту пасажирів, а також екологічна відповідальність дозволяють круїзним компаніям залишатися конкурентоспроможними і задовольняти зростаючі потреби сучасних мандрівників. (Нестерова, 2016).

Отже, можна стверджувати, що технологічні рішення та інновації відіграють критичну роль у розвитку логістичного управління круїзними компаніями. Впровадження автоматизації, робототехніки, інтернету речей (IoT), аналітики великих даних і штучного інтелекту значно підвищує ефективність операцій, оптимізує використання ресурсів та покращує загальний досвід пасажирів. Біометричні технології та системи моніторингу здоров'я забезпечують високий рівень безпеки, тоді як екологічні інновації сприяють зниженню негативного впливу на довкілля. Водночас, інтегровані

системи управління дозволяють краще координувати всі аспекти круїзних операцій, від бронювання до технічного обслуговування. Таким чином, круїзні компанії, що активно впроваджують ці інновації, здатні не лише зберігати свою конкурентоспроможність, але й успішно задовольняти зростаючі потреби сучасних мандрівників, забезпечуючи при цьому стабільний розвиток галузі.

2.3. Особливості логістичного управління в круїзній індустрії України

Статистика круїзного туризму в Україні свідчить про те, що галузь має потенціал для зростання, хоча точні дані можуть бути обмеженими через відсутність регулярних досліджень. У 2024 році держбюджет України отримав 616 млн грн від туристичної галузі, що на 61% більше, ніж у попередньому році. В той же час, за даними Державної прикордонної служби, в 2019 році Україну відвідало близько 13,7 млн іноземних туристів, але через пандемію та війну кількість в'їзного туризму знизилася до приблизно 3,5 млн осіб у 2022-2023 роках.

У структурі підприємств туристичної галузі відбулися зміни, які пов'язані з перерозподілом суб'єктів ринку та виокремленням окремого напрямку спеціалізації – екскурсійної діяльності.

В Україні туризм стає суттєвою галуззю діяльності, з кожним роком обсяг туристичного експорту зростає, а державне управління туризмом націлене на формування конкурентоспроможного туристичного комплексу та розвиток як в'їзного, так і внутрішнього туризму як важливої складової економіки. Рівень розвитку національного туристичного сектора визначається через його частку у внутрішньому валовому продукті, що є індикатором стану національної економіки. В Україні частка туристичного сектора у національному ВВП у 2019 році становила 1,5%, що значно нижче середньосвітового рівня, який становить 5,2%. Це місце на 144-ій позиції серед 184 країн.

Серед факторів, які уповільнюють розвиток внутрішнього і в'їзного туризму в Україні, можна відзначити наступне:

- недостатньо розвинена туристична інфраструктура у більшості регіонів країни;
- нерозвиненість транспортної інфраструктури, зокрема низька якість доріг та рівень обслуговування на них, а також незадовільний стан залізничних та автобусних вокзалів;
- дефіцит і високий ступінь зносу транспортних засобів, які використовуються для перевезення туристів, таких як сучасні туристичні автобуси та поїзди.

Основними напрямками міжнародних перевезень в Україні сьогодні є лінії з річкових та морських портів України в порти Болгарії, Туреччини, Греції, Італії, Ізраїлю, Румунії, Югославії, Франції, Іспанії, а також між закордонними портами Середземноморського басейну, що обслуговуються компанією «Укррічфлот» .

На сьогоднішній день СК «Укррічфлот» та її дочірні підприємства надають широкий спектр транспортних послуг з перевезення вантажів та пасажирів морським і річковим флотом, виконують навантажувально-розвантажувальні роботи в портах, займаються суднобудуванням та судноремонтом, фрахтуванням і агентуванням флоту, транспортно-експедиційним обслуговуванням вантажів, а також туризмом. Компанія має понад 200 самохідних та несамохідних суховантажних суден, які стабільно працюють на перевезеннях експортно-імпортних вантажів та вантажів закордонних фрахтувальників у Середземноморському, Чорноморсько-Азовському, Дунайському басейнах і обслуговують вітчизняних споживачів на внутрішніх водних шляхах України.

Коріння компанії «Укррічфлот» сягає розвитку річок Київської Русі як засобів комунікації між стародавніми племенами. Одна з найвеличніших річок, яка відігравала важливу роль тисячі років тому і продовжує це робити зараз, – це Дніпро.

У 1992 році на базі «Головрічфлоту» була створена Акціонерна судноплавна компанія «Укррічфлот». До того часу водний транспорт вже виконував значну частину внутрішніх (каботажних) перевезень господарських вантажів, а також основну частину експортно-імпортних перевезень.

У 1995 році АСК «Укррічфлот» почала роботу над проектом будівництва нових суховантажних суден типу «Десна» вантажопідйомністю 3500 тонн. З 2005 по 2007 роки була реалізована програма будівництва сучасних суден типу «Буг» вантажопідйомністю 6300 тонн та п'яти несамохідних барж типу «Європа-М».

Сьогодні АСК «Укррічфлот» представляє собою велику приватну корпорацію, що пропонує комплексні логістичні рішення для своїх клієнтів. Завдяки своєму потужному флоту, який налічує близько 100 суден різних типів, включаючи барже-буксирні склади, та власним портам, компанія здатна виконувати різноманітні річкові і морські вантажні перевезення.

У склад компанії також входять суднобудівельне-судноремонтне підприємство, яке забезпечує технічне обслуговування суден, та зерновий елеватор, який здійснює послуги з приймання, накопичення, зберігання та відвантаження зернових, олійних і технічних культур. Останній знаходиться на території Дніпропетровського річкового порту, який був побудований і введений в експлуатацію у 2012 році.

Головним завданням АСК «Укррічфлот» на сьогоднішній день є розвиток річкової транспортної інфраструктури України, що в свою чергу дозволить компанії надавати широкий спектр послуг в галузі річкових і морських вантажних перевезень, портової та стивідорної діяльності.

АСК «Укррічфлот» має офіційний статус Національного перевізника України та сертифікована за міжнародним стандартом якості ISO 9001 (Система управління якістю та безпекою). Крім того, компанія є членом Братиславських Угод та активним учасником Конференції Директорів Дунайського Пароплавства (КДДП).

Експерти з Всесвітньої туристичної організації та інші вчені провели оцінку стану та тенденцій розвитку круїзного туризму як у світі загалом, так і в окремих регіонах, зосереджуючись на морських круїзах. Дослідження включало аналіз динаміки розвитку міжнародного круїзного туризму, оцінку діяльності круїзних операторів у різних регіонах, вплив круїзного туризму на економіку держави, а також напрями інновацій у круїзному бізнесі.

Україна має значний потенціал для розвитку круїзного туризму через морські, річкові та ріка-морські маршрути, які можуть бути організовані як круїзними судноплавними компаніями, так і круїзними операторами. Сучасні фахівці рекомендують розглядати лінійні паромні переправи як складову круїзного туризму та оцінювати їх як окремий продукт, відомий як мінікруїз. Проте вважаємо доцільним включати паромні переправи до лінійних перевезень, оскільки вони переважно виконують транспортну функцію і не використовують природні та антропогенні умови портів для надання берегового обслуговування.

Також акціонерне товариство "Судноплавна компанія «Укррічфлот» (АСК «Укррічфлот») надавало рейсові перевезення пасажирів на маршруті між містом Києвом та Чорним морем, але з 2010 року ці перевезення були припинені внаслідок продажу останнього з п'яти круїзних теплоходів.

Акціонерне товариство «Українське дунайське пароплавство» (УДП) є компанією, що виконує широкий спектр транспортних послуг, включаючи перевезення вантажів та пасажирів водним шляхом по всій території України. Важливо відзначити, що обсяги вантажних перевезень значно перевищують обсяги круїзних подорожей, що визначає пріоритетність вантажних перевезень у діяльності компанії. УДП забезпечує 25% транспортного обслуговування на відстані 2400 км від гирла річки Дунай до порту Кельхайм в Німеччині, а з відкриттям системи каналів Рейн – Майн – Дунай судна можуть доставляти вантажі до портів Північного моря. У планах розвитку компанії передбачається будівництво двох пасажирських круїзних суден.

Організаційна структура УДП включає дивізії: пасажирський флот («УДП-пасфлот»), який відповідає за організацію круїзів, річковий флот і морський флот, які забезпечують вантажні перевезення, а також Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод і Ізмаїльська база обслуговування флоту.

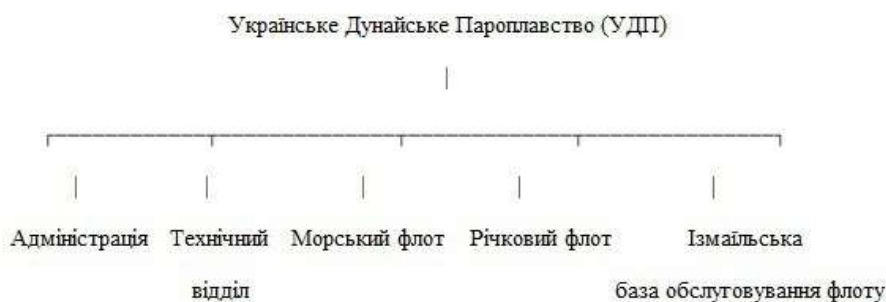


Рис.1.3. Структура Українського Дунайського Пароплавства (УДП)

Джерело: розроблено самостійно авторкою.

Пасажирський флот «УДП-пасфлот» складається з чотирьох 4-палубних круїзних теплоходів і двох 2-палубних екскурсійних теплоходів.

До складу служби експлуатації «УДП-пасфлот» входить агентство «Транскруїз», яке спеціалізується на організації берегових екскурсій та інших послуг в українських портах Нижнього Дунаю. Протягом останніх десяти років круїзні теплоходи «УДП-пасфлот» здаються в оренду німецьким круїзним операторам, зокрема, круїзний оператор «Ніко-турс» фрахтує судна «УДП-пасфлот» для організації круїзів по Дунаю з 2009 року.

Отже, діяльність компанії «УДП-пасфлот» складається в основному з модернізації та технічної підтримки круїзних теплоходів, найму кваліфікованих працівників і укладення контрактів на фрахтування на повний навігаційний період. Ця стратегія є пасивною, оскільки компанія самостійно не взаємодіє з клієнтами, не обирає маршрути плавання і не розробляє загальну програму круїзу.

Основною круїзною лінією, за якою працює «УДП-пасфлот», є маршрут «Пасау – Будапешт – Пасау», де деякі рейси включають захід у місті Ізмаїл.

Круїзний оператор «Ніко-турс» організовує понад 20 круїзних ліній за різними маршрутами щорічно, залучаючи до співпраці партнерів з різних країн світу. Завданням «УДП-пасфлот» є забезпечення відповідності обслуговування належним стандартам, які заявлені оператором.

Компанія «Червона рута» діє як приймаюча сторона, а її туристичні пакети продаються вітчизняними та зарубіжними партнерами. Продаж квот на розміщення здійснюється за рік до початку нового навігаційного сезону. Головними майданчиками для проведення переговорів є міжнародні туристичні виставки у Берліні (ITB Berlin) та Лондоні (World Travel Market).

Реалізація туристичного продукту квотами місць є найбільш перспективним напрямом діяльності, оскільки партнери гарантують наповнення судна або сплату за його простій, що в свою чергу покриває частину експлуатаційних витрат.

Отже, компанія «Червона рута» спеціалізується на організації річкових круїзів та наданні кейтерингових послуг на борту різних видів та класів суден. Її флот складається з чотирьох 4-палубних теплоходів та одного 3-палубного, які всі пройшли процес реновації і забезпечують круїзні маршрути по річках Дніпро та Дністер, а також до Чорного моря.

Головний офіс компанії самостійно розробляє круїзні програми, організовує маршрути з урахуванням лоцманських зборів, організовує кейтеринг та укладає угоди з агентствами екскурсійних послуг у портах, наприклад, з агентством «Транскруїз» УДП.

Клієнтами компанії є громадяни різних країн, таких як Німеччина, Франція, Іспанія, США, Канада, Швейцарія, Росія та Україна. Українці становлять менше 5% від загальної кількості пасажирів.

Основні круїзні маршрути включають такі напрямки, як Київ – Канів – Кременчук – Запоріжжя – Херсон – Одеса, Одеса – Херсон – Запоріжжя – Кременчук – Канів – Київ, Київ – Миколаїв, Миколаїв – Київ. Компанія базує

свої круїзи у тих регіонах, де є відповідна інфраструктура для обслуговування суден.

Статистичні дані показують, що круїзний флот компанії складає 4,5% від загальної кількості суден в Україні, а їх пасажиромісткість становить 5,7% від загальної чисельності.

Вектор круїзної компанії «Червона рута» розташовано в полі «Змія», що відповідає «імітаційній» інноваційній стратегії. Це означає, що компанія спирається на копіювання технологій виробництва продукту фірм-піонерів, що є частиною «стратегії ніші», оскільки вона пропонує унікальний круїзний маршрут, який наразі не має конкурентів.

Основними факторами, що визначають стратегію круїзної судноплавної компанії «Червона рута», є насиченість сегменту ринку, що виявляється з динаміки попиту на круїзний продукт. Інноваційні рішення керівництва спрямовані на зниження собівартості круїзного продукту та підвищення його якості.

У результаті проведеного дослідження можна зробити висновок, що круїзний туризм має великий потенціал розвитку, навіть у складних економічних та політичних умовах. Наразі в Україні активно розвивається в'їзний круїзний туризм, але для подальшого зростання потрібні значні інвестиції у реконструкцію та модернізацію круїзної інфраструктури, а також у покупку нових суден.

Дослідження підтверджують, що міжнародні круїзні оператори готові співпрацювати та інвестувати у розвиток круїзного туризму. Однак недолугість українського законодавства, відсутність аналогічних форм державно-приватного партнерства та недооцінка владою перспектив туристичної галузі, змушують компанії, що надають послуги круїзного туризму, не конкурувати, а просто виживати.

Розвиток круїзного туризму сприяє синергетичному ефекту для місцевої економіки:

- залучення до обслуговування транзитних заходів круїзних суден портів, агентських компаній, туроператорів, автотранспортних підприємств, підприємств громадського харчування, установ культури. У разі обслуговування базових стоянок суден (зі зміною пасажирів), до процесу також залучені аеропорти та готельний сектор.
- збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів, особливо місцевого. Кожний круїзний турист в середньому витрачає від 50 до 100 євро за 10 годин стоянки в місті транзиту. Під час заходження одного круїзного судна типу Panamax, місто може відвідати до 2000 туристів. Загальна сума, витрачена одним туристом у базовому порту (місті та під час екскурсій), може досягати 600 євро за 2-3 дні.
- створення нових робочих місць у сферах, пов'язаних з обслуговуванням круїзних суден (у туризмі, транспорті тощо).
- стимулювання розвитку туристичної інфраструктури з метою збільшення економічного впливу.
- підтримка розвитку суміжних галузей, таких як суднобудування та судноремонт.
- просування туристичних можливостей регіону (країни в цілому).
- збільшення можливостей для міжнародного співробітництва.

У сфері перевалки вантажів чорноморські порти конкурують між собою, але в круїзному секторі вони співпрацюють, оскільки кожен з них має унікальні пам'ятки, які можуть зацікавити круїзних туристів. Об'єднуючи зусилля, чорноморські порти можуть створити унікальний туристичний продукт та забезпечити високу якість послуг.

Також важливо залучати інвестиції для розвитку транспортної та туристичної інфраструктури.

У Чорноморському регіоні круїзне судноплавство є перспективним напрямком, але його розвиток потребує відповідної інфраструктури. Для визнання регіону як круїзного напрямку необхідно, щоб принаймні п'ять портів мали здатність обслуговувати судна довжиною понад 300 метрів.

Наразі такі можливості мають лише порти Одеса (Україна) та Констанца (Румунія).

Чорноморський регіон може мати конкурентні переваги у в'їзному туризмі за умови позиціонування своїх портів як нішових на міжнародному круїзному ринку.

У Чорноморському регіоні для обслуговування суден нішового сегменту існує 16 портів, включаючи Одесу, Євпаторію, Ялту, Севастополь, Феодосію, Керч (Україна), Бургас, Несебр, Варну (Болгарія), Констанцу (Румунія), Батумі (Грузія), Трабзон, Самсун і Синоп (Туреччина).

Конкурентні переваги Чорноморського регіону у сфері круїзного судноплавства включають:

- Можливість відвідати кілька країн протягом одного круїзу.
- Рівновіддаленість портів, що дозволяє зручні нічні переходи.
- Розташування пасажирських портів у безпосередній близькості від центру міста більшості портів Чорного моря.
- Наявність великої кількості пам'яток архітектури та містобудування на території міст, зокрема, в Одеській області та Автономній Республіці Крим.
- Розгалужена транспортна мережа.
- Розвинена індустрія розваг та дозвілля.
- Наявність облаштованих місць для пляжного відпочинку та рекреації туристів круїзних маршрутів.

У Чорноморському регіоні існують кілька факторів, які гальмують розвиток в'їзного круїзного туризму:

- Географічне положення, зокрема, «нетранзитність» Чорного моря, що робить круїзний туризм у цьому регіоні залежним від круїзного туризму Середземного моря, який має чітко визначену сезонність з піками активності навесні та восени, а також значним зменшенням потоку туристів в червні та серпні.

- Короткий сезон круїзного туризму, обмежений 7 місяцями (квітень – серпень), через несприятливі погодні умови восени і зимою, такі як шторми і ожеледь.
- Обмеження для суден, що проходять через пролив Босфор, яке обмежує довжину суден до 300 метрів.

На даний момент у Чорному морі розвивається переважно в'їзний круїзний туризм, проте його темпи розвитку відстають від темпів розвитку круїзного туризму в Середземноморському регіоні. Україна також працює над організацією круїзів за маршрутом «ріка-море», зокрема, по Дніпру з виходом до Чорного моря.

За 15 років існування круїзної лінії від Пасау (Німеччина) до української частини дельти Дунаю в порти Ізмаїл та Вілково було здійснено 597 суднозаходів круїзних суден, що призвело до значного економічного внеску.

Незважаючи на декілька спроб відродження круїзів чорноморськими операторами, такі як круїз Одеса-Ялта-Сочі-Стамбул-Одеса, вони стали неуспішними через ряд причин, включаючи відсутність необхідних нормативних актів для перетинання кордонів, обмеженість туристичного ринку та недостатню конкурентоспроможність.

Однак, були і позитивні кроки у напрямку розвитку круїзного туризму, такі як кругові круїзи компанією «MSC» по Чорному та Середземному морям з базою в Одесі, а також підписання протоколу про наміри з Royal Caribbean International щодо створення круїзних терміналів в Ялті та Севастополі.

Значна присутність іноземних туроператорів на внутрішньому ринку туропослуг України негативно впливає на розвиток вітчизняного туристичного продукту. Це спричиняється політикою штучного заниження цін, що призводить до витіснення вітчизняних компаній, зокрема малих підприємств. Додатково, завищені вимоги стосовно страхування діяльності від іноземних круїзних компаній ускладнюють співпрацю місцевих туроператорів з операторами круїзних ліній.

Україна знаходиться на стадії становлення круїзних послуг через спадщину минулого. У часи СРСР круїзи були елітним видом відпочинку, доступним лише обраним.

Поступові поліпшення в економічній ситуації та зміни на краще в матеріальному становищі населення створили сприятливі передумови для розвитку ринкового середовища в туристичній галузі. Крім того, Україна має значний потенціал ресурсів, таких як річки Дніпро і Дунай, Чорне та Азовське моря, що сприяють розвитку ринку круїзних послуг.

Війна суттєво вплинула на напрямок туристичних потоків, проте галузь не була повністю зупинена, зауважує Мар'яна Олеськів, голова Державного агентства розвитку туризму України (ДАРТ). У минулому році тисячі українців залишали східні, північні та південні регіони країни на користь більш безпечних заходів. ДАРТ зафіксував збільшення податків від представників тургалузі саме у цих місцях. М. І. Олеськів не вважає ці поїздки туризмом у звичному розумінні, а розглядає їх як вимушену евакуацію від обстрілів та окупації.

«У цьому літньому сезоні активність споживання почала повертатися до звичного до війни режиму. Люди активно відпочивали на тих локаціях, які були популярними до війни та залишаються відкритими зараз. Головними напрямками стали центр країни і Карпати. Відпочивали як жінки з дітьми, так і люди, які працюють і потребують відпочинку. Деякі військові використовували відпустки не лише для відпочинку вдома, а для відпочинку з родиною в спокійному та затишному місці», – розповіла М.І. Олеськів.

Головними проблемами у туристичній сфері, за словами ДАРТ, є наступне:

1. Руйнування та окупація туристичної інфраструктури.
2. Відтік кваліфікованих кадрів за кордон.
3. Втрата клієнтів через масовий виїзд українців за кордон.
4. Збільшення інфляції, що спричинило зниження покупельної спроможності населення.

Постійні обстріли з боку Росії та минулорічні блекаути також не сприяють розвитку галузі.

«Поки триває війна, неможливо говорити про повноцінне відновлення. Ми акцентуємо увагу на адаптації до нових умов та кризовому менеджменті, спрямованому на збереження робочих місць у туристичній сфері та підтримку галузі», – зауважує ДАРТ.

За дев'ять місяців цього року туризм приніс до державного бюджету майже 1,5 млрд грн. За даними ДАРТ, це на 13% більше, ніж минулого року, але на 18% менше, ніж у довоєнному 2021 році, коли надходження від туризму склали 1 млрд 778 млн 924 тис. грн.

Наприкінці літа ДАРТ спільно з проєктом UNICEF U-Report Ukraine провели онлайн-опитування щодо подорожей Україною під час війни. Відповідно до цього дослідження, з початку повномасштабного вторгнення понад 45% опитаних подорожували країною з туристичною метою. Ставлення до подорожей у 23% українців залишилося незмінним, а 21% вважають, що подорожі підтримують економіку країни. Стільки ж респондентів уникають поїздок через можливу небезпеку. Мар'яна Олеськів вважає ці показники досить обнадійливими.



Рис. 2.1. Інфографіка Держагентства розвитку туризму України ©

Джерело: tourism.gov.ua

Опитування показало, що 54% респондентів віддають перевагу міському туризму та пішим прогулянкам. Відвідування історичних пам'яток і музеїв обирають 28% українців, відпочинок на пляжі – 23%, подієвий туризм – 23%, гастрономічні подорожі – 22%. Активний відпочинок подобається 16% опитаних, екотуризм – 11%, рекреаційний туризм – 9%.

Згідно з дослідженням Всесвітньої туристичної організації, сучасні туристи шукають нових і унікальних вражень, тому все частіше обирають менш відомі місця. Мар'яна Олесків зазначає, що в наступні роки популярними стануть тури в невеликі, але цікаві міста та села. Вона вважає, що гастрономічний і винний туризм – найкращі інструменти для просування маловідомих напрямків, оживлення місцевої економіки та збереження традицій.

Агентство допомагає місцевим громадам відкрити свої туристичні принади наново та планувати економіку й інфраструктуру розумно. Планується створення кількох туристичних кластерів і об'єднання громад у ДМО – організації, які професійно рекламують і популяризують привабливі для туристів території та об'єкти. Активна робота триває на Поділлі, зокрема в Кам'янці-Подільському, Хотині, Старій Ушиці (Бакоті) і Китайгородській громаді. За думкою ДАРТ, такі об'єднання створять робочі місця, залучать туристів до нових місць і підсилять економіку громад.

Автор ютуб-проекту «Хаці» Володимир Кохан зазначає, що українці нині проявляють безпрецедентний інтерес до своєї культури, місцевості та невідомих локацій. Він визнає, що не всі ці місця перебувають у гарному стані, але в цьому криється їхня особлива привабливість. Тревелблогер пояснює, що європейський туризм сильно комерціалізований і обмежений, позбавляючи мандрівників відчуття свободи.

«У Європі ти можеш відвідати, скажімо, фортецю, пройти визначеним маркованим маршрутом, оплатити вхід, отримати магніти та гіда – і все. Такий туризм туристи називають «матрацним», коли за тебе все вирішили і зробили. Україна ж – територія свободи, це terra incognita (незвідана земля), де можна робити майже все, що забажаєш. У нас сотні покинутих фортець, багато костелів... Можна приїхати в село і мандрувати як полями, так і лісами. У Чехії чи Німеччині це неможливо, бо всюди приватна власність, федеральні землі, все огорожено».

Він додає, що через повномасштабне російське вторгнення подорожі обмежені, адже 174 тисячі квадратних кілометрів України заміновані, що дорівнює двом площам Австрії.

«Карпати зараз переживають, напевно, свій найбільший бум за всю історію незалежної України, враховуючи кількість туристів, які їх відвідали за останні два роки. Це бренд, подібний до iPhone, який усі хочуть. Але не варто обмежуватися лише Карпатами. Варто бути креативним, неординарним. Кожен район України може запропонувати щось цікаве», – закликає Кохан.

Наприклад, українське Подністров'я, зокрема Бакота та Дністер. За словами блогера, за кілька років там процвітатиме туризм, але поки що можна відчутти «дикість», яку вже складно знайти в Карпатах.

Наприклад, у Верховині є кілька десятків культурних закладів – від музею музичних інструментів і музею штопора до музею «Тіні забутих предків» і музею гуцульської магії. Оля зазначає, що громада створила пропозиції на будь-який смак, що є чудовим прикладом успішного розвитку внутрішнього туризму в Україні.

«Люди, які відмовляють собі в подорожах Україною, просто відкладають ці гроші, не підтримуючи економіку, адже вони просто лежать без руху. Ми ж заохочуємо українців подорожувати, пізнавати свою країну і таким чином підтримувати економіку», – підсумовує блогерка .

Аналізуючи стан і потенціал круїзного туризму в Україні, можна зробити кілька важливих висновків. Галузь, незважаючи на обмежену

розвиненість інфраструктури і виклики, пов'язані з економічними та політичними факторами, має значний потенціал для зростання. В Україні існує багато природних та історичних ресурсів, які можуть бути основою для розвитку круїзного туризму, зокрема завдяки доступу до Чорного моря, річкових шляхів, зокрема Дніпра і Дунаю.

Основними викликами, які стримують розвиток галузі, є нестача сучасної інфраструктури, дефіцит інвестицій, нерозвиненість правової бази та недостатня підтримка з боку держави. Ці фактори ускладнюють діяльність компаній, які змушені фокусуватися більше на збереженні конкурентоспроможності, ніж на розвитку і залученні нових клієнтів. Національні компанії, такі як «Укррічфлот» і «Українське Дунайське пароплавство», здійснюють вагомий внесок у транспортний сектор, але їхня активність у сфері пасажирського та круїзного туризму потребує значних оновлень і модернізації.

Синергетичний вплив круїзного туризму на економіку регіону очевидний: він здатен збільшити надходження до бюджету, створити нові робочі місця, розвивати інфраструктуру та підтримувати суміжні галузі, такі як суднобудування та туризм. Спільна робота портів Чорноморського регіону може стати рушійною силою для створення унікального туристичного продукту, що зможе привабити більшу кількість міжнародних туристів.

РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЛОГІСТИЧНОГО КРУЇЗНОМУ ТУРИЗМІ УПРАВЛІННЯ

3.1. Основні виклики та можливості управління логістикою у круїзній індустрії туризму

Управління логістикою в круїзній індустрії туризму стикається з низкою викликів і одночасно надає широкі можливості для підвищення ефективності та конкурентоспроможності. Основні виклики включають складність координації різноманітних операцій, необхідність забезпечення високої якості обслуговування та безпеки пасажирів, а також управління ресурсами в умовах змінного попиту і зовнішніх факторів, таких як погодні умови або політична нестабільність. З іншого боку, управління логістикою в круїзній індустрії відкриває можливості для впровадження передових технологій, автоматизації процесів, оптимізації маршрутів та використання інтегрованих систем управління, що дозволяє забезпечити більш ефективну роботу всієї ланцюга постачання та задовольнити потреби сучасного туриста. Таким чином, виклики і можливості управління логістикою в круїзній індустрії тісно пов'язані і вимагають комплексного підходу для успішного функціонування цього сегмента туризму.

На сьогоднішній день важливою частиною управління логістикою у круїзній індустрії є також розвиток сталого та екологічно-орієнтованого підходу. Зростаюча увага до екологічних питань вимагає від круїзних компаній впровадження новітніх технологій та практик, спрямованих на зменшення впливу на довкілля. Це включає в себе використання більш енергоефективних суден, перехід на альтернативні джерела енергії, вдосконалення систем відновлення та переробки відходів, а також зменшення викидів шкідливих речовин у морські води.

Крім того, управління логістикою в круїзній індустрії потребує постійного моніторингу та аналізу змін в зовнішньому середовищі, що може включати в себе зміни в законодавстві, попиті пасажирів, конкурентному середовищі та інші фактори. Гнучкість та швидка реакція на такі зміни

дозволяють компаніям виходити на нові ринки, пристосовувати свої послуги до потреб клієнтів та забезпечувати стійкий розвиток у галузі.

Управління логістикою в круїзній індустрії також включає в себе постійне вдосконалення та інтеграцію новітніх технологій. Розвиток цифрових платформ, використання штучного інтелекту, аналіз даних та автоматизація процесів допомагають оптимізувати розклади рейсів, управляти запасами, планувати маршрути та забезпечувати високу ефективність використання ресурсів.

Крім того, зростання популярності круїзних подорожей вимагає розвитку інфраструктури портів та терміналів. Важливо забезпечити швидку та зручну обробку пасажирів, забезпечити безпеку суден та інфраструктуру для їх обслуговування. Інвестиції в розвиток портової інфраструктури дозволять привабити більше круїзних компаній та збільшити обсяги пасажирського руху.

Наступним кроком для управління логістикою в круїзній індустрії є розробка стратегій зменшення негативного впливу на навколишнє середовище. Врахування екологічних аспектів у всіх логістичних процесах, від вибору палива для суден до утилізації відходів, стає все більш важливим. Впровадження більш екологічно чистих технологій, використання відновлюваних джерел енергії та зменшення викидів CO₂ може сприяти збереженню природних ресурсів та покращенню якості навколишнього середовища.

Крім того, важливою складовою ефективного управління логістикою є підтримка розвитку інноваційних ідей та створення сприятливої інвестиційної клімату для новаторських проєктів у галузі. Інновації можуть охоплювати широкий спектр аспектів, від вдосконалення технологій обробки багажу до використання віртуальної реальності для покращення досвіду пасажирів.

Для подальшого розвитку круїзної індустрії туризму та вдосконалення управління логістикою важливо також звернути увагу на розвиток транспортної інфраструктури, зокрема портових споруд та терміналів.

Збільшення кількості та покращення якості портових інфраструктур дозволить збільшити обсяги обробки круїзних суден, покращити обслуговування пасажирів та забезпечити ефективніше використання ресурсів.

Крім того, важливою є розробка і впровадження інформаційних систем та технологій для оптимізації логістичних процесів. Це включає в себе використання систем управління ланцюгом постачання, електронних платформ для бронювання та керування маршрутами, а також використання дронів та інших інноваційних засобів для ведення моніторингу та контролю за транспортними операціями.

Нарешті, для подальшого розвитку круїзного туризму важливо звернути увагу на маркетингові стратегії та просування туристичних продуктів. Створення привабливих туристичних маршрутів, вивчення попиту та інтересів цільової аудиторії, а також активне використання цифрових медіа для реклами та просування туристичних послуг може сприяти залученню нових клієнтів та збільшенню прибутковості круїзного бізнесу.

Існує широкий спектр можливостей для оптимізації та вдосконалення управлінських процесів. Це дозволяє забезпечити ефективніше використання ресурсів, знизити витрати та підвищити рівень обслуговування пасажирів.

Однією з ключових переваг є використання систем автоматизації та інтеграції даних, які спрощують контроль за постачанням, складським управлінням та плануванням маршрутів. Це дозволяє круїзним компаніям точно прогнозувати попит на послуги та ресурси, уникати зайвого запасу і підтримувати оптимальний рівень запасів.

Ще однією важливою можливістю є впровадження систем моніторингу та відстеження, які дозволяють в реальному часі відслідковувати рух круїзних суден, вантажів та інших ресурсів. Це сприяє підвищенню безпеки, ефективності та контролю за логістичними процесами.

Крім того, використання інноваційних технологій, таких як штучний інтелект, аналітика даних та Інтернет речей, дозволяє круїзним компаніям

здійснювати персоналізоване обслуговування пасажирів, прогнозувати їхні вподобання та покращувати загальний досвід подорожей.

Таким чином, інноваційні технології в логістиці круїзної індустрії відкривають широкі перспективи для підвищення ефективності, конкурентоспроможності та якості обслуговування, що робить їх важливим елементом сучасного управління в цій галузі.

Крім технологічних інновацій, існують інші важливі аспекти управління логістикою в круїзній індустрії. Одним з них є активне використання аналізу даних для прогнозування попиту та розробки стратегій маркетингу. Це дозволяє круїзним компаніям адаптуватися до змінних умов ринку та забезпечити попит на послуги.

Також важливою є підтримка співпраці між різними галузями, такими як транспорт, готельний бізнес, ресторани та місцеві туристичні атракції. Інтеграція цих секторів дозволяє створювати комплексні туристичні пропозиції та забезпечувати високий рівень обслуговування для пасажирів.

Крім того, важливим елементом є розвиток інфраструктури портів та туристичних місць призначення. Покращення інфраструктури допомагає збільшити привабливість курортів та забезпечити комфортний прийом круїзних суден.

Ще однією важливою складовою є орієнтація на сталий розвиток у логістиці круїзних компаній. Врахування екологічних аспектів у всіх ланках логістичного ланцюжка дозволяє зменшити негативний вплив круїзного туризму на навколишнє середовище. Це може включати в себе використання екологічно чистих видів пального для суден, впровадження програм з утилізації відходів та мінімізацію викидів.

Крім того, управління логістикою круїзних компаній вимагає постійного вдосконалення і оновлення процесів з метою забезпечення ефективності та конкурентоспроможності. Це може включати в себе впровадження новітніх технологій у сфері інформаційних систем, автоматизацію процесів управління

запасами та використання аналітики даних для прийняття управлінських рішень.

Додатково, в сучасних умовах важливо звертати увагу на гнучкість логістичних систем круїзних компаній. Це означає, що вони повинні бути здатні адаптуватися до змінних умов, таких як погодні умови, політична ситуація, економічні фактори та інші. Гнучкість дозволяє компаніям ефективно реагувати на непередбачувані обставини та швидко змінювати свої стратегії, щоб забезпечити безперебійну роботу та задоволення потреб клієнтів.

Крім того, в управлінні логістикою круїзних компаній важливо враховувати аспекти безпеки. Забезпечення безпеки пасажирів, екіпажу та суден є пріоритетним завданням для кожної круїзної компанії. Це означає впровадження строгих процедур безпеки, навчання персоналу, обладнання суден сучасними системами безпеки та постійний моніторинг ризиків.

Крім того, інтеграція технологій Інтернету речей (IoT) може значно полегшити управління логістикою у круїзній індустрії. Використання сенсорів, зв'язку між об'єктами та збір даних дозволяє отримати більш деталізовану та точну інформацію про різні аспекти круїзного процесу, такі як управління запасами, маршрутизація суден, моніторинг стану обладнання та інше. Це сприяє покращенню ефективності, зниженню витрат та забезпеченню високого рівня обслуговування для пасажирів.

Нарешті, розвиток інноваційних рішень у логістичному управлінні круїзними компаніями також передбачає використання аналітики даних та штучного інтелекту. Аналіз великих обсягів даних дозволяє виявляти тенденції, прогнозувати попит, оптимізувати маршрути та розподіл ресурсів. Це дозволяє компаніям приймати обґрунтовані рішення, підвищувати ефективність та конкурентоспроможність.

Виклики та проблеми в круїзному туризмі та управлінні логістикою можна систематизувати за кількома рівнями, починаючи з загальних проблем

для всієї індустрії туризму до специфічних питань, які стосуються круїзної індустрії та логістики.

Загальні виклики в туризмі включають економічну нестабільність, яка впливає на споживчий попит на туристичні послуги, зростаючу конкуренцію серед туристичних компаній, що вимагає вдосконалення сервісів і зниження цін, зміну потреб споживачів, зокрема збільшення попиту на індивідуалізовані та унікальні туристичні враження, а також проблеми безпеки, такі як терористичні загрози та пандемії, які знижують довіру до подорожей.

Специфічні виклики для круїзного туризму включають управління маршрутами, вибір оптимальних маршрутів, які відповідають потребам пасажирів і економічним критеріям, сезонність, що залежить від погодних умов і може впливати на популярність напрямків, забезпечення безпеки пасажирів та екіпажу, а також управління відходами, пов'язаними з екологічними проблемами, такими як викиди та відходи на борту круїзних суден.

Управління логістикою в круїзній індустрії стикається з проблемами, такими як складна інфраструктура, що вимагає координації між різними учасниками, оптимізація логістичних витрат, вибір ефективних маршрутів, забезпечення безпеки перевезень і вдосконалення технологічних рішень. Інші виклики включають покращення процесів інвентаризації та складського управління, забезпечення якості обслуговування пасажирів, задоволення їхніх індивідуальних потреб та впровадження екологічно чистих практик.

Розв'язання цих викликів вимагає інноваційних підходів і ефективного управління ресурсами для забезпечення прибутковості та сталого розвитку. Вдосконалення логістичного управління в круїзній індустрії передбачає впровадження автоматизованих систем управління складами та інвентаризацією, використання інформаційних технологій для відстеження руху суден, розробку цифрових платформ для бронювання і управління каютами, а також стратегічні партнерства з іншими галузями, такими як

транспортна і готельна індустрії. Це допоможе підвищити ефективність, зручність і конкурентоспроможність сектора.

Управління логістикою в круїзній індустрії є складним і багатограним процесом, що вимагає врахування безлічі викликів та можливостей. Основні проблеми, з якими стикаються круїзні компанії, включають координацію різноманітних операцій, забезпечення високої якості обслуговування та безпеки пасажирів, а також управління ресурсами в умовах змінного попиту. Водночас, впровадження новітніх технологій, автоматизація процесів та використання інтегрованих систем управління відкривають нові горизонти для підвищення ефективності та конкурентоспроможності.

У підсумку, ефективне управління логістикою в круїзній індустрії можливе лише за умов гнучкості, інноваційного підходу та сталого розвитку. Це забезпечить не лише конкурентоспроможність, але й здатність адаптуватися до швидко змінюваних умов ринку, задовольняючи потреби сучасного туриста.

3.2. Стратегії оптимізації логістичних процесів в круїзному туризмі

Оптимізація логістичних процесів у круїзному туризмі є важливим аспектом, який впливає на загальну ефективність і конкурентоспроможність компаній. Однією з ключових стратегій є використання технологій Інтернету речей (IoT), які дозволяють здійснювати моніторинг в режимі реального часу. Завдяки сенсорам можна збирати дані про стан судна, витрати пального, споживання енергії та погодні умови. Ці дані, проаналізовані за допомогою сучасних алгоритмів, допомагають прогнозувати технічні потреби і оптимізувати управління ресурсами.

Крім того, важливою є автоматизація процесів. Запровадження автоматизованих систем управління запасами дозволяє контролювати запаси в реальному часі, зменшуючи витрати на зберігання та ризики нестачі ресурсів. Використання робототехніки для виконання рутинних завдань, таких як прибирання або доставка їжі, також сприяє зниженню трудових витрат і підвищує ефективність.

Оптимізація маршрутів є ще одним важливим елементом. Аналіз маршрутів на основі зібраних даних дає можливість виявити можливості для скорочення витрат на паливо і часу в дорозі. Гнучке планування маршрутів дозволяє оперативно реагувати на зміни погодних умов або інші непередбачувані обставини.

Важливим аспектом є також управління ланцюгами постачання. Використання автоматизованих рішень для управління запасами і постачаннями забезпечує своєчасне постачання товарів і послуг на борт судна, що позитивно впливає на загальну ефективність круїзних операцій.

Не можна забувати і про інновації у сфері обслуговування клієнтів. Мобільні додатки, що дозволяють пасажиром здійснювати бронювання, отримувати інформацію про маршрут і замовляти послуги на борту, значно підвищують рівень задоволення клієнтів і їхню зручність.

Нарешті, розвиток екологічно чистих технологій, таких як використання зрідженого природного газу (ЗПГ) та систем очищення викидів, допомагає круїзним компаніям відповідати строгим екологічним стандартам і зменшувати негативний вплив на навколишнє середовище. Усі ці стратегії сприяють не лише підвищенню ефективності роботи компаній, але й забезпечують стабільний розвиток індустрії круїзного туризму в цілому.

Продовжуючи тему оптимізації логістичних процесів у круїзному туризмі, варто згадати про важливість інтеграції сучасних інформаційних технологій. Системи управління, що об'єднують різні аспекти діяльності круїзних компаній – від бронювання і планування маршрутів до управління запасами і технічного обслуговування суден – забезпечують високу ступінь прозорості і зручності. Такі інтегровані рішення дозволяють керівникам компаній оперативно реагувати на будь-які зміни, оптимізуючи ресурси та підвищуючи ефективність операцій.

Крім того, аналітика даних відіграє ключову роль у прийнятті управлінських рішень. Збираючи інформацію про поведінку клієнтів, круїзні

компанії можуть краще зрозуміти їхні вподобання, що дозволяє створювати персоналізовані пропозиції, акції та знижки. Такий підхід не лише підвищує лояльність клієнтів, але й стимулює повторні покупки, що є важливим для фінансової стабільності компанії.

Не менш значущим аспектом є впровадження нових технологій безпеки. Використання біометричних систем, таких як розпізнавання обличчя і відбитків пальців, покращує процеси посадки та висадки пасажирів, зменшуючи час, необхідний на перевірку документів. Це забезпечує не тільки більшу безпеку, але й підвищує рівень зручності для пасажирів.

Системи моніторингу здоров'я на борту також отримують новий імпульс завдяки новітнім технологіям. Наприклад, сенсори можуть відстежувати стан здоров'я пасажирів, виявляючи симптоми захворювань на ранніх стадіях і надаючи необхідну медичну допомогу. Це особливо актуально в умовах пандемії, коли дотримання санітарних норм і оперативне реагування на можливі спалахи хвороб є критичними.

Ще одним важливим аспектом оптимізації логістичних процесів є екологічна стійкість. Використання інноваційних технологій для очищення викидів, розробка нових екологічних палив і систем енергозбереження допомагають круїзним компаніям зменшити свій вплив на навколишнє середовище. Це не лише відповідає вимогам законодавства, але й підвищує репутацію компаній серед свідомих споживачів.

Врешті-решт, для успішної оптимізації логістичних процесів у круїзному туризмі важливо також навчати персонал. Інвестиції в навчання і підвищення кваліфікації працівників забезпечують високий рівень обслуговування, що безпосередньо впливає на задоволеність клієнтів.

Таким чином, реалізація комплексного підходу до оптимізації логістичних процесів, що включає впровадження нових технологій, автоматизацію, аналітику даних, безпеку та екологічну відповідальність, є запорукою успішного розвитку круїзного туризму в умовах сучасних викликів.

ВИСНОВКИ

У висновку кваліфікаційної роботи на тему «Особливості логістичного управління в сфері круїзного туризму» можна підсумувати результати аналізу, проведеного в межах виконаних завдань:

У першому розділі було розглянуто еволюцію логістики в туристичній індустрії, що показало її ключову роль у створенні ефективних ланцюгів постачання, які забезпечують якісний сервіс і мінімізують витрати. Вивчення основних принципів логістики дозволило краще зрозуміти їх застосування у круїзному туризмі, де управління логістичними процесами потребує високого рівня інтеграції та координації.

На основі проведеного аналізу специфічних особливостей логістики у круїзній індустрії були визначені й класифіковані ключові компоненти, зокрема управління ресурсами, забезпечення постачання, обслуговування суден та управління пасажирськими потоками. Особливості логістики круїзного туризму включають складність у плануванні маршрутів, високі вимоги до безпеки та комфорту пасажирів, а також значну залежність від погодних і економічних факторів.

Вивчення концепцій логістичного управління показало їхню гнучкість та важливість у адаптації до специфічних потреб круїзних компаній. У цьому контексті ключовими стали адаптивність до змін, застосування інформаційних технологій для моніторингу процесів та інтеграція екологічних принципів, що є важливими для сталого розвитку галузі.

Проведений аналіз логістичних процесів у світовій та українській круїзній індустрії виявив низку спільних та відмінних тенденцій. У світовій практиці спостерігається активне впровадження цифрових інновацій, зокрема IoT та блокчейн-технологій, що покращують ефективність і безпеку. В Україні, попри менший рівень технологічної інтеграції, круїзна індустрія має потенціал для розвитку, особливо з урахуванням зростаючої популярності внутрішнього туризму та розвитку портової інфраструктури.

Розгляд технологічних рішень та інновацій, таких як автоматизація процесів, впровадження штучного інтелекту, систем управління запасами та використання сталих рішень, дозволив виявити можливості для підвищення ефективності круїзного бізнесу. Особливу увагу було приділено застосуванню екологічно чистих технологій, які сприяють зниженню впливу на довкілля.

Нарешті, визначені основні виклики та можливості управління логістикою у круїзному туризмі дозволили сформулювати стратегічні підходи до оптимізації логістичних процесів. До ключових викликів належать необхідність адаптації до швидкозмінних ринкових умов, потреба у високих стандартах безпеки та комфорту, а також виклики, пов'язані з екологічною відповідальністю. На основі отриманих даних були розроблені рекомендації щодо покращення логістичного управління у круїзному туризмі, що включають інтеграцію сучасних інформаційних систем, оптимізацію процесів постачання та активне застосування інновацій.

Таким чином, виконані завдання дозволили глибше зрозуміти специфіку логістичного управління у сфері круїзного туризму та надати практичні рекомендації щодо його оптимізації. Розроблені стратегічні підходи можуть сприяти підвищенню ефективності операцій, конкурентоспроможності компаній та зниженню негативного впливу на довкілля, що є особливо важливим для подальшого сталого розвитку галузі.

РЕЗЮМЕ
Мандрик Софія Сергіївна
ОСОБЛИВОСТІ ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ В СФЕРІ
КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

Мета класифікаційної роботи полягала у вивченні теоретичних аспектів логістики в круїзному туризмі та аналізі сучасного стану управління логістичними процесами в цій індустрії. Для досягнення цієї мети були сформульовані такі завдання: вивчити еволюцію та основні принципи логістики в туристичній індустрії, проаналізувати особливості логістики в круїзному туризмі, дослідити концепції логістичного управління та їх застосування у круїзній індустрії.

У першому розділі було розглянуто еволюцію та принципи логістики в туристичній індустрії, здійснено аналіз та класифікацію особливостей логістики в круїзному туризмі, а також вивчено концепції логістичного управління та їх застосування у даній галузі.

У другому розділі проведено аналіз логістичних процесів у міжнародній круїзній індустрії та визначено особливості круїзної індустрії в Україні. Також досліджено технологічні рішення та інновації в логістичному управлінні круїзними компаніями.

У третьому розділі визначено основні виклики та можливості управління логістикою у круїзній індустрії туризму, а також розглянуто стратегії оптимізації логістичних процесів в круїзному туризмі: від приймання пасажирів до їх відправлення.

На основі проведеного дослідження можна дійти висновку, що ефективне управління логістичними процесами є важливим фактором для успішного функціонування круїзного туризму. Розвиток технологічних рішень та впровадження інновацій у логістичному управлінні може сприяти підвищенню ефективності та конкурентоспроможності круїзних компаній.

Ключові слова: логістика, круїзний туризм, управління, стратегії оптимізації, технологічні рішення, інновації.

RESUME
Mandryk Sofiia Serhiivna
FEATURES OF LOGISTICS MANAGEMENT IN THE CRUISE
TOURISM INDUSTRY

The objective of this qualification work was to examine the theoretical aspects of logistics in cruise tourism and analyze the current state of logistics management in this industry. To achieve this goal, the following tasks were set: to study the evolution and basic principles of logistics in the tourism industry, analyze the specifics of logistics in cruise tourism, and explore logistics management concepts and their application in the cruise industry.

The first chapter covered the evolution and principles of logistics in the tourism industry, analyzed and classified the specific features of logistics in cruise tourism, and explored logistics management concepts and their applications in this field.

The second chapter provided an analysis of logistics processes in the international cruise industry and identified the particularities of the cruise industry in Ukraine. It also examined technological solutions and innovations in logistics management among cruise companies.

The third chapter identified the main challenges and opportunities in logistics management within the cruise tourism industry and discussed strategies for optimizing logistics processes in cruise tourism, from passenger onboarding to departure.

Based on the conducted research, it can be concluded that effective logistics management is a critical factor for the successful operation of cruise tourism. The development of technological solutions and the implementation of innovations in logistics management can enhance the efficiency and competitiveness of cruise companies.

Keywords: logistics, cruise tourism, management, optimization strategies, technological solutions, innovations.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ ТА ДЖЕРЕЛ

- Абалкін, Л. І. (1987). *Новий тип економічного мислення*. Київ: Економіка.
- Азар, В. І. (1984). *Економіка та організація міжнародного туризму*. Київ: Економіка.
- Азар, В. І. (2002). *Економіка і організація туризму*. Київ: Економіка.
- Аксютін, Л. Р. (2000). *Організація морських перевезень*. Одеса: Ламстар.
- Александрова, А. Ю. (2001). *Міжнародний туризм: навч. посібник для вузів*. Київ: Аспект Прес.
- Алексєєв, П. В., & Панін, А. В. (2003). *Філософія: підручник (3-є вид., перероб. та доп.)*. Київ: ТК Велбі, Вид-во Проспект.
- Аметов, Р. (2002). Соціально-економічний механізм розвитку рекреаційної галузі в регіоні. *Підприємництво, господарство і право*, (9), 116–119.
- Антоненко, І. Я. (2018). Перспективні напрями розвитку ринку круїзного туризму. *Ефективна економіка*, (15), 28–31.
- Антоненко, І. Я., & Мельник, І. Л. (2016). *Формування інноваційного продукту круїзного туризму: монографія*. Київ: Видавництво.
- Антоненко, І. Я., & Мельник, І. Л. (2016). *Формування інноваційного продукту круїзного туризму: монографія*. Київ: Видавництво.
- Арїон, О. В. (2008). *Організація транспортного обслуговування туристів: навч. посібник*. Київ: Альтерпрес.
- Бабарицька, В. Н., & Малиновська, О. Ю. (2004). *Менеджмент туризму. Туроперейтинг: навч. посібник*. Київ: Альтерпрес.
- Балашова, Р. І. (2012). *Організація діяльності туристичного підприємства: навч. посібник*. Київ: «Центр учбової літератури».
- Банько, В. Г. (2008). *Туристська логістика: навч. посібник*. Київ: Дакор; КНТ.

Буркінський, Б. В. (Ред.). (2007). *Регіональні економічні системи в економічному, соціальному та екологічному просторі*. Ін-т пробл. ринку та екон. екол. дослід. НАН України.

Вартанов, А. С. (1991). *Економічна діагностика підприємства: Організація і методологія*. Київ: Фінанси і статистика.

Василенко, В. А., & Ткаченко, Т. І. (2003). *Стратегічне управління: навч. посібник*. Київ: ЦУЛ.

Вінниченко, І. І. (2006). *Середовище турбізнесу: навч. посібник*. Київ: Академперіодика.

Гафуров, Р. (2005). Оцінка економічного потенціалу території та ефективності заходів територіального стратегічного програмування. *Регіонологія*, (1), 121–136.

Герасименко, В. Г. (1997). *Основи туристичного бізнесу*. Одеса: вид-во «Чорномор'я».

Герасименко, В. Г. (2013). *Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: монографія* (під заг. ред. В. Г. Герасименка). Одеса: Астропринт.

Герасименко, В. Г. (2019). *Державне регулювання сфери туризму України в контексті процесів євроінтеграції: монографія* (під ред. В. Г. Герасименка, О. Л. Михайлюка). Київ: ФОП Гуляєва В. М.

Герасименко, В. Г., Галасюк, С. С., Нездоймінов, С. Г., та ін. (2013). *Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: монографія*. Одеса: Астропринт.

Глібов, С. В. (1981). Питання методології дослідження факторів ціноутворення в морському туризмі. *Зб. наук. послуга. Економіка та експлуатація морського транспорту*. Київ: ЦРІА «морський флот», 89–100.

Голубкова, І. А. (2019). Проблема безпеки в круїзному судноплаванні. *Економіка та управління національним господарством*, 39(1), 5–10. Національний університет «Одеська морська академія».

Грибанова, С. В. (2002). З історії організації екскурсій Київським навчальним округом (кінець XIX – поч. XX ст.). У *Внутрішній туризм в*

Україні: окремі аспекти: зб. наук. ст. (с. 140–160). Київ: Інститут туризму федерації профспілок України.

Гуляєв, В. Г. (2001). *Організація туристських перевезень*. Київ: Фінанси і статистика.

Дацько, С. (2004). Ринок пасажирських перевезень: прогнози та тенденції. *Судноплавство*, (7–8), 20.

Добрянська, Н. А., & Володівщук, А. С. (2019). Сучасний стан та перспективи розвитку морського круїзного туризму в Одеській області. *Економічний журнал Одеського політехнічного університету*, 4(10), 48–54.

Добрянська, Н. А., Стоянова, С. С., & Ніколюк, О. В. (2018). Реалії сьогодення та перспективи розвитку туристичного бізнесу Одеської області. *Економіка харчової промисловості*, 10(1), 9–15.

Економетрика: Підручник. (2002). [під. ред. В. І. Єлісєвій]. Київ: Фінанси і статистика.

Економічна статистика: Підручник. (1998). [Під ред. Ю. Н. Іванова]. Київ: Інфра.

Захаріна, А. Г. (2013). Визначення сутності та особливостей круїзного туризму. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*, (3), 39–43.

Захарченко, П. В. (2010). *Моделі економіки курортно-рекреаційних систем: монографія*. Бердянськ: Вид. Ткачук А. В.

Зацепіна, Н. О. (2012). Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*, XXXIV, 233–234.

Зінченко, В.А. (2019). Особливості бізнес-планування в системі сфери обслуговування. *Ресторанний і готельний консалтинг. Інновації*, 2, 284–291.

Зима, А. Г., & Лісіцина, І. І. (2010). *Особливості та розвиток транспорту в туризмі: препринт*. Харків: Вид-во ХНЕУ.

Кляп, М. П., & Шандор, Ф. Ф. (2011). *Сучасні різновиди туризму*. Київ: Знання.

Круїзний туризм в Україні: тенденції та перспективи розвитку. (2016). *Економіст*, (3), 3–8.

Левковець, Л. (2007). *Логістика і системний аналіз: навч. посібник*. Київ: Арістей.

Леоненко, Н. А. (2019). Правовий механізм державного регулювання туристичної сфери України. *Механізми державного управління. Публічне управління та митне адміністрування*, (1), 69–75.

Лінський, Н. Е. (1998). Моделювання круїзних ставок пасажирського судновласника в умовах конкуренції. *Вісник ОНМУ*, 2, 68–73.

Логунова, Н. А. (2013). Major components of the cruise industry enterprises potential. In *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Методологія науки сьогодення»* (с. 13–15). Київ.

Логунова, Н. А. (2013). Особливості розвитку круїзного туризму: світові тенденції. У *Матеріали ІХ міжн. науч. практ. конф.* (Софія, Болгарія, 17–25 лютого 2013 р.) (с. 76–78). Софія: «Бял ГРАД-БГ» ООД.

Логунова, Н. А. (2013). Результативність розвитку круїзної індустрії в контексті світових тенденцій. *Науковий вісник Буковинського державного фінансово-економічного університету*, (1), 304–312.

Логунова, Н. А., & Красовська, Н. А. (2010). Інноваційний розвиток підприємства вектор – сучасної економічної політики держави. *Економіка: проблеми теорії і практики*, 56(2), 317–328.

Любіцева, О. О. (2004). *Ринок туристичних послуг (геопросторові аспекти)*. Київ: Альтерпрес.

Ляховська, О. С. (2011). Круїзний туризм в Україні. *Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету*, 17(2), 25–30.

Ляховська, О. С. (2013). Стан та перспективи розвитку круїзного туризму в Україні початку ХХІ століття. *Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету*, 19(2), 29–33.

Ляховська, О. С. (2014). Культура сервісу в круїзному туризмі (Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата наук з культурології). Київ: КНУКіМ.

Мазоха, К. А. (2018). Круїзний туризм та його стан в Україні. *Географія та туризм*, (8), 145–152.

Малишенко, К. М. (2010). Сучасні проблеми підготовки кадрів для річкового круїзного туризму. *Молодий вчений*, (9), 221–224.

Маркетингове управління конкурентоспроможністю: IV Міжнародна науково-практична конференція молодих вчених і студентів: тези доповідей (2013, березень 29). Дніпропетровськ: Дніпропетровський університет імені Альфреда Нобеля.

Марценюк, А. В. (2018). Розробка класифікації туристичних подорожей з використанням різних видів транспорту. *Економічна наука*, (4), 21–27.

Марценюк, Л. В. (2013). Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні. *Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна*, (47), 24–32.

Марценюк, Л. В. (2014). Напрямки розвитку внутрішнього туризму в Україні. *Наука та прогрес транспорту* (54), 41–52. Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

Мельник, І. Л. (2014). Інноваційні зміни на ринку круїзного туризму. *Бізнес Інформ*, (12), 313–319.

Мілінчук, Є. С. (2006). Глобалізація ринку туристичних послуг: особливості прояву. *Туризм і культурна спадщина: Міжвузівський збірник наукових праць*, (3), 3–9.

Москвіна, Д. І. (2015). Морські круїзні подорожі: їх сутність та значення. *Вісник кафедри туризму і готельно-ресторанної справи ЧНУ ім. Богдана Хмельницького*, 1, 116–120.

Наливайченко, С. П. (2012). Аналіз ризиків із застосуванням методів моделювання у туристичній сфері економіки. *Економіка Криму*, (2), 55–58.

Нездоймінов, С. Г. (2013). Формування ринку морського круїзного туризму в Причорноморських регіонах України. У *Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: монографія* (під загальною ред. В. Г. Герасименка, с. 1-304). Одеса: Астропринт.

Нездоймінов, С. Г. (2017). Дослідження круїзного ринку країн Асоціації Середземноморських круїзних портів. Рекомендовано до видання Вченою радою факультету міжнародної економіки Одеського національного економічного університету (протокол № 8 від 16 травня 2017 року).

Нездоймінов, С. Г. (2017). *Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: виклики постіндустріальної економіки*. Львів: Видавництво Львівської політехніки.

Нестерова, К. С. (2016). Державна регуляторна політика сприяння розвитку морського туризму в Україні (дисертація на здобуття наук. ступеня к.е.н., 08.00.03 – економіка та управління національним господарством). НАН України, Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень.

Новик, Л. І., & Ілюшина, О. М. (2007). Сучасні підходи до методики розрахунку фінансово-економічних показників туристичної галузі. *Економіка і управління*, (2), 114–118.

Оливко, О. (2015). Оцінка якості комплексного туристичного продукту. *Вісник КНТЕУ*, (2), 58–63.

П'ятинкін, С. Ф., & Бикова, Т. П. (2008). *Розвиток кластерів: сутність, актуальні підходи, зарубіжний досвід*. Тесей.

Палаткін, А. С. (2011). Оцінка економічної ефективності готельних послуг. *Вісник Сгутікд*, (2(16)), 78–83.

Петенко, В. В., Шолди, Е. А., & Недодаєва, Н. А. (2005). Трансформація і перспективи основних принципів економіко-екологічної політики України. *Проблеми науки*, (4), 28–33.

Писаревський, І. М., Погасій, С. О., Покоłodна, М. М., та ін. (2008). *Організація туризму: підручник*. Харків: ХНАМГ.

Селіванов, В. В. (2010). *Агентування круїзних суден і яхт: монографія*. Одеса: Фенікс.

Селюков, М. В., Шалигіна, Н. П., & Савенкова, І. В. (2011). Дослідження підходів до класифікації конкурентних переваг ринкових суб'єктів господарювання. *Фундаментальні дослідження*, (8), 449–454.

Смаль, І. В. (2004). *Основи географії рекреації і туризму: навч. посібник*. Ніжин: Вид-во НДПУ ім. М. Гоголя.

Смирнов, І. Г. (2009). *Логістика туризму: навч. посібник*. Київ: Знання.

Смирнов, І. Г. (2015). Логістика круїзного туризму як джерело конкурентної переваги на круїзному ринку. *Економіка. Управління. Інновації*, (1), 126–145.

Тимошук, О. М. (2005). Прогноз розвитку ринку туристичних послуг водного транспорту. *Економна і держава*, (1), 55–59.

Титова, В. А., & Макаренко, О. В. (2006). Бенчмаркінг як інструмент формування інноваційного потенціалу підприємства. *Інновації*, (7), 101–107.

Ткаченко, Л. В. (2003). *Маркетинг послуг (для студ. вищ. навч. закл.)*. Київ: Центр навчальної літератури.

Ткаченко, Т. І. (2017). Туристичний продукт як об'єкт виробничого підприємництва. *Проблеми матеріальної культури – економічні науки*, (5), 17–20.

Федонш, О. С., Ретна, І. М., & Олексюк, О. І. (2004). *Потенціал підприємства: формування та оцінка: навч. посібник*. Київ: КНЕУ.

Федорченко, В. К., & Мішч, І. М. (2000). *Словник туристських термінів*. Київ: Дніпро.

Федорченко, В., & Мініч, І. М. (2000). *Словник-довідник туристських термінів*. Київ: Вид-во «Дніпро».

Федорченко, В., Костюкова, О., Дьорова, Т., & Олексійко, М. (2004). *Історія екскурсійної діяльності в Україні: навч. посібник*. Київ: Кондор.

Холловей, Дж. К., & Тейлор, Н. (2007). *Туристичний бізнес (7-е вид.)*. Київ: Знання.

Хотомлянський, А. Л., Чорнота, Т. М., & Тузенко, Д. В. (2000). Оцінка та аналіз виробничо-господарської діяльності підприємства з використанням матричної моделі. *Вісник Приазовського державного технічного університету*, (9), 258–263.

Цибух, В. І. (2005). Державне регулювання у сфері туризму в Україні. *Статистика України*, (1), 80–85.

Чевганова, В., & Брижань, І. (2002). Кластери та їх економічне значення. *Економіка України*, (11), 35.

Чорненька, Н. В. (2006). *Організація туристичної індустрії: навчальний посібник*. Київ: Атіка.

Шалміна, Г. Г., & Гагарін, А. І. (2007). Корені територіального кластера. *ЕКЗ*, (12), 163–171.

Швайка, Л. А. (2006). *Державне регулювання економіки*. Київ: Знання.

Швець, І. Ю. (2011). Просторово-регіональна кластеризація туристичного комплексу. *Маркетинг і менеджмент інновацій*, (2), 65–73.

Шмагіна, В. В., & Харичков, С. К. (2000). *Рекреація та туризм у системі сучасних пріоритетів соціально-економічного розвитку*. Одеса: ІПРЕЕІ НАН України.

Шпилько, С., Андросова, Н., & Чударев, Р. (2012). *Морські круїзи: теорія і практика: навч. посібник*.

Юткаш, В. М. (2003). *Організаційно-економічний механізм розвитку рекреаційного комплексу Причорномор'я*. Київ: ЗАТ «НІЧЛАВА».

Яковенко, І. М. (2007). *Туристські ресурси України*. Сімферополь: СОНАТ.

Янковська, Л. А. (2007). *Розвиток освітньо-фахового потенціалу регіону: теорія, методологія, практика: монографія*. Львів: ІРД НАН України.

Яркіна, Н. М. (2013). Екстраполяція як засіб експрес-діагностики в управлінні підприємствами рибного господарства. *Економічний аналіз: зб. наука. праць*, Тернопіль: «Економічна думка», (12), частина 4, 180–184.

Anderson, D. J. (2010). *Kanban: Successful evolutionary change for your technology business*. Blue Hole Press.

Banomyong, R., & Sopadang, A. (2015). Distribution requirements planning in supply chain management: A case study of Thai food and beverage industry. *International Journal of Supply Chain Management*, 4(2), 78–84.

Bask, A. H. (2001). Relationships among TPL providers of supply chains: A strategic perspective. *Journal of Business and Industrial Marketing*, 16, 470–486.

Besterfield, D. H. (2016). *Total quality management*. Pearson.

Christopher, M. (1992). *Logistics and supply chain management*. Essex: Pitman Publishing.

Christopher, M. (2016). *Logistics and supply chain management*. Pearson

Duflou, J. R., & Vandaele, N. (2012). The impact of electronic data interchange (EDI) on supply chain performance: A review of the literature. *International Journal of Logistics*

Goh, M., & Lim, J. (2014). Customer experience management in the cruise industry. *Tourism Management Perspectives*, 10, 134–142.

Goldratt, E. M. (1990). *Theory of constraints*. North River Press.

Heizer, J., & Render, B. (2016). *Operations management*. Pearson.

Kraljic, P. (1983). Purchasing must become supply management. *Harvard Business Review*, 61(5), 109–117.

Luthra, S., & Mangla, S. K. (2018). Barriers to effective implementation of green supply chain management: A review of literature. *Resources, Conservation and Recycling*, 128, 72–89.

Luttwak, Edward N. «The Grand Strategy of the Byzantine Empire.» Harvard University Press, 2009.

McKinnon, A. (2010). *Sustainable logistics and supply chain management*. Kogan Page.

Naim, M. M., Potter, A. T., Mayson, R. I., & Bateman, N. (2006). The role of transport flexibility in logistics provision. *International Journal of Logistics Management*, 17, 297–311.

Ohno, T. (1988). *Toyota production system: Beyond large-scale production*. Productivity Press.

Pallis, A. A., & Wolff, F. C. (2017). «The Effect of Port Efficiency on Cruise Shipping: An Empirical Analysis.» *Maritime Policy & Management*, 44(6), 772–788.

Pettit, T. J., Croxton, K. L., & Farris, M. T. (2019). Sustainable supply chain management: The importance of integrating environmental and social sustainability into supply chain management. *Journal of Business Logistics*, 40(3), 217–223.

Sheffy, Y., & Rice, I. B. (2005). Supply chain view of the resilient enterprise. *MIT Sloan Management Review*, 47(1), 41–48.

Soriani, S., Bertazzon, S., DiCesare, F., & Rech, G. (2009). Cruising in the Mediterranean: Structural aspects and evolutionary trends. *Maritime Policy and Management*, 36(3), 235–251.

Suykens, F., & Van De Voorde, E. (1998). A quarter of a century of port management in Europe: Objectives and tools. *Maritime Policy and Management*, 25(3), 251–261.

Sweeney, E., & Webb, A. (2018). Logistics and supply chain management: A global perspective. *Transport Reviews*, 38(5), 629–652.

Vollmann, T. E., Berry, W. L., & Whybark, D. C. (2005). *Manufacturing planning and control for supply chain management* (5th ed.). McGraw-Hill.

Womack, J. P., & Jones, D. T. (2003). *Lean thinking: Banish waste and create wealth in your corporation*.

Yoon, Y., & Cha, K. C. (2020). Cruise tourism. In *Encyclopedia*.