

ЗМІСТ

	Стор.
ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ	7
1.1 Круїзний туризм: суть, види, технологія, організація	7
1.2 Сучасний стан круїзного туризму на світовому туристичному ринку	13
1.3 Особливості організації морських круїзів та побудови маршруту	21
РОЗДІЛ 2 ОРГАНІЗАЦІЯ МОРСЬКОГО КРУЇЗУ НА ЛАЙНЕРІ MSC WORLD EUROPA	30
2.1 Опис круїзного лайнера MSC World Europe від компанії MSC Cruises	30
2.2 Побудова схеми круїзного маршруту та складання розкладу	39
2.3 Характеристика портів заходу щодо їх туристичної привабливості.....	49
РОЗДІЛ 3 ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ МОРСЬКОГО КРУЇЗНОГО ТУРУ НА ЛАЙНЕРІ MSC WORLD EUROPA	59
3.1 Розрахунок економічних показників роботи судна MSC World Europe	59
3.2 Визначення доходів від експлуатації судна MSC World Europe	69
3.3 Визначення фінансового результату морського круїзного туру на лайнері MSC World Europe	71
ВИСНОВКИ	75
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	77
ДОДАТКИ	80

ВСТУП

Актуальність бакалаврської роботи. Водні перевезення належать до найдавніших форм переміщення людей, що історично започаткували розвиток подорожей як соціального та економічного явища. Від примітивних плотів і човнів до сучасних океанських лайнерів водний транспорт пройшов тривалий шлях еволюції, зумовлений науково-технічним прогресом. У другій половині XX століття на його основі сформувався окремий сегмент туристичної діяльності – круїзний туризм, який перетворився на один із найбільш динамічних напрямів світового туристичного ринку.

Він демонструє стійке зростання, що пояснюється глобалізаційними процесами, підвищенням рівня доходів населення, удосконаленням транспортних технологій та зміною споживчих уподобань. Попит на круїзи зумовлений прагненням туристів отримати комплексний відпочинок із високим рівнем комфорту, різноманітністю маршрутів та новими культурними враженнями.

Після пандемічного спаду галузь поступово відновлюється, впроваджуючи посилені стандарти безпеки, цифрові рішення для обслуговування пасажирів та екологічні інновації. Зростає увага до принципів сталого розвитку, зменшення шкідливих викидів і підвищення енергоефективності суден. Усе це сприяє формуванню позитивного іміджу круїзного відпочинку та зміцненню довіри споживачів.

Круїзний туризм належить до капіталомістких і організаційно складних видів діяльності. Його функціонування потребує значних інвестицій у флот, інфраструктуру портів, підготовку персоналу та маркетингове просування. Організація круїзного туру передбачає інтеграцію логістичних процесів, управління сервісом, формування туристичного продукту та координацію взаємодії між численними суб'єктами ринку.

Ефективність діяльності в цьому сегменті значною мірою залежить від здатності компаній адаптуватися до змін глобального попиту, упроваджувати інноваційні рішення та підтримувати високі стандарти обслуговування.

Мета дослідження полягає в організації круїзної подорожі на лайнері MSC World Europe компанії MSC Cruises та обґрунтуванні його економічної ефективності.

Поставлена мета передбачає вирішення таких завдань:

- оцінити стан і перспективи розвитку світового ринку морських круїзів;
- виявити тенденції розвитку круїзного ринку Південно-Східної Європи і перспективи його зростання;
- дослідити історію становлення, структуру та діяльність компанії MSC Cruises
- надати характеристику круїзного судна MSC World Europe;
- побудувати схему маршруту та скласти розклад круїзу;
- охарактеризувати заплановані порти заходу з точки зору їх привабливості для пасажирів та для судновласників;
- оцінити ефективність круїзного маршруту.

Об'єкт дослідження – процес організації морського круїзного туру на лайнері MSC World Europe.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних та прикладних аспектів щодо розробки круїзних турів та визначення їх економічної ефективності.

Структура і обсяг роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Повний обсяг тексту кваліфікаційної роботи – 84 сторінки, таблиць – 12, рисунків – 17.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

1.1. Круїзний туризм: суть, види, технологія, організація

Водний туризм є однією з найстаріших і водночас найдинамічніших форм подорожей, що поєднує елементи транспортування, рекреації, пізнання й розваг. Серед усіх його різновидів особливе місце посідає круїзний туризм – це форма організованого відпочинку, при якій подорож здійснюється на морських або річкових суднах з метою відвідування кількох туристичних пунктів (портів), з розміщенням і обслуговуванням пасажирів безпосередньо на борту судна.

У науковій літературі можна зустріти кілька підходів до визначення поняття «круїзний туризм». Основні трактування подано в табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Визначення поняття «круїзний туризм»

Автор, джерело	Визначення	Ключові ознаки
Всесвітня туристична організація (UNWTO)	Круїзний туризм – це подорож, що поєднує транспортні, рекреаційні, культурно-пізнавальні послуги під час пересування водним шляхом із зупинками в портах для екскурсій і відпочинку	Комплексність, мобільність, рекреаційна спрямованість
Г. Шпилько (2021)	Круїз – це форма подорожі, що здійснюється за заздалегідь визначеним маршрутом із туристичною метою на судні, яке забезпечує розміщення, харчування, дозвілля та екскурсійне обслуговування.	Туристична мета, транспорт + проживання, маршрутність
MSC Cruises (корпоративне визначення)	Круїз – це «відпочинок на борту сучасного лайнера, який поєднує комфорт готелю, розваги курорту й можливість відвідання різних країн за одну подорож».	Поєднання готельного та транспортного продукту

Джерело: складено на основі [1, 2]

Круїзний туризм має ряд переваг перед іншими видами туризму (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Основні особливості круїзного туризму порівняно з іншими видами

№	Ознака	Круїзний туризм	Інші види туризму
1.	Засіб пересування	Морське (річкове) судно (лайнер)	Авіа, залізниця, автобус
2.	Місце розміщення	Безпосередньо на борту (каюта)	Готель, апартаменти
3.	Географія маршруту	Багатопортові, трансконтинентальні маршрути	Переважно фіксоване місце
4.	Комплексність послуг	«Все включено»: транспорт, харчування, розваги, екскурсії	Послуги часто купуються окремо
5.	Дозвілля	Організоване, централізоване на борту (театр, басейн, ресторани)	Індивідуальне, залежно від місця проживання
6.	Сезонність	Висока (залежність від клімату та маршруту)	Менш виражена
7.	Рівень комфорту	Від 3* до 6*, високі стандарти обслуговування	Залежить від готелю
8.	Цільова аудиторія	Середній і преміум сегмент туристів	Усі категорії населення

Джерело: власна розробка автора

Як бачимо з таблиці, круїзний туризм має низку специфічних рис, які чітко відрізняють його від інших видів подорожей. Головна особливість полягає у поєднанні транспортної, готельної та розважальної функцій в одному туристичному продукті. Турист під час круїзу не лише переміщується між пунктами призначення, а й отримує повний комплекс послуг – від проживання та харчування до організованого дозвілля та екскурсій.

Для кращого розуміння специфіки морських подорожей наведемо класифікацію круїзів за основними ознаками: тривалістю подорожі, маршрутом, класом судна, а також за додатковими організаційними параметрами (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Класифікація круїзів

Критерій	Види круїзів	Характеристика
За тривалістю	Короткі (1–3 дні), середні (4–7 днів), довгі (8–14 днів), навколосвітні (30+ днів)	Визначає формат відпочинку та сегмент ринку
За маршрутом	Морські, океанські, річкові, комбіновані	Відрізняються масштабом і логістикою
За класом обслуговування	Економ, стандарт, преміум, люкс	Визначається рівнем судна та ціною пакета
За тематикою	Сімейні, романтичні, гастрономічні, освітні, музичні тощо	Орієнтовані на інтереси цільових груп
За сезоном проведення	Літні, зимові, круглорічні	Залежно від кліматичних умов регіону

Джерело: власна розробка автора

Отже, за часовим критерієм круїзи поділяються на:

- *короткі (до 7 днів)* – орієнтовані на масовий сегмент споживачів і часто виконують функцію «першого знайомства» з круїзним форматом. Такі маршрути зазвичай охоплюють 2–4 порти заходу та характеризуються високою інтенсивністю розважальної програми;
- *середньотривалі (7–10 днів)* – поєднують екскурсійну насиченість із можливістю повноцінного відпочинку на борту. Це найбільш збалансований формат, що користується стабільним попитом;

- *тривалі (понад 10 днів)* – включають міжконтинентальні або експедиційні маршрути, відзначаються глибшою програмою культурного пізнання та орієнтовані на досвідчених туристів. До цієї категорії належать також навколосвітні круїзи, які можуть тривати кілька місяців;

Залежно від географії подорожі круїзи поділяються на:

- *кругосвітні* – охоплюють декілька континентів і океанів, передбачають тривале перебування в морі та складну логістику;
- *регіональні* – здійснюються в межах одного макрорегіону (наприклад, Середземномор'я, Карибський басейн, Балтійське море) та формують основу світового круїзного ринку;
- *тематичні* – спеціалізовані маршрути, присвячені певній тематиці (гастрономія, музика, історія, спорт, святкові події). Вони орієнтовані на вузькі сегменти аудиторії та формують додану цінність через унікальний контент.

Окремо можна виділити *експедиційні круїзи*, що передбачають подорожі до віддалених або малодоступних регіонів (Арктика, Антарктика, острови Тихого океану) з науково-пізнавальним компонентом.

За рівнем комфорту та ціновим позиціонуванням круїзи поділяються на:

- *економ-клас* – орієнтований на масового споживача; пропонує стандартний набір послуг за доступною ціною. Основний акцент робиться на розвагах і великій місткості судна;
- *комфорт-клас (стандарт)* – забезпечує розширений спектр сервісів, покращені умови розміщення та вищий рівень персоналізації обслуговування;
- *преміум-клас* – характеризується підвищеним рівнем сервісу, меншою кількістю пасажирів на борту та розширеною гастрономічною й екскурсійною програмою;

- *люкс-клас* – передбачає максимальну індивідуалізацію обслуговування, невелику місткість суден, систему «все включено» високого рівня та ексклюзивні маршрути.

Окрім зазначених параметрів, круїзи можуть класифікуватися за:

- *типом акваторії* (морські, океанські, річкові, озерні);
- *сезонністю* (літні, зимові, міжсезонні маршрути);
- *цільовою аудиторією* (сімейні, молодіжні, корпоративні, для людей похилого віку);
- *форматом харчування та сервісу* (традиційний або «freestyle» формат без фіксованого графіка).

Поділ круїзів за тривалістю, маршрутом, класом обслуговування, тематикою та сезоном дозволяє туроператорам формувати широкий спектр пропозицій – від коротких економічних подорожей до розкішних навколосвітніх турів.

Технологія організації круїзних турів охоплює комплекс цифрових, інженерних та управлінських рішень, спрямованих на підвищення безпеки, комфорту й ефективності обслуговування пасажирів. Сучасні круїзні лайнери функціонують як високотехнологічні платформи, що поєднують транспортну інфраструктуру, готельний сервіс та розважальні комплекси. Серед них:

1. *Цифровізація процесів бронювання та комунікації.*

Одним із ключових напрямів розвитку є впровадження систем онлайн-бронювання. Пасажири можуть самостійно обирати маршрут, категорію каюти, додаткові послуги та здійснювати оплату через офіційні вебсайти або мобільні застосунки круїзних компаній.

2. *Інтернет речей і сенсорні технології.*

Використання концепції Internet of Things (IoT) дозволяє інтегрувати численні сенсорні системи в єдину мережу управління судном. Датчики контролюють температуру, рівень шуму, якість повітря, споживання енергії та інші параметри.

3. *Високошвидкісний інтернет та цифрові розваги.*

Сучасні круїзні лайнери забезпечують пасажирам доступ до високошвидкісного супутникового інтернету. Це дає змогу підтримувати зв'язок, користуватися соціальними мережами, працювати дистанційно або споживати мультимедійний контент.

4. Екологічні технології та енергоефективність.

З огляду на посилення міжнародних екологічних вимог, круїзні компанії активно впроваджують технології зменшення негативного впливу на довкілля. До таких рішень належать системи очищення вихлопних газів, використання зрідженого природного газу (LNG), удосконалені системи переробки відходів та оптимізація енергоспоживання.

5. Інтелектуальні системи управління та штучний інтелект.

Важливою складовою технологічної модернізації є впровадження інтелектуальних систем управління судном. Автоматизовані комплекси контролюють навігацію, технічний стан обладнання та координацію служб на борту.

На останок додамо, що морські круїзи є наймасовішим сегментом водного туризму. На відміну від річкових, вони мають такі відмінні риси:

- *глобальний масштаб* – маршрути охоплюють кілька країн і континентів (Середземне море, Кариби, Північна Європа, Південна Америка тощо);
- *велика пасажиромісткість суден* – сучасні лайнері вміщують від 2000 до 7000 пасажирів (наприклад, MSC World Europa – понад 6 700);
- *розвинена інфраструктура на борту* – басейни, аквапарки, театри, ресторани, фітнес-зали, медичні центри, дитячі клуби;
- *високий рівень сервісу та стандарти безпеки*, які контролюються міжнародними морськими організаціями (ІМО, CLIA);
- *економічна значущість* – морські круїзи формують багатомільярдний ринок, який забезпечує робочі місця у сфері суднобудування, обслуговування, харчування та туризму.

Таким чином, круїзний туризм – це складна, інтегрована форма

туристичної діяльності, що поєднує транспортні, готельні, розважальні та культурні елементи в одному туристичному продукті. Його ключовою особливістю є мобільність і комплексність, що забезпечує туристові унікальний досвід подорожі без зміни місця проживання. Саме ці риси зумовлюють стрімкий розвиток круїзного ринку та підвищений інтерес з боку мандрівників і інвесторів.

1.2. Сучасний стан круїзного туризму на світовому туристичному ринку

На сучасному етапі круїзний туризм демонструє стійке зростання, що пояснюється глобалізаційними процесами, підвищенням рівня доходів населення, удосконаленням транспортних технологій та зміною споживчих уподобань. Попит на круїзи зумовлений прагненням туристів отримати комплексний відпочинок із високим рівнем комфорту, різноманітністю маршрутів та новими культурними враженнями.

Після пандемічного спаду галузь поступово відновлюється, впроваджуючи посилені стандарти безпеки, цифрові рішення для обслуговування пасажирів та екологічні інновації. Зростає увага до принципів сталого розвитку, зменшення шкідливих викидів і підвищення енергоефективності суден. Усе це сприяє формуванню позитивного іміджу круїзного відпочинку та зміцненню довіри споживачів [3].

Активний розвиток круїзної індустрії розпочався наприкінці 1950-х років, коли авіаційний транспорт перебрав на себе основну частину пасажирських перевезень на далекі відстані. У цих умовах морські компанії переорієнтувалися з транспортної функції на туристичну, створивши принципово новий продукт – подорож як форму відпочинку. Відповідно до прогнозів, представлених Всесвітньою туристичною організацією у дослідженні «Tourism 2020 Vision» на конференції в Мадриді, круїзний туризм був визначений одним із перспективних напрямів розвитку туризму у

XXI столітті поряд із пригодницьким, екологічним та культурно-пізнавальним [4].

Світовий круїзний ринок має чітко виражену регіональну структуру. У міжнародній практиці виокремлюють 14 основних морських круїзних регіонів, які різняться природно-кліматичними умовами, сезонністю навігації, інфраструктурним забезпеченням портів та специфікою сервісу. До їх числа належать Карибський, Середземноморський, Балтійський, Північноєвропейський, Аляскинський, Південноамериканський, Азійсько-Тихоокеанський, Австралійсько-Новозеландський, Близькосхідний, Африканський та інші макрорегіони, що формують глобальну географію круїзних маршрутів [5].

Найбільшою популярністю серед туристів традиційно користується Карибський басейн, який протягом багатьох років утримує провідні позиції за обсягами пасажиропотоку. Стабільний попит пояснюється сприятливими кліматичними умовами протягом року, розвиненою портовою інфраструктурою та орієнтацією на масовий ринок відпочинку. Значну частку світових маршрутів також охоплюють Середземноморський, Балтійський і Північний європейський регіони, що приваблюють туристів культурно-історичною спадщиною, різноманітністю екскурсійних програм та високим рівнем сервісу.

Середземноморський регіон охоплює узбережжя Південної Європи, Північної Африки та Західної Азії й характеризується поєднанням пляжного та культурно-пізнавального туризму. Балтійські маршрути орієнтовані на відвідування портів Північної та Східної Європи з акцентом на історичні міста й тематичні екскурсії. Північний регіон (включаючи норвезькі фіорди та Ісландію) вирізняється природними ландшафтами та сезонним характером навігації.

Станом на сьогодні у світі функціонує понад 150 морських круїзних компаній, зареєстрованих у різних країнах, зокрема у Греції, Італії, Іспанії, США, Данії та Норвегії. Ринок характеризується високим рівнем

концентрації капіталу, оскільки значна частина пасажиропотоку припадає на кілька великих корпорацій, які володіють сучасним флотом і глобальною маршрутною мережею [6].

До найбільших міжнародних перевізників належать:

- **Carnival Cruise Line** – один із лідерів масового сегмента круїзного ринку, що входить до структури корпорації Carnival Corporation & plc;



- **Royal Caribbean International** – компанія, відома впровадженням інноваційних лайнерів великої місткості та розвиненою системою розваг на борту;



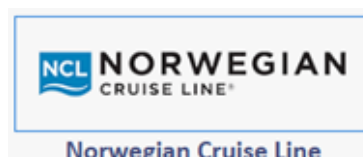
- **Princess Cruises** – оператор, орієнтований на преміальний сегмент і широкий спектр міжконтинентальних маршрутів;



- **Costa Cruises** – європейський бренд із сильною присутністю у Середземномор'ї;



- **Norwegian Cruise Line** – компанія, що розвиває концепцію «вільного стилю» обслуговування (freestyle cruising);



- **MSC Cruises** – один із провідних світових операторів, який активно розширює флот і впроваджує екологічні технології.



Слід зазначити, що назва Celebrate Cruises не належить до числа світових лідерів галузі, тоді як перелічені вище компанії формують основу глобального круїзного ринку та забезпечують більшість міжнародних перевезень.

Світовий ринок круїзного туризму демонструє стабільну динаміку економічного росту, попри зовнішні шоки (зокрема пандемію COVID-19) [31]. У період з 2009 по 2019 рік кількість круїзних туристів у світі збільшилася з 17,8 мільйона до 30 мільйонів [32]. У 2022 році круїзи обрали понад 26,6 мільйона туристів, що принесло світовій економіці 114 мільярдів євро. За даними аналітичного звіту Mordor Intelligence у 2025 році обсяг цього ринку оцінювався приблизно в 191,27 млрд. USD, за прогнозами до 2030 року очікується зростання до 263,77 млрд. USD, що відповідає середньорічному зростанню (CAGR) близько 6,64 % [7]. Додаткові джерела дають дещо інші цифри, наприклад, один звіт оцінює ринок у 2024 році як USD 178,28 млрд і прогнозує зростання до USD 299,28 млрд до 2035 року [8, 9].

Європа посідає друге місце у світі за масштабами круїзного ринку, поступаючись лише Північній Америці. Упродовж 2016–2018 років спостерігалось стабільне зростання кількості круїзних пасажирів у регіоні: їх чисельність збільшилася з 6,79 млн до 7,17 млн осіб. Водночас переважна більшість клієнтів – 6,96 млн – були резидентами європейських країн, що свідчить про високий рівень внутрішньорегіонального попиту [10].

Аналітичні прогнози, оприлюднені галузевими асоціаціями, зокрема Cruise Lines International Association, передбачали подальше зростання світового круїзного ринку до середини 2020-х років. Очікувалося, що Європа

демонструватиме одні з найвищих темпів приросту пасажиропотоку, хоча за абсолютними показниками вона й надалі поступатиметься північноамериканському ринку.

За прогнозною структурою глобального попиту до 2027 року, близько 51% усіх круїзних пасажирів припадатиме на Північну Америку, 31,5% – на Європу та 17,5% – на Азійсько-Тихоокеанський регіон. Таким чином, хоча динаміка розвитку європейського сегмента оцінюється як більш інтенсивна порівняно зі США та Канадою, лідерство за кількістю пасажирів залишатиметься за Північною Америкою.

Зростання європейського круїзного ринку зумовлене кількома структурними факторами. По-перше, Європа характеризується високою концентрацією портів, розташованих у межах відносно невеликих морських акваторій (Середземне, Балтійське, Північне моря), що дає змогу формувати різноманітні маршрути без тривалих морських переходів. По-друге, регіон має потужну культурно-історичну базу, яка забезпечує сталий попит на пізнавальні круїзи. По-третє, значна частина провідних операторів, зокрема MSC Cruises та Costa Cruises, активно інвестують у модернізацію флоту та розвиток портової інфраструктури саме в європейських країнах.

Водночас розвиток ринку залежить від макроекономічної стабільності, екологічного регулювання та геополітичної ситуації. Посилення екологічних стандартів у ЄС стимулює впровадження суден на зрідженому природному газі (LNG) та використання альтернативних джерел енергії, що підвищує інноваційність галузі, але водночас збільшує її капіталомісткість.

Проаналізуємо ключові закономірності світового ринку круїзного туризму:

1. Наслідки пандемії COVID-19 та відновлення ринку

Пандемія COVID-19 стала безпрецедентним викликом для круїзної індустрії. Обмеження мобільності та карантинні заходи призвели до істотного скорочення пасажирського морського трафіку. За даними

досліджень морської мобільності, зниження обсягів перевезень у порівнянні з допандемічним періодом коливалося в межах від $-19,57\%$ до $-42,77\%$ [33].

Водночас після скасування обмежень ринок продемонстрував ефект «відкладеного попиту». Туристи, які не мали можливості подорожувати протягом періоду локдаунів, активно повернулися до споживання круїзних послуг, що зумовило прискорене відновлення галузі.

Таким чином, сучасний круїзний ринок характеризується поєднанням високої концентрації, технологічної модернізації та географічної трансформації. Його подальший розвиток залежатиме від здатності операторів адаптуватися до глобальних економічних викликів, екологічних вимог і змін у споживчій поведінці.

2. Домінування морських (океанських) круїзів.

Структура сучасного круїзного ринку засвідчує беззаперечне лідерство сегмента океанських круїзів (ocean cruises). У 2024 році його частка становила близько $71,76\%$ загального обсягу ринку. Така концентрація свідчить про переважання великих морських маршрутів над річковими та комбінованими форматами подорожей.

З науково-аналітичної точки зору це означає, що дослідження організаційно-економічних механізмів круїзного туризму доцільно фокусувати насамперед на морському судноплавстві. Саме цей сегмент формує основні фінансові потоки, визначає технологічні стандарти та задає інноваційний вектор розвитку галузі.

3. Регіональна концентрація та перспективи географічної диверсифікації.

Глобальний круїзний ринок характеризується високим рівнем регіональної концентрації. У 2024 році частка Північної Америки становила $52,77\%$, що підтверджує традиційне домінування США та Канади як основних центрів формування попиту й базування флоту.

Водночас прогностичні оцінки свідчать про випереджальні темпи зростання Азійсько-Тихоокеанського регіону (APAC). Очікуваний

середньорічний темп приросту (CAGR) до 2030 року може досягати 11,23 %, що значно перевищує показники зрілих ринків. Така тенденція пов'язана зі зростанням доходів населення, урбанізацією та формуванням численного середнього класу в країнах Азії.

Отже, попри збереження лідерства Північної Америки в абсолютних обсягах, стратегічний потенціал розвитку дедалі більше зміщується до нових регіонів. Для круїзних компаній це означає необхідність диверсифікації маршрутної мережі та інвестицій у нові порти базування.

4. Технологічні інновації та трансформація попиту

Сучасна модель розвитку круїзної індустрії визначається низкою структурних драйверів. По-перше, активне будівництво «мега-суден» із великою пасажиромісткістю дозволяє операторам знижувати витрати на одного туриста завдяки ефекту масштабу. По-друге, зростає частка короткотермінових маршрутів (1–7 днів), орієнтованих на масовий сегмент споживачів. У 2024 році такі круїзи становили 47,73 % ринку за тривалістю.

Крім того, індустрія активно впроваджує цифрові технології управління пасажирськими потоками, автоматизовані системи сервісу, а також екологічні рішення (зокрема використання альтернативного палива та зменшення викидів). Це підвищує конкурентоспроможність галузі, але водночас збільшує її капіталомісткість.

Аналіз драйверів та обмежень розвитку круїзного туризму, які наведені в табл. 1.4, свідчить, що галузь має значний потенціал подальшого зростання, однак його реалізація залежить від здатності операторів ефективно реагувати на зовнішні виклики. Серед основних рушійних сил розвитку виступають зростання доходів середнього класу у нових регіонах (зокрема в Азійсько-Тихоокеанському регіоні), поява мега-суден нового покоління, що забезпечують економію масштабу, а також популяризація коротких і тематичних круїзів, орієнтованих на ширшу аудиторію. Проведений аналіз світового ринку круїзного туризму свідчить, що ця галузь є однією з найбільш динамічно зростаючих сфер світового туристичного бізнесу, в якій

Таблиця 1.4

Драйвери та обмеження розвитку круїзного туризму

Драйвери росту	Обмеження та ризики
Збільшення доходів середнього класу у нових регіонах (АРАС)	Економічні шоки, інфляція, зростання витрат на подорожі
Введення мега-суден з високою місткістю й економією на одиницю пасажирів	Посилення екологічних регулювань, високі капітальні витрати на модернізацію флоту
Зростання попиту на короткі або тематичні круїзи	Обмежена портова інфраструктура, конкуренція за маршрути
Повернення «реванш-туризму» після пандемії	Залежність від кліматичних, геополітичних, медичних факторів

Джерело: власна розробка автора

вималювалися наступними закономірностями:

- *консолідація ринку*: попри наявність численних операторів, великі компанії домінують у мас-ринкових масштабах, що дає переваги за рахунок масштабування;
- *диференціація продукту*: Зростає число нішевих круїзів (експедиційні, тематики, короткі перебування), що відповідає зміні поведінки споживачів – більше бажання за «досвід», а не лише «місце»;
- *глобалізація маршрутів*: ринки, що раніше були відносно маргінальними (Азія, Латинська Америка, Південний Схід Азії) – тепер стають пріоритетом;
- *стійкий попит, але з підвищеними вимогами*: пасажирів очікують високого рівня сервісу, екологічної відповідальності, цифрових рішень.
- *сезонність і морські, кліматичні обмеження*: хоч ринок росте, він залишається чутливим до клімату, маршруту, порту і зовнішніх ризиків (пандемії, геополітика, екологія).

1.3. Особливості організації морських круїзів та побудови маршруту

Водний туризм охоплює морські, річкові та озерні подорожі, зокрема круїзні тури, яхтинг, дайвінг, серфінг та інші види рекреаційної діяльності, пов'язані з використанням водних ресурсів. Цей сегмент належить до найбільш динамічних складових структури світового туристичного ринку, демонструючи стійкі тенденції до зростання.

Основними мотивами вибору водних подорожей є прагнення до відпочинку в акваторіях, пізнання нових територій, ознайомлення з історико-культурними пам'ятками та іншими туристичними об'єктами. На сучасному етапі круїзний туризм посідає провідні позиції серед видів водного туризму завдяки високому рівню комфорту та комплексності обслуговування. Рівень сервісного забезпечення на борту сучасних лайнерів часто відповідає стандартам провідних світових курортів преміумкласу.

Морський круїзний лайнер функціонує як автономний багатофункціональний комплекс, здатний одночасно приймати від двохсот до п'ятисот–шістсот пасажирів, а також відповідну кількість членів екіпажу та обслуговуючого персоналу.

Спектр послуг, що надаються на борту, вирізняється широкою різноманітністю та орієнтацією на різні вікові й соціальні групи туристів. До нього входять послуги ресторанного обслуговування, організація спортивно-оздоровчих заходів, проведення анімаційних програм, функціонування розважальних закладів, можливість пляжного відпочинку під час стоянок у портах, створення умов для проведення ділових зустрічей, освітніх заходів і виставкової діяльності. Для дітей і підлітків передбачаються спеціалізовані програми дозвілля. Крім того, на борту функціонують ресторани й бари, торговельні зони, кінозали, музичні салони та інші сервісні підрозділи, що забезпечують комплексне задоволення потреб мандрівників.

У структурі географії сучасної круїзної діяльності виокремлюються кілька провідних регіонів. До них належать акваторії басейну Мексиканської затоки, Карибського моря та Панамського каналу; Середземноморський басейн; маршрути навколо Скандинавського півострова із заходом у норвезькі фіорди; круїзи навколо Європи з відвідуванням столичних центрів, зокрема маршрути Балтійським морем; тривалі трансокеанські подорожі з Північної Америки навколо мису Доброї Надії до Індійського океану з подальшим проходженням до Індонезії та Австралії; круїзи в межах Океанії та в акваторії Австралії [9].

Провідними районами морських круїзів традиційно залишаються Карибський басейн і Середземне море. Визначальною перевагою Карибського регіону є можливість цілорічної організації круїзних подорожей завдяки сприятливим кліматичним умовам. Тривалість морських круїзів варіюється залежно від напрямку маршруту й зазвичай становить від одного тижня до одного місяця.

Класичним напрямом морських круїзів вважається Середземномор'я. Такі маршрути охоплюють кілька європейських держав, зокрема Іспанію, Францію, Італію та Грецію, а також країни Північної Африки – Марокко, Туніс і Єгипет. Значним попитом користуються круїзи вздовж узбережжя Великої Британії, Скандинавських країн.

Упродовж останніх років зростає популярність експедиційних круїзів до узбережжя Антарктиди та в напрямку Північного полюса. Сезонна специфіка таких маршрутів зумовлює їх диференціацію: в літній період навігація здійснюється в арктичному напрямі, тоді як узимку основним районом є Антарктика. Окремі круїзні компанії пропонують навколосвітні подорожі тривалістю понад 120–140 днів [11].

Останнім часом помітного поширення набули круїзи на пороммах як різновид морських подорожей, що характеризуються відносною короткотривалістю, економічною доступністю та зручністю логістики [9].

Морський флот забезпечує перевезення туристів та експлуатацію

круїзних суден, укомплектованих кваліфікованим персоналом і оснащених відповідно до чинних міжнародних вимог та стандартів безпеки. Технічний стан суден, рівень матеріально-технічного забезпечення та сервісу мають відповідати встановленим нормативам морських перевезень і туристичного обслуговування. Заміна постільної білизни в каютах пасажирів здійснюється не рідше одного разу на сім днів і входить до вартості базового пакета обслуговування.

До переліку послуг, що зазвичай включені у вартість круїзу, належать:

- медичне обслуговування (у межах первинної допомоги);
- користування шафками (крім автоматичних);
- бібліотека та читальні зали;
- дитячі кімнати;
- кімнати відпочинку;
- внутрішній телефонний зв'язок;
- телевізори в каютах і салонах;
- тренажерні зали, басейни, душові та ванни;
- шезлонги, килимки;
- постільна та банна білизна;
- інформаційні послуги довідкової служби під час подорожі.

Окрім послуг, включених у вартість круїзу, туристам можуть надаватися додаткові платні сервіси. До них належать:

- користування ігровими автоматами;
- спортивні тренажери (у разі їх окремої тарифікації);
- сауни та масажні послуги;
- перукарські та косметологічні послуги;
- послуги кравців і фотографів;
- поштовий зв'язок;
- пральня та хімчистка;
- придбання продуктів і товарів у магазинах, кіосках, кафетеріях і барах;

- телефонний зв'язок;
- організація екскурсій на березі.

Частина зазначених послуг надається безпосередньо судновласником, інші – у співпраці з партнерами в портах заходу. У зарубіжних туристичних зонах реалізація товарів і продуктів харчування здійснюється відповідно до чинних нормативно-правових вимог країни перебування [12].

Турагентства, що реалізують круїзний продукт, як правило, дотримуються аналогічної структури розподілу послуг у межах сформованих туристичних пакетів.

Перевезення багажу та ручної поклажі здійснюється відповідно до встановлених Правил перевезення. Протягом терміну дії договору перевезення та обслуговування на борту можуть запроваджуватися додаткові послуги за погодженням сторін.

У межах круїзної діяльності функціонують такі системи забезпечення обслуговування:

1. Система оплати послуг на борту – регламентує порядок розрахунків за додаткові сервіси.

2. Система обслуговування судна під час стоянки – охоплює процедури швартування, підключення до систем життєзабезпечення, технічне забезпечення та логістику.

3. Система туристичного обслуговування на березі – передбачає інформаційний супровід туристів (дані про ресторани, культурні події, транспортні маршрути, години роботи об'єктів, погодні умови) та можливість попереднього бронювання послуг.

Організація морських круїзів швидко перетворилася на прибутковий туристичний бізнес. Це сталося завдяки новій концепції і методології обслуговування круїзних туристів, яку висунув і здійснив головний маркетолог круїзної фірми «Carnival» Боб Дикенсон, який раніше служив в компанії Форда.

Круїзні маршрути можна розділити:

- кільцеві маршрути в певному басейні, наприклад, Середземного моря, з заходом в 8-12 портів різних прибережних країн і популярних морських курортів;
- маршрути open jaw , наприклад, навколо Європи, Скандинавії та інші, коли туристи йдуть тільки в один кінець маршруту;
- короткочасні виходи в море на 2-3 дня. Це так звані рейси « в нікуди». Нерідко такі рейси використовуються для спеціальних цілей, наприклад, для організації грального бізнесу. Наприклад, в Ізраїлі гральний бізнес заборонений, але на судах, які покидають межі територіального моря, таке азартна розвага допустимо;
- прибережні морські екскурсії і прогулянкові рейси;
- тривалі маршрути і кругосвітні подорожі тривалістю до півроку.

Деякі рейси включають перевезення груп туристів на короткий термін для відпочинку та ознайомлення з пам'ятними історичними місцями та іншими пам'ятками, здійснювану, як правило, між двома портами з зупинками і зупинками в них або без заходів і зупинок. Ці рейси можуть тривати більше 24 годин [12].

Круїзи різняться не лише за ціною і круїзною програмою, але й за маршрутами. За принципами організації круїзні маршрути поділяють на :

Клас Standard – круговий принцип створення маршруту, тобто круїз закінчується в тому місті, звідки він починався. Такі маршрути є стандартними і повторяються з року в рік.

Клас Premium – маршрут створюється за принципом « з порту в порт», тобто круїз починається в одному місті і закінчується в іншому. А звідти починається наступний круїз і так далше. Така організація маршрутів є більш різноманітною і цікавішою, аніж класу «Стандарт». Окрім цього, варто відмітити, що лайнери класу «Преміум» за своїми розмірами є меншими лайнерам «Стандарт», що дає можливість заходити в більшу кількість портів.

Клас Lux – це маршрути індивідуальні, які майже не повторяються.

Подорожувальники вільні у своєму виборі підсідати і сходити з лайнеру в будь-якому з портів на їх вибір. Ці судна із-за своїх порівняно невеликих розмірів мають можливість швартуватися в центрі міст, якщо через них протікають судноплавні ріки, а не в портах, звідки туристам потрібно довго добиратись до культурно-історичних туристичних пам'яток [14].

Круїзний рейс – це морський або річковий рейс, що здійснюється періодично або відповідно до встановленого розкладу за спеціально розробленими маршрутами. Такі рейси орієнтовані на перевезення туристів із заходом до найбільш привабливих портів та передбачають посадку і висадку пасажирів у початковому та кінцевому пунктах маршруту (Рис.1.1).

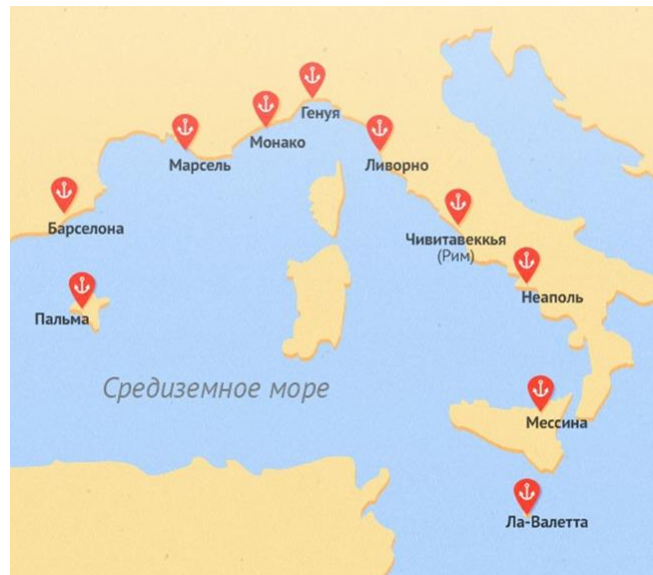


Рис. 1.1. Найбільш популярні для заходу лайнерів порти Середземного моря

При організації круїзів черговість портів може бути послідовною і комбінованою. У першому випадку судно заходить в порти згідно їх географічної ротації. Послідовний порядок зазвичай вибирається при виконанні рейсів, в яких початковий і кінцевий порти різні. При комбінованій послідовності порядок відвідування портів вибирається різний. Комбінований, встановлюється найчастіше, коли круїзні рейси починаються і закінчуються в одному і тому ж порту (круговий рейс). Комбінована послідовність, найчастіше, передбачає «шаховий» порядок відвідування

портів. Це дозволяє врівноважити тривалість морських переходів, що, в значній мірі, підвищує привабливість круїзу для пасажирів [13].

Залежно від кількості портів заходу круїзні рейси класифікуються на:

- *прості* – здійснюються між двома базовими портами без проміжних заходів;
- *складні* – виконуються між двома або кількома базовими портами чи портопунктами з передбаченими проміжними заходами судна та здійсненням пасажирських операцій (посадка, висадка, транзитне перебування).

Залежно від послідовності портів заходу, а також величини стоянкового часу, кругові рейси можуть бути:

- симетричні (судно в прямому і зворотному напрямку заходить в одні і ті ж порти);
- асиметричні (порти і порядок заходу судна в них у прямому і зворотному напрямку не збігаються).

За своєю геометричною побудовою схеми маршрутів руху суден можуть бути:

- лінійні – починаються в одному пункті, а закінчуються в іншому;

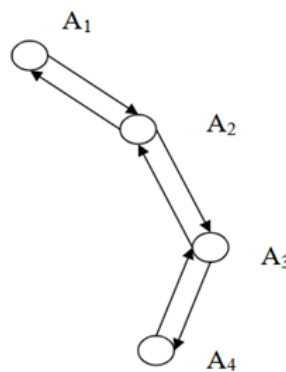


Рис. 1.2 Схема лінійного маршруту судна

- радіальні - передбачають переміщення в різних напрямках з одного пункту з поверненням до нього;
- радіально-замкнуті;

- кругові (кільцеві) - починаються і закінчуються в тому ж пункті, а порти розташовуються в географічній ротації;

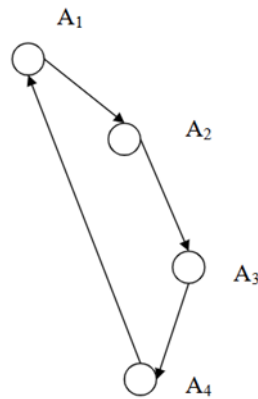


Рис. 1.3 Схема кругового (кільцевого) маршруту судна.

- ламано-замкнуті.

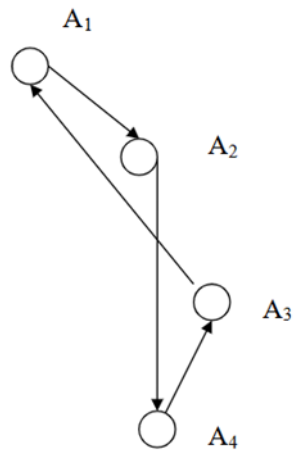


Рис. 1.4 Схема ламано-замкнутого маршруту судна.

Для організації круїзних перевезень найбільш доцільними вважаються кругова та ламано-замкнена схеми руху. За таких моделей судно відвідує кожен порт маршруту один раз із поверненням до початкового пункту відправлення. Практична реалізація подібної системи можлива, зокрема, за наявності щонайменше чотирьох портів заходу, що забезпечує варіативність побудови маршруту.

Основна складність формування маршруту за ламано-замкненою схемою полягає в оптимізації послідовності відвідування портів. Це завдання

за своєю суттю корелює з класичною математичною моделлю – задача комівояжера. Її зміст полягає в тому, що мандрівник, вирушаючи з певного міста, має відвідати кожний із $(n-1)$ пунктів лише один раз і повернутися до вихідної точки, обравши при цьому маршрут із мінімальними сумарними витратами.

За умови однакової вартості перевезення на одиницю відстані економічно найвигіднішим буде найкоротший за протяжністю маршрут. Таким чином, оптимізація круїзної логістики передбачає мінімізацію витрат часу та ресурсів при збереженні туристичної привабливості маршруту [13].

Висновки до Розділу 1.

1. Круїзний туризм є інтегрованою формою туристичної діяльності, що поєднує транспортні, готельні, розважальні та екскурсійні послуги в межах єдиного продукту, забезпечуючи високий рівень сервісу та комплексність обслуговування.

2. Світовий ринок чітко орієнтований на океанські круїзи (понад 70% ринку), які формують основні фінансові потоки. Кілька великих компаній (Carnival, Royal Caribbean, MSC тощо) контролюють значну частину перевезень, що дозволяє їм впроваджувати інновації та масштабувати бізнес.

3. Географія круїзного туризму має виражену регіональну диференціацію: лідерство зберігає Північна Америка, тоді як Європа та Азійсько-Тихоокеанський регіон демонструють значний потенціал зростання.

4. Попри стійку позитивну динаміку, круїзний туризм залишається залежним від зовнішніх факторів (економічних, екологічних, геополітичних), що визначає необхідність адаптивного управління та стратегічної диверсифікації розвитку.

РОЗДІЛ 2

ОРГАНІЗАЦІЯ МОРСЬКОГО КРУЇЗУ НА ЛАЙНЕРІ MSC WORLD EUROPA

2.1. Опис круїзного лайнера MSC World Europe від компанії MSC Cruises

Круїзний лайнер MSC World Europe належить міжнародній круїзній компанії MSC Cruises, яка пропонує круїзи по Середземному морю, Карибських островах, Південно-Східній Азії, Норвезьким фіордам та Північній Європі. Вона була заснована в Італії, зареєстрована у Швейцарії і має штаб-квартиру в Женеві. Ключові операційні офіси функціонують в Італії, зокрема в Неаполь та Генуя.

Це четверта з найбільших у світі круїзна компанія, що входить до структури MSC Group та перебуває у власності родини Апонте. Витоки діяльності групи пов'язані з 1970 роком, коли капітан Gianluigi Aponte придбав своє перше судно *Patricia* та заснував судноплавну компанію. У 1988 році підприємство вийшло на круїзний ринок, придбавши лайнер *Monterey*, а згодом інтегрувало активи компанії Lauro Lines, що стало підґрунтям для формування окремого круїзного підрозділу [15].

Флот MSC Cruises налічує понад двадцять сучасних круїзних суден, які класифікуються за серіями залежно від технічних характеристик, місткості та концепції обслуговування. До основних класів належать:

- *Lirica Class* – судна відносно меншої місткості, орієнтовані на традиційні маршрути;
- *Musica Class* – середнього розміру лайнери з розвиненою інфраструктурою;
- *Fantasia Class* – великотоннажні судна підвищеного рівня комфорту;
- *Seaside та Seaside EVO Class* – сучасні лайнери з акцентом на відкриті простори та інтеграцію з морським середовищем;

- *Meraviglia* та *Meraviglia Plus Class* – мегалайнери з високою пасажиромісткістю;
- *World Class* – новітня серія суден із впровадженням екологічних технологій, зокрема використанням зрідженого природного газу (LNG) та підвищеною енергоефективністю [16].

В табл. 2.1 наведена вибірка суден різних класів для ілюстрації: водотоннажність, максимальна пасажиромісткість, кількість екіпажу, а також обчислене співвідношення «пасажирів, екіпаж».

Таблиця 2.1

Характеристика флоту круїзної компанії MSC Cruises

№	Назва судна	Клас, Серія	Водотоннажність (т)	Пасажиромісткість (осіб)	Екіпаж (осіб)	Співвідношення «пасажирів» - екіпаж
1.	MSC Lirica	Lirica Class	65 591	2 548	720*	3,54 :1*
2.	MSC Musica	Musica Class	92 409	3 223	1 014*	3,18 :1*
3.	MSC Fantasia	Fantasia Class	137 936	4 363	-	-
4.	MSC Seaview	Seaside Class	153 516	5 119	-	-
5.	MSC Grandiosa	Meraviglia Plus Class	181 541	6 334	1704*	3,72 :1*
6.	MSC World Europa	World Class	215 863	6 762	2 138*	3,16 :1*

Джерело: складено на основі [18-20].

Упродовж останніх років компанія демонструє тенденцію до інвестування в судна більшої місткості: якщо лайнери класу Lirica розраховані приблизно на 2 500 пасажирів, то представники серії World Class

здатні приймати понад 6 700 осіб. Зокрема, судно MSC World Europa має валову місткість 215 863 GT і може вміщувати до 6 762 пасажирів.

Співвідношення кількості пасажирів до членів екіпажу в середньому коливається в межах від 3:1 до 4:1, що свідчить про орієнтацію компанії на масштабні круїзні формати та масовий сегмент ринку. Порівняно з окремими преміум-лініями, де цей показник є нижчим, модель MSC Cruises характеризується більшим обсягом перевезень і відповідною організаційною складністю.

Компанія активно модернізує флот, впроваджуючи інноваційні та екологічні рішення, що відповідають сучасним міжнародним вимогам щодо зменшення викидів і підвищення енергоефективності.

З позиції маркетингової стратегії MSC Cruises позиціонує свій продукт як круїзи в «європейському стилі», орієнтовані на сімейний відпочинок, багатонаціональну аудиторію та сучасну інфраструктуру на борту. Водночас у відгуках пасажирів іноді зазначається, що значні масштаби суден можуть ускладнювати забезпечення високого рівня персоналізованого обслуговування.

Загалом MSC Cruises володіє сучасним і диверсифікованим флотом із широкими можливостями охоплення різних ринкових сегментів – від відносно доступних сімейних круїзів до преміальних форматів. Такий масштаб діяльності забезпечує компанії конкурентні переваги, гнучкість у формуванні маршрутної мережі та цінової політики, водночас створюючи виклики щодо індивідуалізації сервісу в умовах значного пасажиропотоку.

MSC World Europa є першим лайнером компанії MSC Cruises, що функціонує на зрідженому природному газі (LNG), який вважається більш екологічним видом палива порівняно з традиційними судновими енергоресурсами. Судно належить до нового покоління круїзних лайнерів серії MSC World Class, інноваційного класу екологічно орієнтованих суден, розроблених компанією (рис. 2.1).



Рис. 2.1 Вигляд судна MSC World Europa з носової частини та корми
Джерело: на основі [21]

Конструкція судна передбачає інверсійний корпус із зворотним нахилом носової частини, що сприяє підвищенню гідродинамічної ефективності, зменшенню витрат палива та покращенню хвильової стійкості. Двадцятидвопалубний лайнер має двокорпусну Y-подібну архітектуру в кормовій частині та 104-метровий відкритий променад, оточений каютами з балконами.

Будівництво судна здійснювалося на французькій верфі Chantiers de l'Atlantique. Ходить під прапором Мальти. До 2027 років на цій верфі заплановано спорудження чотирьох лайнерів класу MSC World Class.

З технічного погляду всі лайнери MSC World Class оснащені енергетичною установкою, що працює на зрідженому природному газі. Використання LNG є важливим етапом у стратегії декарбонізації компанії та скорочення шкідливих викидів. Застосування цього виду палива дозволяє зменшити викиди оксидів сірки (SOx) приблизно на 99 %, а оксидів азоту (NOx) – на 85 %. За заявами компанії, MSC World Europa та інші судна цього класу характеризуються одним із найнижчих показників викидів у розрахунку на одного пасажера на добу в історії круїзної індустрії.

Основні технічні характеристики судна наведені в табл. 2.2

Основні технічні характеристики лайнера MSC World Europa

Параметр	Значення
Водотоннажність (Gross Tonnage)	215 863 т
Довжина	333,3 м
Ширина	47 м
Висота (від кіля до верхнього рівня)	68 м
Пасажиромісткість	6 850 осіб
Кількість кают	2 634 каюти
Екіпаж	2 138 осіб
Максимальна швидкість	22,98 вузла

Джерело: на основі [21]

Круїзний лайнер MSC World Europa вирізняється надзвичайно широким спектром номерного фонду, що охоплює 31 категорію кают. Каюти представлені різними категоріями, зокрема передбачено 16 кают класу Suite, близько 65 % з яких обладнані балконами (Рис. 2.2-2.3).

ТИПИ КАЮТ	
ВНУТРІШНЯ (ОДНОМІСНА) STUDIO FANTASTICA (IS)	ВНУТРІШНЯ BELLA (IB)
ВНУТРІШНЯ DELUXE FANTASTICA (IR1)	ВНУТРІШНЯ DELUXE FANTASTICA (IR2)
ГРАНД СЬЮТ AUREA (SX)	ГРАНД СЬЮТ З ТЕРАСОЮ ТА ДЖАКУЗІ AUREA (SXJ)
ГРАНД СЬЮТ ІЗ ТЕРАСОЮ AUREA (SXT)	З БАЛКОНОМ AUREA (BA)
ГРАНД СЬЮТ ІЗ ТЕРАСОЮ AUREA (SXT)	З БАЛКОНОМ AUREA (BA)
З БАЛКОНОМ BELLA (BB)	З БАЛКОНОМ DELUXE FANTASTICA (BR1)
З БАЛКОНОМ DELUXE FANTASTICA (BR2)	З БАЛКОНОМ DELUXE FANTASTICA (BR3)
З БАЛКОНОМ DELUXE FANTASTICA (BR4)	З БАЛКОНОМ З ВИДОМ НА ПРОМЕНАД DELUXE FANTASTICA (PR1)
З БАЛКОНОМ З ВИДОМ НА ПРОМЕНАД DELUXE FANTASTICA (PR2)	З БАЛКОНОМ З ВИДОМ НА ПРОМЕНАД DELUXE FANTASTICA (PR3)
З БАЛКОНОМ З ВИДОМ НА ПРОМЕНАД ТА МОРЕ DELUXE FANTASTICA (PV)	З БАЛКОНОМ З ОБМЕЖЕНИМ ВИГЛЯДОМ DELUXE FANTASTICA (BP)

Рис. 2.2 – Типи кают лайнера MSC World Europa

Джерело: на основі [22]

З БАЛКОНОМ З ВИДОМ НА ПРОМЕНАД ТА МОРЕ DELUXE FANTASTICA (PV)	З БАЛКОНОМ З ОБМЕЖЕНИМ ВИГЛЯДОМ DELUXE FANTASTICA (BP)
З ВІКНОМ (ОДНОМІСНА) STUDIO FANTASTICA (OS)	З ВІКНОМ BELLA (OB)
З ВІКНОМ DELUXE FANTASTICA (OR1)	З ВІКНОМ DELUXE FANTASTICA (OR2)
З ВІКНОМ INFINITE AUREA (VLA)	З ВІКНОМ INFINITE FANTASTICA (VL1)
СЬЮТ DELUXE YACHT CLUB (YC1)	СЬЮТ DUPLEX YACHT CLUB (YCD)
СЬЮТ DUPLEX ІЗ ДЖАКУЗІ YACHT CLUB (YJD)	СЬЮТ JUNIOR AUREA (BGA)
СЬЮТ OWNER'S YACHT CLUB (YC4)	СЬЮТ PREMIUM AUREA (SL1)
СЬЮТ ROYAL YACHT CLUB (YC3)	СЬЮТ ВНУТРІШНІЙ YACHT CLUB (YIN)
СЬЮТ З ВИДОМ НА ПРОМЕНАД ТА МОРЕ DELUXE AUREA (SRP)	СЬЮТ З ВИДОМ НА ПРОМЕНАД ТА МОРЕ PREMIUM AUREA (SLP)

Рис. 2.3 – Типи кают лайнера MSC World Europa

Джерело: на основі [22]

На перший погляд така кількість може здаватися надмірною, однак більшість із них мають подібні параметри площі та оформлення інтер'єру. Основні відмінності між каютами в межах однієї категорії зумовлені їх розташуванням на судні (у носовій, центральній чи кормовій частині), а також характеристиками огляду – наявністю повністю відкритого морського краєвиду або частково обмеженої видимості з балкона чи вікна. Окремі категорії кают із балконами або вікнами орієнтовані не на відкрите море, а на внутрішній простір лайнера – зокрема на зону World Promenade, що виконує функцію прогулянкової та рекреаційної локації (Рис 2.4).



Рис. 2.4 – Оформлення інтер'єру кают на MSC World Europa

Джерело: на основі [23]

Найбільш диференційованою частиною номерного фонду є люкси, які представлені 13 категоріями. Деякі з них належать до ексклюзивного формату розміщення та входять до приватної семипалубної зони у носовій частині судна – MSC Yacht Club. Цей простір функціонує як автономний комплекс підвищеного комфорту та передбачає наявність окремого ресторану, бару, лаунж-зон із панорамними вікнами, а також приватного відкритого басейну на сонячній палубі. Доступ до інфраструктури MSC Yacht Club обмежений і надається виключно гостям відповідних категорій люксів (Рис 2.5)

Стандартне оснащення кают на борту MSC World Europa включає фен, місткий сейф (розрахований, зокрема, на зберігання великогабаритного ноутбука) та телевізор. Водночас перегляд фільмів через бортову систему телемовлення здійснюється на платній основі – орієнтовна вартість одного перегляду становить 9,5 доларів США, що зумовлює доцільність попереднього планування розважального контенту.

Серед найпрестижніших варіантів розміщення виокремлюються два найбільші люкси категорії MSC Yacht Club Owner's. Їхня площа становить відповідно 152 м² та 143 м². Кожен із цих апартаментів передбачає наявність просторих спалень із гардеробними кімнатами, окремих їдалень і віталень, а також великих приватних балконів, обладнаних власними джакузі та відкритими обідніми зонами, що забезпечує максимальний рівень комфорту та приватності під час подорожі.



Рис. 2.5 – Люкси категорії MSC Yacht Club Owner's

Джерело: на основі [23]

Середня кількість пасажирів на каюту: $6\,762 \text{ пасажирів} \div 2\,633 \text{ (або } 2\,626) \text{ каюти} = 2,57 \text{ пасажирів на каюту}$. Це свідчить про те, що більшість кабін розраховані на 2–4 особи, що логічно для сімейного відпочинку або пар.

Загальна площа громадських просторів становить близько 40 тис. м², з яких приблизно 15 тис. м² припадає на відкриті зони. Інфраструктура судна включає критий променад зі світлодіодною стелею, що імітує небо, панорамні ліфти, театр і концертний зал, аквапарк, суху гірку заввишки 11 палуб, сім басейнів, спа-центр, розважальний парк, казино (рис. 2.6).

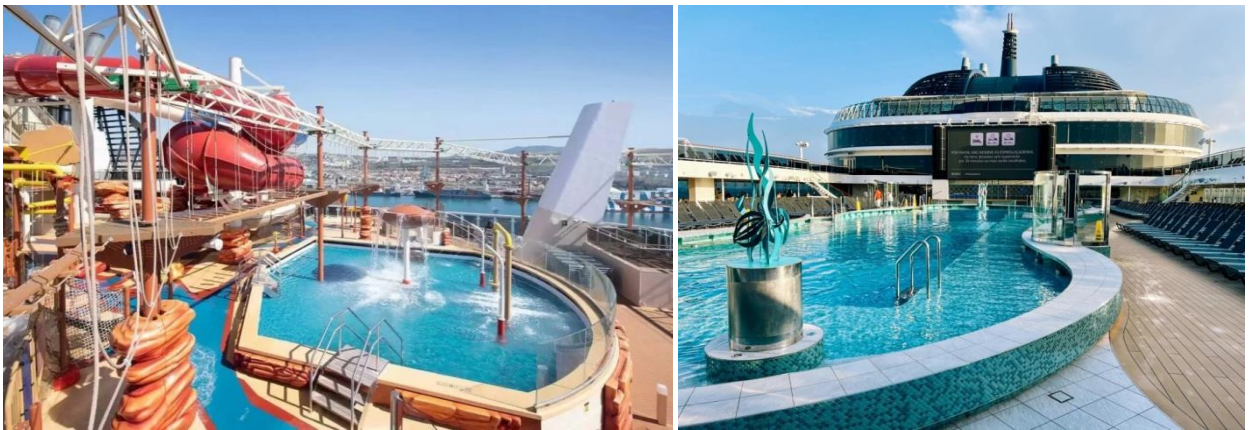


Рис. 2.6 – Інфраструктура судна

Джерело: на основі [23]

Головними закладами харчування під час круїзу є п'ять основних ресторанів. Саме в них гостям подають страви та напої, що входять до вартості круїзного пакета. Ці ресторани забезпечують повноцінне щоденне харчування пасажирів відповідно до встановленого меню та сервісних стандартів компанії. Окрім основних ресторанів, на борту функціонують два безкоштовні буфети з акцентом на італійську кухню – La Brasserie та Il Mercato. У цих закладах харчування організовано за системою «шведський стіл», що дозволяє гостям самостійно обирати страви з широкого асортименту без додаткової оплати.

На додаток до закладів, включених у вартість круїзу, лайнер пропонує шість спеціалізованих ресторанів із платним обслуговуванням. У цих закладах представлено розширене меню, яке охоплює різноманітні

гастрономічні напрями – від преміальних стейків до суші та інших вишуканих страв. Відвідування таких ресторанів передбачає додаткову оплату.

Найбільш дорогим і розкішним платним закладом на борту є Chef's Garden Kitchen. Ресторан працює під керівництвом шеф-кухаря Niklas Ekstedt, відзначеного зіркою Michelin. У меню представлено страви традиційної скандинавської кухні, які подаються за фіксованою ціною (орієнтовно 70 доларів США за сет-меню). Заклад орієнтований на поціновувачів авторської гастрономії та високого рівня кулінарного мистецтва (Рис. 2.7).



Рис. 2.7 - Ресторани на лайнері MSC World Europa

Джерело: на основі [23]

Загалом на лайнері працює 33 заклади харчування – ресторани, кафе, бари й лаунж-зони. Така багатофункціональна структура забезпечує можливості для відпочинку, розваг, спорту та шопінгу відповідно до сучасних стандартів масового круїзного туризму.

Отже, MSC World Europa є ключовим активом MSC Cruises, який дозволяє компанії закріпити позиції в сегменті великих, сучасних і екологічних круїзів. При плануванні туру цей лайнер дає значні переваги: широкий вибір кают, багата інфраструктура, актуальні технології. Водночас при конкретному виборі маршруту чи плануванні послуг варто враховувати його великі розміри, велику кількість пасажирів і потенційні логістичні, сервісні виклики.

2.2. Побудова схеми круїзного маршруту та складання розкладу

Круїзні подорожі Європою є популярною формою туризму, що поєднує відвідування кількох країн із комфортом морського транспорту. Завдяки розвиненій портовій інфраструктурі та багатій культурній спадщині регіону, європейські круїзи доступні протягом усього року. Пасажири мають можливість ознайомитися з історичними пам'ятками, природними ландшафтами та культурними особливостями різних країн, водночас користуючись сучасними зручностями круїзних лайнерів. Значною перевагою такого формату подорожі є можливість спостерігати прибережні краєвиди та архітектурні ансамблі міст з моря, що часто відкриває нові ракурси відомих туристичних локацій [34].

Італія посідає важливе місце серед туристичних напрямків Європи завдяки своїй винятковій історико-культурній спадщині. Столиця країни, Рим, вважається одним із найдавніших міст Європи та є центром великої кількості археологічних і архітектурних пам'яток, значна частина яких належить до періоду Давнього Риму. Місто входить до переліку об'єктів Світової спадщини ЮНЕСКО. Іншим важливим туристичним центром є Венеція – історичне місто, збудоване на понад 100 островах Венеційської лагуни та відоме своєю системою каналів і мостів. Венеція також включена до списку Світової спадщини ЮНЕСКО та щороку приваблює мільйони туристів. Окреме місце в культурі країни посідає італійська кухня, яка є однією з найвідоміших у світі. Такі страви, як піца та паста, поширилися далеко за межами Італії та стали важливою частиною глобальної гастрономічної культури.

Франція традиційно розглядається як один із провідних туристичних центрів світу. За даними міжнародних туристичних організацій, країна протягом багатьох років залишається однією з найбільш відвідуваних держав. Франція відома своєю культурною спадщиною, архітектурними пам'ятками та значним впливом на розвиток світової моди й мистецтва.

Окремої уваги заслуговує Лазуровий берег, розташований на узбережжі Середземного моря. Цей регіон відомий сприятливим кліматом, мальовничими прибережними містами та розвиненою туристичною інфраструктурою.

Іспанія також є важливим туристичним центром Європи, що поєднує багату історію, різноманітні культурні традиції та унікальну архітектурну спадщину. Одним із найбільш відвідуваних міст країни є Барселона – столиця автономної області Каталонія. Місто відоме своїми архітектурними пам'ятками, зокрема роботами видатного архітектора Антоніо Гауді, серед яких особливе місце посідає храм Саграда Фамілія. Поєднання історичних кварталів, сучасної урбаністичної культури та середземноморського узбережжя робить Барселону одним із провідних туристичних центрів Європи.

Таким чином, круїзні маршрути Європою дозволяють туристам у відносно короткий період ознайомитися з культурною, історичною та природною різноманітністю регіону, поєднуючи пізнавальний туризм із комфортом морської подорожі.

Одним із прикладів таких маршрутів є круїз MSC World Europa по маршруту Барселона – Марсель – Генуя – Неаполь – Мессіна – Валлетта – Барселона.

Маршрут обрано з урахуванням популярності портів, культурної та історичної цінності об'єктів, а також оптимальної тривалості переходів і стоянок у портах.

Для розробки маршруту були враховані такі критерії:

- популярність портів серед туристів;
- тривалість морських переходів (щоб не перевантажувати пасажирів);
- розвиненість портової інфраструктури для великого лайнера;
- культурна та природна привабливість місць.

Запропонований маршрут круїзу має чітко вибудовану логічну послідовність і є круговим. Подорож розпочинається у базовому порту Барселони, після чого круїзний лайнер послідовно здійснює заходи до портів Марселя, Генуї, Неаполя, Мессіни та Валлетти, завершуючи маршрут поверненням до початкового пункту відправлення. Така організація маршруту дозволяє охопити території трьох європейських держав – Іспанії, Франції та Італії, а також острівної держави Мальти. Завдяки цьому пасажери отримують можливість ознайомитися з культурними, історичними та природними особливостями різних регіонів Середземномор'я, що значно підвищує туристичну цінність подорожі.

Після того як ми визначили маршрут, наведемо його карто-схему (Рис. 2.8) та таблицю відстаней (табл. 2.3).

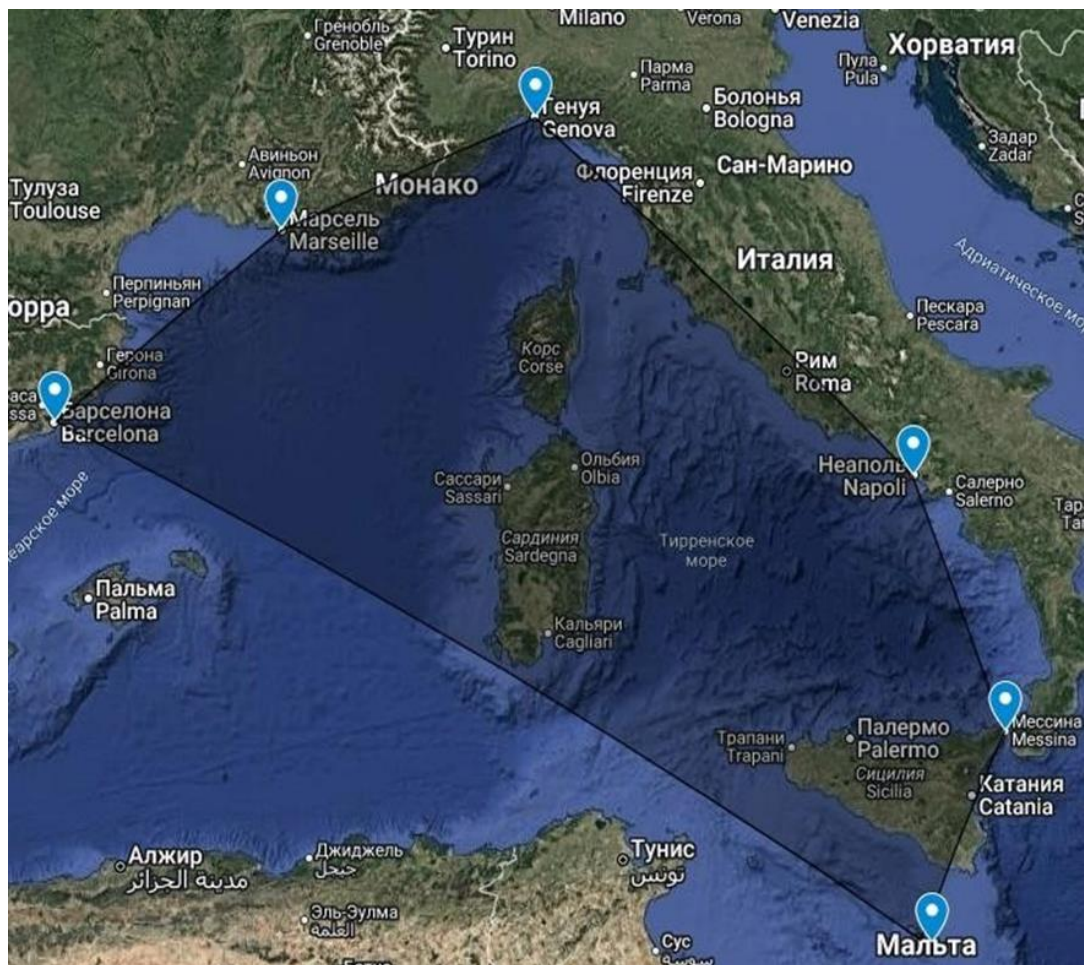


Рис. 2.8. Круїзний маршрут лайнера MSC World Europa по Середземному морю

Джерело: розроблено автором на основі Google Earth

Таблиця 2.3

Відстані між портами, милі

	Порт1 Барселона	порт 2 Марсель	порт 3 Генуя	порт 4 Неаполь	порт 5 Мессіна	порт 6 Валлетта
Порт1 Барселона	-					
порт 2 Марсель	185	-				
порт 3 Генуя	395	210	-			
порт 4 Неаполь	765	580	370	-		
порт 5 Мессіна	935	750	540	170	-	
порт 6 Валлетта	1090	905	695	325	155	-
порт 7 Барселона	1785	-	-	-	-	695

Джерело: складено автором на основі Google Earth

Отже, загальна протяжність круїзного маршруту складатиме 1785 миль.

Далі розрахуємо елементи часу рейсу [36].

При розрахунку елементів часу рейсу дуже важливо встановити необхідну тривалість стоянки в портах заходу, яка визначається туристичним характером пасажиропотоку. Привабливість портів заходу збільшує або зменшує стоянковий час в портах, а віддаленість визначає величину ходового часу. Зі збільшенням кількості портів заходу оптимальна тривалість рейсу також буде збільшуватися.

Розрахунок тривалості пасажирського рейсу розраховують за формулою:

$$t_p = t_x + t_{ct} \quad (2.1)$$

t_x - ходовий час, год. (доб.)

t_{cm} – стоянковий час судна за рейс, год. (доб.)

- Ходовий час визначають для кожного міжпортового переходу.

- Стоянковий час розраховується для базового, кінцевого та

проміжкових портів окремо для кожного.

Ходовий час рейсу судна розраховують за формулою:

$$t_x = t_{x.ч} + t_{ман.} + t_{обм.} + t_{x.затр.} \quad (2.2)$$

де $t_{x.ч}$ - чистий ходовий час, год. (доб.);

$t_{ман.}$ - час маневрування, год. (доб.);

$t_{обм.}$ - час проходження судном ділянок з обмеженою швидкістю, год. (доб.);

$t_{x.затр.}$ - час на інші затримки на шляху, окрім стоянок в портах, год. (доб.).

Чистий ходовий час на кожній міжпортовій ділянці визначають на базі найкоротшої (табличної) відстані між портами за формулою:

$$t_{x.ч} = \frac{L_{діл.} - L_{обм.}}{v_x} \quad (2.3)$$

де $L_{діл.}$ - загальна протяжність ділянки, милі;

$L_{обм.}$ - протяжність ділянки з обмеженою швидкістю, милі;

v_x - експлуатаційна швидкість судна, вузли.

$$t_{x.ч} = \frac{185 + 210 + 370 + 170 + 155 + 695}{21} = \frac{1785}{21} = 85 \text{ год}$$

На підставі відстаней між портами з урахуванням часу руху судна (в нашому круїзі взято середню швидкість 21 вузол, при максимальній швидкості судна 22,98 вузла), визначено чистий ходовий час переходу судна між заданими портами. Дані наведено в табл. 2.4. Встановлено, що чистий ходовий час кругового круїзного маршруту складатиме 85 годин (3,5 доби) без урахування часу стоянки у портах заходу.

Час, необхідний для маневрування та швартових операцій круїзного лайнера, залежить від розміру судна, завантаженості порту, погодних умов та роботи портових служб. Для великих круїзних суден середній норматив становить від 30 до 60 хвилин на захід у порт і приблизно 20–40 хвилин на відхід від причалу.

Таблиця 2.4

Час переходу між портами, год.

	Порт1 Барселона	порт 2 Марсель	порт 3 Генуя	порт 4 Неаполь	порт 5 Мессіна	порт 6 Валлетта
Порт1 Барселона	-					
порт 2 Марсель	8,8	-				
порт 3 Генуя	18,8	10	-			
порт 4 Неаполь	36,4	27,6	17,6	-		
порт 5 Мессіна	44,5	35,7	25,7	8,1	-	
порт 6 Валлетта	51,9	43,1	33,1	15,5	7,4	-
порт 7 Барселона	85	-	-	-	-	33,1 (1 доба 9,1 год.)

Джерело: розроблено автором

Для розрахунків у транспортній логістиці зазвичай приймають приблизно 1 годину на повний цикл маневрів у порту (включаючи підхід, розворот і швартування) та близько 30 хвилин на відшвартування і вихід із порту [13]. В табл. 2.5 наведено час для маневрування та швартування в портах заходу по даному маршруту. Як видно з таблиці, орієнтовний сумарний час на маневри та швартові операції становить приблизно 9 годин за весь маршрут.

Отже, ходовий час рейсу складатиме:

$$t_x = 85 + 9 = 94 \text{ год.}$$

Стоянковий час для кожного порту встановлюється на основі досвіду роботи з урахуванням специфіки рейсу, того інтересу, який представляє той чи інший порт для пасажирів, кількості перевезених пасажирів, а також сезонності плавання.

Орієнтований час маневрових та швартових операцій

Порт	Захід у порт і швартування	Відхід із порту	Загальний час маневрів
Барселона	~60 хв	~30 хв	~1 год 30 хв
Марсель	~60 хв	~30 хв	~1 год 30 хв
Генуя	~60 хв	~30 хв	~1 год 30 хв
Неаполь	~60 хв	~30 хв	~1 год 30 хв
Мессіна	~60 хв	~30 хв	~1 год 30 хв
Валлетта	~60 хв	~30 хв	~1 год 30 хв

Джерело: власна розробка автора

Стоянковий час складається з витрат, пов'язаних з виробництвом пасажирських і вантажних операцій, постачанням, бункеруванням, обслуговуванням та інших операцій і розраховується за формулою:

$$t_{\text{ст.}} = t_{\text{ст.пас.}} + t_{\text{доп.}} + t_{\text{обсл.}} + t_{\text{доц.}} \quad (2.4)$$

де $t_{\text{ст.пас.}}$ - час на пасажирські операції, год.;

$t_{\text{доп.}}$ - час на допоміжні операції, год.;

$t_{\text{обсл.}}$ - час на операції обслуговування, год.;

$t_{\text{доц.}}$ - доцільний час з позицій судновласника та необхідний круїзним пасажиром для огляду порту заходу, год. (доб.).

Визначимо складові стоянкового часу.

Для круїзних лайнерів середній час висадки та посадки пасажирів становить приблизно 1,5–2 год. При пасажиромісткості судна MSC World Europa 6700 пасажирів і кількості трапів 4 (типово для великих круїзних лайнерів), пропускна здатність одного трапа складає 800 пас./год. Отже, пропускна здатність трапів складатиме 3200 пасажирів за годину. Час висадки пасажирів триватиме 2,1 год. (6700:3200), або 2 год. 6 хв. Процес посадки зазвичай триває трохи довше через перевірку документів та контроль безпеки, 2,3 год. (2 год. 18 хв.).

$$t_{\text{ст.пас.}} = 2,1 + 2,3 = 4,4 \text{ год. (4 год. 24 хв.)}$$

Допоміжні операції, до яких входить постановка трапів, митний і прикордонний контроль, оформлення портових документів, організація екскурсійних груп.

$$\text{Середній час: } t_{\text{доп.}} = 1 \text{ год.}$$

До операцій обслуговування судна входять: постачання продовольства, бункерування паливом, вивезення відходів, технічне обслуговування.

$$\text{Для круїзного лайнера } t_{\text{обсл.}} = 2 \text{ год.}$$

Доцільний час перебування пасажирів у порту - це основний час стоянки, який необхідний для екскурсій, самостійного огляду міста, відпочинку та шопінгу.

$$\text{Для середземноморських круїзів зазвичай } t_{\text{доц.}} = 5 \text{ год.}$$

Отже, тривалість стоянок у більшості портів становить у середньому від 9 до 12 годин. В нашому дослідженні стоянковий час в середньому буде складати:

$$t_{\text{ст.}} = 4,4 + 1 + 2 + 5 = 12,4 \text{ год.}$$

Так, як в нашому дослідженні кількість портів заходу 5, то $t_{\text{ст. заг.}} = 12,4 \cdot 5 = 62 \text{ год. (2 доб. 13 год.)}$

Отже, тривалість круїзного рейсу складатиме:

$$t_p = 85 + 62 = 147 \text{ год. (6 діб 3 год.)}$$

Опираючись на визначену тривалість круїзного маршруту складемо розклад руху судна по обраному маршруту *Барселона-Валлетта-Барселона*. Як правило, розклади (графіки) руху судна розробляються і затверджуються оператором (фрахтувальником) за узгодженням із зацікавленою туристською організацією до 1 грудня передпланового року.

В розкладі враховано прибуття судна в ранкові або денні години (08:00–09:00), що відповідає режиму роботи портів (8:00–18:00) і зменшує перевантаження пасажирських терміналів. Прибуття у проміжні порти

заплановано на день, що дає можливість проводити екскурсії, а відправлення – увечері, після завершення туристичних програм. Ранкове прибуття до Барселони (08:00) дозволяє пасажиром скористатися авіарейсами, залізничним транспортом та міською інфраструктурою (табл.2.6).

Отже, усі стоянки в портах тривають у середньому від 8 до 10 годин, що дає змогу пасажиром повноцінно брати участь у наземних екскурсіях, шопінгу та відпочинку. Пересування між пунктами здебільшого здійснюються в нічний час, що дозволяє раціонально використовувати денні

Таблиця 2.6

Розклад руху судна MSC World Europa на маршруті

Барселона-Валлетта-Барселона

День	Місто	Прибуття (год)	Відправлення (год)	Тривалість стоянки (год)
1	Барселона	-	19.00	-
2.	Марсель	8.00	18.00	10 год.
3.	Генуя	8.00	18.00	10 год.
4.	Неаполь	7.00	18.00	11 год.
5.	Мессіна	12.00	20.00	8 год
6.	Валлетта	9.00	17.00	8 год.
7.	Відкрите море	-	-	
8.	Барселона	8.00		

Джерело: власна розробка автора

Після складання розкладу проведемо перерахунок ходового, стоянкового часу і часу рейсу з урахуванням складеного розкладу.

Ходовий час рейсу після корегування:

$$t'_x = t_{x.1} + t_{x.2} + t_{x.3} + t_{x.n} \quad (2.1)$$

де tx_1 , tx_2 , tx_3 , ..., tx_n - час переходу між портами маршруту з розкладу, год. (доба).

$$t'_x = 13 + 14 + 13 + 18 + 13 + 39 = 110 \text{ год. (4 доб 14 год.)}$$

Стоянковий час рейсу після корегування:

$$t'_{\text{ст}} = t_{\text{ст.1}} + t_{\text{ст.2}} + t_{\text{ст.3}} + t_{\text{ст.n}} \quad (2.2)$$

де $t_{\text{ст.1}}, t_{\text{ст.2}}, t_{\text{ст.3}}, \dots, t_{\text{ст.n}}$ - час стоянки в кожному порту маршруту з розкладу, год. (доб.)

$$t'_{\text{ст}} = 10 + 10 + 11 + 8 + 8 = 47 \text{ год. (1 доба 22 год.)}$$

Час рейсу після корегування:

$$t'_p = t'_x + t'_{\text{ст}} \quad (2.3)$$

$$t'_p = 110 + 47 = 157 \text{ год. (6 діб, 13 год.)}$$

Отриманий часовий баланс відповідає типовій 7-денній тривалості середземноморського круїзу, що підтверджує раціональність обраного маршруту та графіка руху судна.

Отже, тривалість маршруту складатиме ~ 7 діб. Круїз триває сім діб, але календарно охоплює вісім днів через те, що день посадки та день висадки не включають повноцінних переходів. Маршрут включає як денні, так і нічні переходи, що дозволяє пасажиром повністю насолодитися перебуванням на борту, а також забезпечує ефективну організацію обслуговування лайнера.

Переміщення між портами здебільшого здійснюється у нічний період, що дозволяє максимально ефективно використовувати денний час для туристичної активності та огляду міст.

Окремим елементом маршруту є день перебування лайнера у відкритому морі (восьмий день подорожі). Цей період призначений для відпочинку пасажирів на борту судна та користування інфраструктурою лайнера, зокрема ресторанами, басейнами, театральними майданчиками, зонами відпочинку та спа-комплексами. Крім того, наявність такого дня

дозволяє екіпажу здійснювати планові технічні перевірки та обслуговування судна без порушення загального графіка маршруту.

Далі визначається кількість рейсів за навігаційний період:

$$n_p = \frac{T_{\text{нав.}}}{t'_p} \quad (2.4)$$

де $T_{\text{нав.}}$ - навігаційний період судна, год. (доба). Навігаційний період приймається рівним періоду сезонності в заданому регіоні.

$$n_p = \frac{276}{7} = 40 \text{ діб}$$

Отримане значення n_p округляється в більшу сторону до цілого числа.

2.3. Характеристика портів заходу щодо їх туристичної привабливості

Як зазначено в роботі [36] вивчення процесу обслуговування круїзних суден у портах заходу є актуальним. Надаймо детальну характеристику портів заходу лайнеру щодо їх туристичної привабливості та берегову програму. Портом відправки є *Барселона*.

Барселона (Іспанія)

Місто впевнено закріпилося серед провідних морських центрів світу, посідаючи четверте місце за обсягами пасажирських перевезень. Розташований біля підніжжя бульвару Ла Рамбла, недалеко від центру міста. Порт має 7 круїзних терміналів (А, В, С, D, S, E, N), які приймають провідні світові лайнери, забезпечуючи зручний доступ до визначних пам'яток міста. Термінали А, В, С та D (Adossat Pier) приймають найбільші лайнери, а термінали N, S та E розташовані ближче до центру, поруч із World Trade Center. Для зручності пасажирів між терміналом Adossat та центром міста (пам'ятник Колумбу) курсує спеціальний автобус-шаттл (Blue Bus). Порт знаходиться всього за 22 хвилини їзди від аеропорту, що робить його зручним для круїзних туристів [23].

У 2025 році головний порт Каталонії прийняв близько 4,0 мільйона пасажирів круїзних лайнерів, поступившись лише трьом портам штату Флорида. Такий показник підкреслює не лише транспортну потужність, а й надзвичайну туристичну привабливість міста.

Значну роль у цьому відіграють провідні круїзні оператори, зокрема MSC Cruises, Royal Caribbean International та Pullmantur Cruises, які активно використовують порт Барселони як ключовий пункт своїх маршрутів. Високий пасажиропотік пояснюється унікальним поєднанням факторів: вигідне географічне розташування на узбережжі Середземного моря, розвинена портова інфраструктура та багатий культурно-історичний потенціал Барселони. Місто приваблює туристів архітектурною спадщиною, зокрема роботами Антоні Гауді, серед яких особливе місце займає Саграда Фамілія, а також атмосферою середземноморського курорту (Рис.2.9).



Рис. 2.9. Круїзний порт Барселона [24].

Марсель (Франція)

Марсельський порт, відомий як Grand Port Maritime de Marseille (Marseille-Fos), розташований уздовж мальовничого середземноморського узбережжя Франція, де блакитні хвилі омивають стародавні причали (Рис. 2.10). Його історія бере початок ще у 600 році до н.е., коли грецькі мореплавці заснували тут колонію Массилія – один із найдавніших портів Європи. Відтоді він став свідком ключових історичних подій: римських завоювань, середньовічної торгівлі та морських пригод, що формували унікальний культурний ландшафт регіону [25].



Рис. 2.10. Круїзний порт Марсель [25]

У XIX столітті порт пережив період розквіту, ставши важливими «воротами до Сходу»: саме через Марсель до Європи надходили прянощі, шовк і екзотичні товари, які надавали місту атмосферу космополітичності. Ця спадщина збереглася й сьогодні, формуючи особливий шарм міста, де поєднуються французькі, середземноморські та північноафриканські культурні впливи.

Сьогодні Марсельський порт – це не лише індустріальний гігант, а й важливий туристичний вузол. Щороку він приймає тисячі круїзних лайнерів, відкриваючи мандрівникам доступ до знакових локацій, таких як Старий порт Марселя, базиліка Нотр-Дам-де-ла-Гард та мальовничі каланки Середземномор'я, обслуговуючи понад 1,5 млн круїзних туристів на рік [25].

Генуя (Італія)

Найбільший морський порт Італії, розташований у мальовничому місті Генуя, поєднує у собі багату історичну спадщину та сучасну туристичну інфраструктуру (Рис. 2.11). Це батьківщина видатних постатей, зокрема Христофор Колумб і Нікколо Паганіні, а також місто, відоме своїми середньовічними палацами та вузькими вуличками, що створюють унікальну атмосферу старовинного середземноморського центру. Сьогодні Генуя є важливим адміністративним і економічним осередком із населенням близько 500 тисяч осіб, розташованим на узбережжі Лігурійського моря [26]. Сучасний генуезький порт є не лише транспортним вузлом міжнародного значення, а й важливим туристичним центром. Щороку він приймає мільйони



Рис. 2.11. Круїзний порт Генуя [26]

відвідувачів з усього світу, серед яких значну частину становлять пасажери круїзних лайнерів, що вирушають у подорожі Середземним морем. Портова зона активно інтегрована у туристичний простір міста: тут розташовані набережні для прогулянок, ресторани з місцевою кухнею, музеї та культурні об'єкти, що робить її привабливою як для транзитних туристів, так і для тих, хто залишається в місті на довший час.

Більшість мандрівників також користуються Міжнародний аеропорт імені Христофора Колумба, який розташований лише за 6 км від центру міста та забезпечує зручне авіасполучення з провідними містами Європи та світу. Завдяки поєднанню морських і повітряних транспортних можливостей, Генуя виступає важливими «воротами» до Італії та популярною відправною точкою для туристичних подорожей [26].

Неаполь (Італія)

Неаполітанський порт, відомий також як Port of Naples, є одним із найважливіших і найдавніших морських вузлів Італії, розташованим у жвавому місті Неаполь на узбережжі Тірренського моря (Рис. 2.12). Завдяки вигідному географічному положенню він із давніх часів виконує роль ключових «воріт» до Середземномор'я, поєднуючи торговельні, транспортні та туристичні функції [27].

Сьогодні порт виступає не лише потужним логістичним центром, а й важливою точкою входу для мандрівників, які прагнуть відкрити багату культурну та природну спадщину регіону. Саме звідси туристи вирушають до мальовничих островів Капрі та Іск'я, а також до всесвітньо відомих



Рис. 2.12. Круїзний порт Неаполь [27]

історичних і природних пам'яток, таких як Помпеї і Амальфітанське узбережжя. Близькість до цих об'єктів робить порт надзвичайно привабливим для круїзного туризму та короткострокових подорожей.

Портова територія гармонійно інтегрована в міський простір і сама по собі є туристичною локацією: набережні відкривають панорамні види на затоку та вулкан Везувій, тут зосереджені ресторани з автентичною неаполітанською кухнею, прогулянкові зони та культурні об'єкти. Атмосфера порту поєднує енергію великого міста з романтикою морських подорожей, що створює унікальний досвід для відвідувачів [27].

Інфраструктура порту є різноманітною та сучасною, загалом порт налічує близько 70 причалів і має значні площі для зберігання контейнерів, що підкреслює його універсальність і стратегічне значення. Поєднання потужної інфраструктури з високою туристичною привабливістю робить Неаполітанський порт одним із ключових центрів морського туризму в Італії.

Мессіна (Сицилія)

Круїзний порт Мессіна, розташований у стратегічно важливій протоці Мессінська протока, є одним із провідних морських вузлів Середземномор'я та важливим центром круїзного туризму. Завдяки своєму розташуванню безпосередньо в центрі міста, порт забезпечує унікальну перевагу, туристи

можуть пішки дістатися до ключових пам'яток одразу після прибуття лайнера.



Рис.2.13. Круїзний порт Мессіна [28]

Серед головних туристичних об'єктів, доступних у кроковій доступності, варто виділити Собор Мессіни (Дуомо) із його знаменитим астрономічним годинником, а також Фонтан Оріона – один із найкрасивіших ренесансних фонтанів Італії. Окрім того, порт слугує зручною відправною точкою для екскурсій до мальовничого міста Таорміна, відомого своїми панорамними краєвидами, античним театром і атмосферою середземноморського курорту (Рис. 2.13).

Порт Мессіни є одним із найбільших і найважливіших у регіоні, щороку обслуговуючи понад 10 мільйонів пасажирів, що робить його лідером в Італії за пасажиропотоком. Особливо активно розвивається круїзний сегмент: очікується, що кількість круїзних туристів перевищить 800 тисяч на рік, що підтверджує його вагоме місце на карті середземноморських круїзних маршрутів. Багато відомих круїзних компаній включають Мессіну до своїх маршрутів як ключову зупинку на Сицилії.

Окрім круїзної інфраструктури, порт відіграє важливу роль у транспортному сполученні, забезпечуючи регулярні паромні перевезення до регіону Калабрія. Тут також функціонує туристична марина, залізничне сполучення та суднобудівні верфі, що підкреслює його багатофункціональність. Особливої привабливості порту надає його унікальна серпоподібна форма природної гавані, яка в поєднанні із залишками давніх укріплень створює

вражаючий історичний ландшафт. Поєднання вигідного географічного положення, розвиненої інфраструктури, культурної спадщини та зручного доступу до туристичних об'єктів робить порт Мессіни одним із найпривабливіших пунктів заходу круїзних лайнерів у Середземному морі [28].



Валлетта (Мальта)

Порт Валлетти є одним із найзручніших і наймалювничіших круїзних портів Середземномор'я, адже розташований безпосередньо в історичному центрі міста Валлетта. Завдяки цьому туристи одразу після сходу з лайнера потрапляють у атмосферу старовинного міста, включеного до списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО.



Рис. 2.14. Валлетта – туристична столиця Мальти [29]

Портова зона гармонійно поєднує історію та сучасність: поруч розташовані затишні кафе з видом на море, сувенірні крамниці, а також ресторани й бари, облаштовані в реконструйованих будівлях колишніх портових складів XVIII століття. Це створює особливу атмосферу для прогулянок і відпочинку, роблячи сам порт важливою туристичною локацією.

Основні визначні пам'ятки знаходяться в пішій доступності. Відстань від круїзного терміналу до таких об'єктів, як Міські ворота Валлетти, Фонтан Тритона та Сади Верхньої Барракії, становить приблизно 1,5–2 км. Усі ці

пам'ятки розташовані в самому серці старого міста, що дозволяє туристам швидко зануритися в культурну спадщину столиці [29].

Хоча відстань до центру невелика (близько 1,5 км), слід враховувати характерний для Валлетти рельєф, дорога передбачає досить крутий підйом. Піша прогулянка займає приблизно 20 хвилин і водночас відкриває мальовничі панорами Великої гавані. Альтернативою є зручний ліфт-підйомник Barrakka Lift, розташований приблизно за 300 метрів від круїзного терміналу, що швидко доставляє туристів до верхньої частини міста [29].

У круїзному туризмі порт Валлетти займає важливе місце як один із ключових портів заходу в центральному Середземномор'ї. Його глибоководна гавань дозволяє приймати великі круїзні лайнери, а вигідне розташування між Європою та Північною Африкою робить його популярною зупинкою на маршрутах провідних круїзних компаній. Поєднання зручної інфраструктури, компактності міста та високої концентрації історико-культурних пам'яток забезпечує Валлетті статус одного з найпривабливіших портів для круїзних туристів.

В табл. 2.7 наведено берегову програму, яка буде запропонована туристам на даному маршруті.

Таблиця 2.7

Основні заходи в портах			
№ п / п	порт	заходи	Тривалість, годин
1	Барселона (до посадки на лайнер)	1. Храму Святого Сімейства (Sagrada Família). Далі – Парк Гуель	3
		2. Вузькі вулички Готичного кварталу та Кафедральний собор. Прогулянку біля моря в районі Барселонета.	3
		3. Екскурсія до фортеці Каламіта	3
3	Марсель	1. Старий порт. Прогулянка набережною Старий порт Марселя, огляд яхт, рибного ринку, фотозони.	2 год
		2. Нотр-Дам-де-ла-Гард. Підйом до Базиліка Нотр-Дам-де-ла-Гард – головної панорамної точки міста.	1 год. 30 хв.
		3. Історичний центр (Прогулянка старовинним районом Le Panier: вузькі вулички, стріт-арт, сувенірні лавки.	2

Продовження таблиці 2.7

		4. Обід. Відпочинок у місцевому ресторані з традиційною кухнею (рекомендовано скуштувати буйабес).	1 год. 30 хв.
		5. Музей цивілізацій Європи та Середземномор'я	2
		5. Вільний час (шопінг). Повернення до порту	3
4	Генуя	1.Старе місто.Прогулянка історичним центром: вузькі вулички, площі та атмосфера середньовічної Генуї.	2
		2. Площа де Феррарі - центральна площа з фонтаном і архітектурними пам'ятками.	1 год. 30 хв.
		3. Палаці Роллі. Огляд історичних палаців Palazzi dei Rolli (об'єкт ЮНЕСКО).	2
		4. Обід. (рекомендовано спробувати песто та фокаччу).	1
		5. Генуезький акваріум - один з найбільших у Європі.	1 год. 30 хв.
		6. Набережна та порт. Вільний час. Повернення на лайнер.	2
5	Неаполь	1. Вихід у місто. Історичний центр (ЮНЕСКО): вузькі вулички, церкви, площі та автентична атмосфера.	2
		2. Відвідування Площа Плебісцито та огляд Королівського палацу і базиліки.	1 год. 30 хв.
		3. Огляд Кастель-Нуово — символу міста біля порту.	1
		4. Обід. (рекомендовано скуштувати справжню неаполітанську піцу).	1
		5.Екскурсія до Помпеї або підйом до Везувій (на вибір)	2
		6. Вільний час. Повернення на лайнер	2 год. 30 хв.
6	Мессіна	1. Піший вихід із порту (центр міста поруч із терміналом). Відвідування Собор Мессіни та огляд астрономічного годинника, Фонтан Оріона.	2
		2. Підйом до оглядового майданчика (вид на Мессінська протока)	1 год. 30 хв.
		3. Поїздка до Таорміна: прогулянка містом, огляд античного театру.	3
		4. Вільний час. Повернення на лайнер	1 год. 30 хв.
7	Валлетті	1. Вихід із порту, підйом ліфтом Barrakka Lift. Відвідування Садів Верхньої Барракії – панорами Великої гавані.	1 год. 30 хв.
		2. Прогулянка старим містом: вузькі вулички, архітектура, площі.	2
		3. Відвідування Собор Святого Іоанна. Обід	2
		4. Вільний час. Набережна та порт. Повернення на лайнер	2 год. 30 хв.

Висновки до Розділу 2.

1. Розроблений маршрут круїзу MSC World Europa: Барселона, Марсель, Генуя, Неаполь, Мессіна та Валлетта відповідає сучасним стандартам планування морських подорожей і поєднує комфорт пасажирів, ефективність судновласника та високий рівень безпеки. Кільцевий маршрут із початком і завершенням у Барселоні спрощує логістику та підвищує зручність для пасажирів.
2. Оптимальна тривалість круїзу (8 днів, 7 ночей) забезпечує насичений відпочинок без перевантаження, а раціональний розподіл денних стоянок і нічних переходів підвищує ефективність використання часу. Тривалість морських переходів (у середньому ~14 годин) є комфортною, а найдовший перехід наприкінці маршруту дозволяє завершити круїз без поспіху.
3. Маршрут має високу туристичну привабливість завдяки включенню популярних портів. Тривалість стоянок (8–10 годин) є достатньою для повноцінного ознайомлення з містами, екскурсій і відпочинку.
4. Навігаційний період лайнера MSC World Europa у Середземному морі зазвичай охоплює більшу частину року, включаючи весняний, літній та осінній сезони (~276 діб). Лайнер здійснює регулярні 7-денні круїзи, тому період навігації лайнера в даному регіоні складатиме 40 рейсів.
5. Загалом обраний маршрут є збалансованим і привабливим для широкого кола туристів, відповідаючи сучасним вимогам круїзної індустрії, а берегова програма, яка пропонується туристам є насиченою та цікавою.

РОЗДІЛ 3

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ МОРСЬКОГО КРУЇЗНОГО ТУРУ НА ЛАЙНЕРІ MSC WORLD EUROPA

У даному розділі наводиться оцінка ефективності морської туристичної подорожі через розрахунок економічних показників роботи судна: визначаються витрати, доходи і підсумкові економічні показники роботи судна на обраному маршруті.

3.1. Розрахунок економічних показників роботи судна MSC World Europe

На першому етапі визначемо витрати при експлуатації судна MSC World Europe при *самостійної організації* пасажирських перевезень.

Залежно від обсягу перевезень витрати поділяються на постійні і змінні (у.о.):

$$R_{\text{заг.}} = R_{\text{пост.}} + R_{\text{змін.}} \quad (3.1)$$

Постійні витрати за рейс визначаються за формулою, (у.о.):

$$R_{\text{пост.}} = R_{\text{ек.}} + R_{\text{ам.}} + R_{\text{рем.}} + R_{\text{пост.}} + R_{\text{стр.}} + R_{\text{адм.}} \quad (3.2)$$

де $R_{\text{ек.}}$ – витрати на утримання екіпажу, у.о. ;

$R_{\text{ам.}}$ – відрахування на амортизацію, у.о. ;

$R_{\text{рем.}}$ – витрати на ремонт судна, у.о. ;

$R_{\text{пост.}}$ – витрати на постачання судна інвентарем;

$R_{\text{стр.}}$ – витрати на страхування судна, у.о. ;

$R_{\text{адм.}}$ – адміністративно-управлінські витрати, у.о.

1. Витрати на утримання екіпажу, у.о. :

$$R_{\text{ЕК.}} = R_{\text{зп.}} + R_{\text{дод.}} + R_{\text{нарх.}} + R_{\text{харч.}} \quad (3.3)$$

де $R_{зп.}$ – витрати на заробітну плату екіпажу, у.о. ;

$R_{дод.}$ – витрати на додаткову заробітну плату і доплати, у.о. ;

$R_{нарх.}$ – нарахування на заробітну плату, у.о.;

$R_{харч.}$ – витрати на харчування екіпажу, у.о.

Витрати на заробітну плату екіпажу, у.о. :

$$R_{зп.} = \frac{\overline{ЗП_i}}{30} \cdot N_{ек.} \quad (3.4)$$

де $\overline{ЗП}$ – середня сума заробітної плати і-го члену екіпажу за посадовими окладами, у.о./міс.;

$N_{ек.}$ – чисельність екіпажу з однаковим посадовим окладом;

Розрахунок щодо витрат на заробітну плату екіпажу наведено в табл.

А.1 додатку А. В нашому дослідженні $R_{зп.}$ становить 132 900 у.о./доб

Витрати на додаткову заробітну плату і доплати, у.о.:

$$R_{доп.} = R_{зп.} \cdot k_{доп.} \quad (3.5)$$

де $k_{доп.}$ – коефіцієнт доплат = 0,08 для Середземноморського регіону.

Отже, $R_{доп.} = 132900 \cdot 0,08 = 10632$ у.о./доб

Нарахування на заробітну плату, у.о. :

$$R_{нарх} = R_{зп.} + R_{доп.} \cdot k_{нарх.} \quad (3.6)$$

де $k_{нарх.}$ – коефіцієнт нарахувань = 0,1 для Середземноморського регіону .

Отже, $R_{нарх} = (132900 + 10632) \cdot 0,1 = 14353$ у.о./доб

Витрати на харчування екіпажу, у.о. :

$$R_{харч.} = N_{ек.} \cdot S_{харч.} \quad (3.7)$$

де $S_{\text{харч.}}$ - витрати на харчування одного члена екіпажу, у.о. / доб. = 15 для Середземноморського регіону .

Тоді $R_{\text{харч.}} = 2138 \cdot 15 = 32070$ у.о./доб

Отже, витрати на утримання екіпажу судна складатимуть:

$$R_{\text{ЕК.}} = 132\,900 + 10632 + 14353 + 32070 = 189955 \text{ у.о./доб}$$

2. Відрахування на амортизацію судна у.о.:

$$R_{\text{ам}} = \frac{K_{\text{б.в.с.}} \cdot n_{\text{ам.}} \cdot t'_p}{100 \cdot T_{\text{експ.}}} \quad (3.8)$$

де $K_{\text{б.в.с.}}$ – балансова вартість судна, у.о;

$n_{\text{ам.}}$ - норма амортизаційних відрахувань (приймається рівною 4-5%);

$T_{\text{експ.}}$ - експлуатаційний період, діб (приймається рівним 340-350 діб).

Судно MSC World Europa обійшлося компанії приблизно в 1,25 мільярда доларів США, що робить його одним із найдорожчих круїзних лайнерів у світі. Лайнер було введено в експлуатацію наприкінці 2022 року. Навігаційний період судна не обмежений сезонами, оскільки це сучасний лайнер, спроектований для цілорічної експлуатації і тому становить 365 днів.

$$R_{\text{ам}} = \frac{1250\,000\,000 \cdot 4}{100 \cdot 365} = 136\,986 \text{ у.о./доб.}$$

3. Витрати на ремонт судна, у.о.:

$$R_{\text{рем.}} = \frac{K_{\text{б.в.с.}} \cdot k_{\text{рем.}}}{T_{\text{експ.}}} \quad (3.9)$$

де $k_{\text{рем.}}$ – коефіцієнт відрахувань на ремонт судна = 0,01 (судно в експлуатації 3,5 роки)

$$R_{\text{рем.}} = \frac{1250\,000\,000 \cdot 0,1}{365} = 342\,466 \text{ у.о./доб}$$

4. Витрати на постачання судна інвентарем, у.о.:

$$R_{\text{пост.}} = \frac{K_{\text{б.в.с.}} \cdot k_{\text{пост.}}}{T_{\text{експ.}}} \quad (3.10)$$

де $k_{\text{пост.}}$ – коефіцієнт відрахувань на постачання судна = 0,05 (клас комфортабельності Люкс)

$$R_{\text{пост.}} = \frac{1250\,000\,000 \cdot 0,05}{365} = 171\,233 \text{ у. о./доб}$$

5. Витрати на стахування судна, у.о.:

$$R_{\text{стр.}} = \frac{K_{\text{б.в.с.}} \cdot k_{\text{стр.}}}{T_{\text{експ.}}} \quad (3.11)$$

де $k_{\text{стр.}}$ – коефіцієнт відрахувань на ремонт судна = 0,005 (судно в експлуатації 3,5 роки)

$$R_{\text{стр.}} = \frac{1250\,000\,000 \cdot 0,005}{365} = 17\,123 \text{ у. о./доб}$$

6. Адміністративно-управлінські витрати, у.о.:

$$R_{\text{адм.}} = \frac{K_{\text{б.в.с.}} \cdot k_{\text{адм.}} \cdot t'_p}{T_{\text{експ.}}} \quad (3.12)$$

де $k_{\text{адм.}}$ – коефіцієнт адміністративно-управлінських витрат = 0,03 (судно класу Люкс).

$$R_{\text{адм.}} = \frac{1250\,000\,000 \cdot 0,03}{365} = 102\,740 \text{ у. о./доб}$$

$$\begin{aligned} R_{\text{пост.}} &= 189955 + 136\,986 + 342\,466 + 171\,233 + 17\,123 + 102\,740 \\ &= 960\,503 \text{ у. о./доб} \end{aligned}$$

Постійні витрати за рейс визначаються за формулою:

$$R_{\text{пост.н.п.}} = R_{\text{пост}} \cdot t'_x \quad (3.13)$$

$$R_{\text{пост.р.}} = 960\,503 \cdot 6,54 = 6\,281\,690 \text{ у. о.}$$

Постійні витрати за навігаційний період визначаються за формулою:

$$R_{\text{пост.н.п.}} = R_{\text{пост.р.}} \cdot n_p \quad (3.14)$$

де $R_{\text{пост}}$ – постійні витрати за рейс, у.о.;

n_p – кількість рейсів за навігаційний період.

$$R_{\text{пост.н.п.}} = 6\,281\,690 \cdot 40 = 251\,267\,600 \text{ у. о.}$$

Змінні витрати за рейс пов'язані з обсягом транспортної роботи і залежать від ходового і стоянкового часу, завантаження судна пасажирями і умов перевезення. Змінні витрати визначаються за формулою, у.о. .:

$$R_{\text{змін.}} = R_{\text{пал.}} + R_{\text{с.зб.}} + R_{\text{харч.пас.}} + R_{\text{обс.пас.}} + R_{\text{бер.обс.пас.}} \quad (3.15)$$

де $R_{\text{пал.}}$ – витрати на паливо, у.о. .;

$R_{\text{с.зб.}}$ – витрати на судові портові збори, у.о. .;

$R_{\text{харч.пас.}}$ – витрати на харчування пасажирів, у.о. .;

$R_{\text{обс.пас.}}$ – витрати на обслуговування пасажирів на судні, у.о. .;

$R_{\text{бер.обс.пас.}}$ – витрати на берегове обслуговування пасажирів (трансфер, базові екскурсії і т.д.), у.о.

1. Витрати на паливо, у.о.

$$R_{\text{пал.}} = R_{\text{пал.}}^x + R_{\text{пал.}}^{\text{ст.}} \quad (3.16)$$

де $R_{\text{пал.}}^x$ – витрати палива на ходу, у.о.;

$R_{\text{пал.}}^{\text{ст.}}$ – витрати палива на стоянці, у.о.

Витрати палива на ходу

$$R_{\text{пал.}}^{\text{x.}} = q_{\text{пал.}}^{\text{x.}} \cdot \text{Ц}_{\text{пал.}}^{\text{x.}} \cdot t'_{\text{x}} \cdot n_p \quad (3.17)$$

де $q_{\text{пал.}}^{\text{x.}}$ - норма витрати палива на ходу, т / добу .;

$\text{Ц}_{\text{пал.}}^{\text{x.}}$ - ціна палива, яке використане на ходу, у.о./т;

t'_{x} – ходовий час рейсу після корегування;

n_p – кількість рейсів за навігаційний період.

MSC World Europa, один із найекологічніших круїзних лайнерів, працює на зрідженому природному газі (ЗПГ/LNG), що значно знижує викиди. Для LNG (або енергетично близького палива) для такого великого судна на ходу типово беруть порядок ~100–200 т/добу як орієнтир. У Середземному морі, де лайнер часто ходить між портами, енергоспоживання є високим для забезпечення руху та всіх зручностей на борту. В нашому рейсі судно на ходу йде від 14 годин і більше при швидкості ~18 вузлів, тоді витрати за добу на ходу складатимуть від 58 до 133 т/добу. Візьмемо середнє значення 95 т/добу.

Ціна палива, яке використовується на ходу наразі складає 760 у.о за тону.

Тоді

$$R_{\text{пал.}}^{\text{x.}} = 95 \cdot 760 = 72\,200 \text{ у.о./добу} \cdot 4,6 = 332\,120 \text{ у.о.}$$

Витрати палива на стоянці.

$$R_{\text{пал.}}^{\text{ст.}} = q_{\text{пал.}}^{\text{ст.}} \cdot \text{Ц}_{\text{пал.}}^{\text{ст.}} \cdot t'_{\text{ст}} \cdot n_p \quad (3.18)$$

де $q_{\text{пал.}}^{\text{ст.}}$ - норма витрати палива на стоянці, т / добу .;

$\text{Ц}_{\text{пал.}}^{\text{ст.}}$ - ціна палива, яке використане на стоянці, у.о./т;

$t'_{\text{ст}}$ – стоянковий час рейсу після корегування;

n_p – кількість рейсів за навігаційний період.

Для стоянки (дизель-генератори або допоміжні системи) у великих круїзерів візьмемо практичний наближений коридор для “ECAs/побутове

навантаження” близько ~20–50% від “на ходу” (це саме оцінка, бо стоянка може бути з різними електричними навантаженнями, холодним/гарячим режимом, підключенням shore power тощо). Тоді за добу витрата на стоянці складатимуть ~7–42 т/добу. Для розрахунків візьмемо середнє значення 25 т/добу. Ціна палива, яке використовується на ходу наразі складає 760 у.о за тону.

$$\text{Тоді, } R_{\text{пал.}}^{\text{ст.}} = 25 \cdot 760 = 19\,000 \text{ у.о./добу} \cdot 1,95 = 37\,050 \text{ у.о.}$$

Загалом витрати на паливо за рейс складатимуть:

$$R_{\text{пал.}} = 332\,120 + 37\,050 = 369\,170 \text{ у.о.}$$

З а навігаційний період :

2. Витрати на суднові портові збори, у.о .:

$$R_{\text{с.зб.}} = N_{\text{порт}} \cdot S_{\text{зб.}} \cdot GT \quad (3.19)$$

де $N_{\text{порт}}$ - кількість портів заходу;

$S_{\text{зб.}}$ - агрегована величина портових зборів, у.о. (0,18 – 0,22 для Середземноморського регіону);

GT - валова місткість (Gross Tonnage).

Gross Tonnage розраховується відповідно до Міжнародної конвенції 1969 року на основі загального внутрішнього об'єму всіх закритих приміщень судна (V , в м^3) за формулою:

$$GT = V \cdot K_1 \quad (3.20)$$

$$K_1 = 0.2 + 0,02 \cdot \log_{10}(V) \quad (3.21)$$

Якщо об'єм судна (V) дорівнює ($333,3 \cdot 47 \cdot 68 = 1\,065\,226,8 \text{ м}^3$), то $K_1 = 0.2 + 0,02 \cdot \log_{10}(1\,065\,226,8) = 0,2 + 0,02 \cdot 6 = 0,32$;

$$GT = 1\,065\,226,8 \cdot 0,32 = 340\,873 \text{ м}^3.$$

$$\text{Тоді } R_{\text{с.зб.}} = 7 \cdot 0,2 \cdot 340\,873 = 477\,222 \text{ у.о.}$$

3. Витрати на харчування пасажирів, у.о. :

$$R_{\text{харч.пас.}} = N_{\text{пас.}} \cdot S_{\text{харч.пас.}} \cdot t'_p \quad (3.22)$$

де $N_{\text{пас.}}$ - кількість пасажирів (паспортна пасажиромісткість), чол. ;

$S_{\text{харч.пас.}}$ - норма витрат на харчування одного пасажира, у.о./доб. (70 – 200 у.о. для класу люкс);

Тоді, $R_{\text{харч.пас.}} = 6850 \cdot 135 \cdot 6,54 = 6\,047\,865$ у.о.

4. Витрати на обслуговування пасажирів на судні, у.о. :

$$R_{\text{обс.пас.}} = N_{\text{пас.}} \cdot S_{\text{обс.пас.}} \cdot t'_p \quad (3.23)$$

$S_{\text{обс.пас.}}$ - норма витрат на обслуговування одного пасажира, у.о./доб. (80-300 для класу люкс);

Тоді, $R_{\text{обс.пас.}} = 6850 \cdot 190 \cdot 6,54 = 8\,511\,810$ у.о.

5. Витрати на берегове обслуговування пасажирів, у.о. :

$$R_{\text{бер.обс.пас.}} = N_{\text{пас.}} \cdot S_{\text{бер.обс.пас.}} \cdot t'_p \quad (3.24)$$

$S_{\text{бер.обс.пас.}}$ - норма витрат на берегове обслуговування одного пасажира в порту заходу, у.о. /доб. (80 – 180 у.о. для класу люкс);

$$R_{\text{бер.обс.пас.}} = 6850 \cdot 130 \cdot 1,96 = 1\,745\,380 \text{ у.о.}$$

При розрахунку витрат на берегове обслуговування враховувано те, що в початковому і кінцевому портах екскурсії не проводяться.

Отже, змінні витрати за рейс складатимуть:

$$\begin{aligned} R_{\text{змін.}} &= 369\,170 + 477\,222 + 6\,047\,865 + 8\,511\,810 + 1\,745\,380 \\ &= 17\,148\,447 \text{ у.о.} \end{aligned}$$

Змінні витрати за навігаційний період визначаються за формулою:

$$R_{\text{змін.н.п.}} = R_{\text{змін.}} \cdot n_p \quad (3.25)$$

де $R_{\text{змін.}}$ – змінні витрати за рейс, у.о;

n_p – кількість рейсів за навігаційний період.

Отже,

$$R_{\text{змін.н.п.}} = 17\,148\,447 \cdot 40 = 685\,937\,880 \text{ у.о.}$$

Визначаємо загальні витрати експлуатації судна за рейс та за навігаційний період:

За рейс:

$$R_{\text{заг.}} = 6\,281\,690 + 17\,148\,447 = 23\,430\,137 \text{ у.о.}$$

За навігаційний період

$$R_{\text{заг.}} = 251\,267\,600 + 685\,937\,880 = 937\,205\,480 \text{ у.о.}$$

При здачі судна в тайм-чартер.

Основою контракту на фрахтування пасажирського судна є інтерес судновласника і фрахтувальника в особі туристичної фірми зберегти свій комерційний престиж і конкурентоспроможність на ринку. Тому і та і інша сторони покладають один на одного зобов'язання високоякісного обслуговування пасажирів в сфері компетенції судновласника і туристичної фірми.

Тайм-чартер (Time Charter) являє собою договір фрахтування судна на час, що включає в себе елементи оренди судна як транспортного засобу та послуги екіпажу. За умовами тайм-чартеру судновласник зобов'язується за обумовлену плату надати фрахтувальнику судно (послуги з його управління і технічної експлуатації) та послуги членів екіпажу судна в користування на певний термін для перевезення вантажів, пасажирів або інших цілей торгового мореплавання.

Витрати на виконання рейсів між судновласником і фрахтувальником розподіляються за принципом віднесення незмінних (постійних) - на судновласника, а змінних - на фрахтувальника.

Для спрощення розрахунків, в роботі рекомендується визначати витрати судновласника за формулою, у.о.:

$$R_{\text{ор.}} = R_{\text{ек.}} + R_{\text{ам.}} + R_{\text{рем.}} + R_{\text{пост.}} + R_{\text{стр.}} + R_{\text{адм.}} \quad (3.26)$$

де $R_{\text{ек.}}$ – витрати на утримання екіпажу, у.о.;

$R_{\text{ам.}}$ – відрахування на амортизацію, у.о.;

$R_{\text{рем.}}$ – витрати на ремонт судна, у.о.;

$R_{\text{пост.}}$ – витрати на постачання судна інвентарем;

$R_{\text{стр.}}$ – витрати на страхування судна, у.о.;

$R_{\text{адм.}}$ – адміністративно-управлінські витрати, у.о.

Отже, $R_{\text{ор.}} = 189955 + 136\,986 + 342\,466 + 171\,233 + 17\,123 + 102\,740 = 960\,503$ у.о./доб

Перераховані статті витрат судновласника розраховуються аналогічно відповідним статтям витрат при самостійній організації пасажирських перевезень.

Витрати судновласника за рейс визначаються за формулою:

$$R_{\text{ор.р.}} = 960\,503 \cdot 6,54 = 6\,281\,690 \text{ у.о.}$$

Витрати судновласника за навігаційний період

$$R_{\text{ор.н.п.}} = 6\,281\,690 \cdot 40 = 251\,267\,600 \text{ у.о.}$$

Орендна ставка при здачі судна в оренду визначається за формулою, у.о. /доб.:

$$f_{\text{ор.}} = \frac{R_{\text{ор.}}}{t_{\text{ор.}}} \cdot 1,25 \quad (3.27)$$

де $R_{\text{ор.}}$ - витрати судновласника при здачі судна в оренду, у.о.;

$t_{\text{ор.}}$ - час оренди судна, на добу. Розраховується за формулою:

$$t_{\text{ор.}} = T_{\text{нав.}} + (2 \sim 5) \quad (3.28)$$

де $(2 \sim 5)$ - додатковий час на підготовку судна до рейсу, на добу.

Отже, $t_{\text{ор.}} = 276 + 5 = 281$ доба.

Тоді

$$f_{\text{ор.}} = \frac{251\,267\,600}{281} \cdot 1,25 = 1\,117\,738 \text{ у.о.}$$

3.2. Визначення доходів від експлуатації судна MSC World Europe

Доходи від організації пасажирських перевезень - це доходи, отримані від розміщення пасажирів на борту судна, харчування і надання різних видів послуг як на борту судна, так і в портах заходу.

Доходи судновласника за один рейс при *самостійній організації* розраховуються за формулою, у.о. .:

$$D_{\text{заг.}} = D_{\text{пас.}} + D_{\text{зах.}} + D_{\text{екс.}} \quad (3.29)$$

$D_{\text{пас.}}$ - доходи від розміщення пасажирів на борту судна, у.о. .;

$D_{\text{зах.}}$ - доходи від проведення заходів та роботи закладів на борту судна, у.о. .;

$D_{\text{екс.}}$ - доходи від проведення екскурсійно-розважальних заходів в портах заходу, у.о.

1. Доходи від розміщення пасажирів на борту, у.о. .:

$$D_{\text{пас.}} = \bar{f}_{\text{доба}} \cdot N_{\text{пас.}} \cdot 0,85 \cdot t'_p \quad (3.30)$$

$\bar{f}_{\text{доба}}$ - середньозважена добова тарифна ставка за перевезення одного пасажирів, у.о. / доб.;

$N_{\text{пас.}}$ - кількість пасажирів, чол.;

0,85 - коефіцієнт, що враховує не повну завантаження судна пасажирями (85% від пасажиромісткості).

Розрахунок середньозваженої добової тарифної ставки ведемо по формулі:

$$\bar{f}_{\text{доб.}} = \frac{\sum f_i \cdot P_i}{\sum P_{kp}} \quad (3.31)$$

де f – добова тарифна ставка, у.о./добу;

P_i – кількість місць каютної категорії, місця;

$P_{кр}$ – круїзна пасажиромісткість лайнеру, людини.

Опираючись на розрахункові дані табл. А.2 отримуємо середньодобову тарифну ставку для нашого судна MSC World Europe:

$$\bar{f}_{доб.} = \frac{86\,733\,660}{6850} = 12662 \text{ у. о.}$$

$$\text{Тоді } D_{пас.} = 12662 \cdot 6850 \cdot 0,85 \cdot 6,54 = 482\,158\,197 \text{ у.о./рейс}$$

2. Доходи від проведення заходів та роботи закладів на борту судна, у.о. :

$$D_{зах.} = S_{зах.} \cdot N_{пас.} \cdot 0,85 \cdot t'_p \quad (3.32)$$

де $S_{зах.}$ - середня сума, яку один пасажир витрачає в добу на заходи і в закладах на борту судна, у.о. / доб. (70-300 для круїзів класу Люкс).

$$\text{Тоді, } D_{зах.} = 185 \cdot 6850 \cdot 0,85 \cdot 6,54 = 7\,044\,642 \text{ у. о./рейс}$$

3. Доходи від проведення екскурсійно-розважальних заходів в портах заходу, у.о. :

$$D_{екс.} = S_{екс.} \cdot N_{пас.} \cdot 0,85 \cdot t'_p \quad (3.33)$$

де $S_{екс.}$ - середня сума витрат одного пасажир на розважально-екскурсійні заходи в портах заходу, у.о. (80-500 для судна класу Люкс).

$$D_{екс.} = 290 \cdot 6850 \cdot 0,85 \cdot 6,54 = 11\,042\,954 \text{ у. о./рейс}$$

Доходи судновласника за один рейс складатимуть:

$$D_{заг.} = 482\,158\,197 + 7\,044\,642 + 11\,042\,954 = 500\,245\,793 \text{ у. о.}$$

Доходи судновласника за навігаційний період:

$$D_{заг.н.п.} = D_{заг.} \cdot n_p \quad (3.34)$$

де $D_{заг.}$ – загальні доходи за рейс, у.о;

n_p – кількість рейсів за навігаційний період.

$$D_{заг.н.п.} = 500\,245\,793 \cdot 40 = 20\,009\,831\,720 \text{ у. о.}$$

При здачі судна в тайм-чартер.

Доходи судновласника – доходи від здачі судна в оренду і залежать, в першу чергу, від величини орендної ставки і тривалості оренди. Доходи судновласника при здачі судна в тайм-чартер розраховуються за формулою, у.о. .:

$$D_{\text{ор.}} = f_{\text{ор.}} \cdot t_{\text{ор.}} \quad (3.35)$$

де $f_{\text{ор.}}$ - орендна ставка, у.е. / доб.;

$t_{\text{ор.}}$ - тривалість оренди судна відповідно до договору фрахтування, доб.

$$\text{Тоді, } D_{\text{ор.}} = 1\,117\,738 \cdot 281 = 314\,084\,378 \text{ у. о.}$$

3.3. Визначення фінансового результату морського круїзного туру на лайнері MSC World Europe

Прибуток від організації пасажирських перевезень, у.о. . визначається за формулою:

$$P = D - R \quad (3.36)$$

Отже, прибуток від *організації круїзу* на лайнері MSC World Europe по маршруту Барселона-Валлетта-Барселона складатиме:

$$P = 500\,245\,793 - 23\,430\,137 = 476\,815\,656 \text{ у. о.}$$

За *період навігації* прибуток складатиме:

$$P = 20\,009\,831\,720 - 937\,205\,480 = 19\,072\,626\,240 \text{ у. о.}$$

Коефіцієнт прибутковості, % визначається за формулою:

$$K_{\text{приб.}} = \frac{D}{R} \cdot 100\% \quad (3.37)$$

За навігаційний період:

$$K_{\text{приб.}} = \frac{20\,009\,831\,720}{937\,205\,480} \cdot 100\% = > 100 \%$$

Рентабельність, % визначається за формулою:

$$K_{\text{рент.}} = \frac{P}{R} \cdot 100\% \quad (3.38)$$

Отже, за навігаційний рейс складатиме

$$K_{\text{рент.}} = \frac{19\,072\,626\,240}{937\,205\,480} \cdot 100\% = > 100\%$$

Інтенсивність надходження прибутку, у.о. / пас.-доб. визначається за формулою:

$$\mu_{\text{вал.}} = \frac{P}{N_{\text{пас.}} \cdot t'_p \cdot n_p} \quad (3.39)$$

Для судна MSC World Europe за навігаційний період складатиме:

$$\mu_{\text{вал.}} = \frac{476\,815\,656}{6580 \cdot 6,54 \cdot 40} = 277 \text{ у.о./пас.} - \text{доб.}$$

Отримані результати зведені в табл. 3.1.

Висновки до розділу 3.

1. Розрахунки показали, що при загальних витратах за навігаційний період 937,2 млн у.о. судно MSC World Europe генерує прибуток у розмірі 62,8 млн у.о., що свідчить про загальну прибутковість обраного маршруту та ефективність експлуатації лайнера.

2. Значна частина витрат формується за рахунок змінних компонентів, зокрема палива (при витратах близько 95 т/добу на ходу та 25 т/добу на стоянці за ціною 760 у.о./т), а також витрат на обслуговування пасажирів (до 80–300 у.о./добу на особу) і харчування (70–200 у.о./добу). Це обумовлює високу чутливість фінансового результату до завантаження судна (85%) та тривалості рейсу.

Економічні показники організації пасажирських перевезень на лайнері
MSC World Europe

показник	одиниці виміру	судно	
		самостійна організація	здача судна в тайм-чартер
Витрати на заробітну плату екіпажу	у.о./добу	132 900	132 900
Витрати на додаткову заробітну плату і доплати	у.о./добу	10632	10632
Нарахування на заробітну плату	у.о./добу	14353	14353
Витрати на харчування екіпажу	у.о./добу	32070	32070
Витрати на утримання екіпажу	у.о./добу	189955	189955
Витрати на ремонт судна	у.о./добу	342 466	342 466
Амортизаційні відрахування	у.о./добу	136 986	136 986
Витрати на інвентар	у.о./добу	171 233	171 233
Витрати на страхування судна	у.о./добу	17 123	17 123
Витрати на адміністративно-управлінський персонал	у.о./добу	102 740	102 740
Постійні витрати за добу	у.о.	960 503	960 503
<i>Постійні витрати за рейс</i>	у.о.	6 281 690	6 281 690
<i>Постійні витрати за період навігації</i>	у.о.	251 267 600	251 267 600
Витрати на портові збори	у.о./добу	102 740	-
Витрати на паливо	у.о./рейс	369 170	-
Витрати на судові портові збори	у.о./рейс	477 222	-
Витрати на харчування пасажирів	у.о./рейс	6 047 865	-
Витрати на обслуговування пасажирів на судні	у.о./рейс	8 511 810	-
Витрати на берегове обслуговування пасажирів	у.о./рейс	1 745 380	-
<i>Змінні витрати за рейс</i>	у.о.	17 148 447	-
<i>Змінні витрати за період навігації</i>	у.о.	685 937 880	-
<i>загальні витрати за рейс</i>	у.о.	23 430 137	6 281 690
<i>загальні витрати за період навігації</i>	у.о.	937 205 480	251 267 600
Доходи від розміщення пасажирів	у.о./рейс	482 158 197	-
Доходи від проведення заходів та роботи закладів на борту	у.о./рейс	7 044 642	-
Доходи від проведення екскурсійно-розважальних заходів в портах заходу	у.о./рейс	11 042 954	-
<i>загальні доходи за рейс</i>	у.о.	500 245 793	
<i>загальні доходи за період навігації</i>	у.о.	20 009 831 720	314 084 378
<i>прибуток</i>	у.о.	19 072 626 240	62 816 778
<i>коефіцієнт прибутковості</i>	%	2135	125
<i>рентабельність</i>	%	2035	25
<i>Інтенсивність надходження прибутку</i>	у.о. /пас. –доб.	277	36

3. Основний дохід формується за рахунок розміщення пасажирів – 482,2 млн у.о. за рейс, що є базою фінансової моделі. Додаткові доходи від бортових послуг (70–300 у.о./пас./добу) та екскурсій (80–500 у.о./пас.) суттєво підвищують загальний фінансовий результат і забезпечують прибутковість.

4. При самостійній організації перевезень досягнуто рентабельність понад 2000% та коефіцієнт прибутковості 2135%, тоді як при здачі судна в тайм-чартер ці показники становлять лише близько 25% рентабельності та 125% прибутковості, що демонструє значно нижчу економічну віддачу орендної моделі.

5. Розрахована орендна ставка (на основі періоду оренди 281 доба) забезпечує стабільний, але суттєво нижчий дохід порівняно з самостійною експлуатацією. Таким чином, здача судна в тайм-чартер є доцільною лише як інструмент зниження ризиків, тоді як за умов стабільного попиту більш економічно вигідною є самостійна організація круїзних перевезень.

ВИСНОВКИ

У роботі обґрунтовано, що круїзний туризм є високорентабельним сегментом морських перевезень, який поєднує транспортні та туристичні послуги, формуючи комплексний продукт із високою доданою вартістю та значним потенціалом доходності.

Розроблений маршрут круїзу MSC World Europa: Барселона, Марсель, Генуя, Неаполь, Мессіна та Валлетта відповідає сучасним стандартам планування морських подорожей і поєднує комфорт пасажирів, ефективність судновласника та високий рівень безпеки. Кільцевий маршрут із початком і завершенням у Барселоні спрощує логістику та підвищує зручність для пасажирів.

Оптимальна тривалість круїзу (8 днів, 7 ночей) забезпечує насичений відпочинок без перевантаження, а раціональний розподіл денних стоянок і нічних переходів підвищує ефективність використання часу. Тривалість морських переходів (у середньому ~14 годин) є комфортною, а найдовший перехід наприкінці маршруту дозволяє завершити круїз без поспіху.

Маршрут має високу туристичну привабливість завдяки включенню популярних портів. Тривалість стоянок (8–10 годин) є достатньою для повноцінного ознайомлення з містами, екскурсій і відпочинку.

Навігаційний період лайнера MSC World Europa у Середземному морі зазвичай охоплює більшу частину року, включаючи весняний, літній та осінній сезони (~276 діб). Лайнер здійснює регулярні 7-денні круїзи, тому період навігації лайнера в даному регіоні складатиме 40 рейсів.

Загалом обраний маршрут є збалансованим і привабливим для широкого кола туристів, відповідаючи сучасним вимогам круїзної індустрії, а берегова програма, яка пропонується туристам є насиченою та цікавою.

На основі розробленого маршруту та виконаних економічних розрахунків встановлено, що експлуатація судна є фінансово доцільною: при

загальних витратах 937,2 млн у.о. отримано прибуток 62,8 млн у.о., що підтверджує ефективність обраної моделі організації перевезень.

Визначено, що ключовими факторами формування економічного результату є рівень завантаження судна (85%), тривалість рейсу, а також структура змінних витрат, зокрема витрати на паливо (до 95 т/добу) і обслуговування пасажирів, які суттєво впливають на собівартість круїзу.

Доведено, що основну частину доходів формують надходження від розміщення пасажирів (482,2 млн у.о. за рейс), тоді як додаткові послуги (бортові витрати та екскурсії) виконують важливу роль у підвищенні загальної прибутковості та фінансової стійкості проєкту.

Порівняльний аналіз показав, що самостійна експлуатація судна є значно ефективнішою за здачу в тайм-чартер: рівень рентабельності перевищує 2000% проти близько 25% у випадку оренди, що свідчить про суттєву різницю в економічній віддачі.

Встановлено, що розрахована орендна ставка, хоча й забезпечує стабільний дохід протягом 281 доби, не дозволяє повною мірою реалізувати потенціал судна, тому використання тайм-чартеру є доцільним лише за умов підвищених ринкових ризиків або обмежених можливостей операційної діяльності.

Загалом підтверджено, що за сприятливих ринкових умов і належного управління найбільш економічно вигідною є модель самостійної експлуатації круїзного судна, яка забезпечує максимізацію прибутку та ефективніше використання ресурсів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Офіційний сайт: Всесвітня туристична організація(UNWTO). URL: <https://www.unwto.org>.
2. Офіційний сайт MSC Cruises. URL: <https://www.msccruises.com/select-your-country>
3. Ясінська Т.В., Найчук-Хрущ М.Б. Вплив пандемії COVID-19 на глобалізаційні процеси у світовій економіці.*Східна Європа: економіка, бізнес та управління. Серія: Світове господарство і міжнародні економічні відносини*, 2021. Вип. 4 (31). С.9-15. DOI: <https://doi.org/10.32782/easterneurope.31-2>.
4. World Tourism Organization (2001), *Tourism 2020 Vision Vol. 7 Global Forecast and Profiles of Market Segments*, UNWTO, Madrid, DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284404667>
5. Смирнов І. Логістика та географія круїзного туризму: теорія та практика досліджень. *Часопис соціально-економічної географії*, 2014. Вип. 17(2). С.22-31.
6. Круїзні компанії. URL: <https://4gates.cruises.ua/cruise-company/>
7. «Ринок морського туризму» URL: <https://www.businessresearchinsights.com/market-reports/marine-tourism-market-104647>.
8. «Туризм на шляху до повного відновлення» URL: <https://www.untourism.int/news/tourism-on-track-for-full-recovery-as-new-data-shows-strong-start-to-2023>.
9. Корнілова В. В., Корнілова Н. В. Сучасні тенденції розвитку круїзного ринку світу. *Інвестиції: практика та досвід*, 2018. № 5. С.20-25
- 10.Бойко В.О. Круїзний туризм: тенденції розвитку галузі у період невизначеності. *Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка*, 2023. (17). С. 133-139. <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2023.17.18>
- 11.Антоненко І. Я. Інноваційний продукт круїзного туризму: теоретичні аспекти. *Науковий вісник Національного університету «Львівська політехніка»*, 2017. № 874. С. 24-28.
- 12.Теоретичні та практичні засади організації та технології круїзного обслуговування на морських суднах та в портах заходу: колективна монографія /М.В. Матвієнко та ін. Одеса: ОНМУ, 2024. 280 с.
- 13.Михайлова Ю.В., Боровик С.С., Шibaєв О.Г.Теорія та практика експлуатації пасажирського флоту судноплавної компанії: монографія.Одеса: КУПРІЄНКО СВ, 2025, 223 с.

14. Балабанова Л. В. Теоретичні та методичні засади формування інноваційного продукту круїзного туризму : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.04 Київ, 2017. 40 с
15. Історія круїзної компанії MSC Cruises» URL: <https://www.hupla.co/en/blog/history-of-msc-cruises;>
16. Історія круїзної компанії MSC Cruises. URL: <https://www.cruisenation.com/blog/msc-cruises-history;>
17. Історія круїзної компанії MSC Cruises. URL: <https://www.cruisecompare.co.uk/news/1338/msc-cruises-a-history;>
18. Круїзні лайнери компанії MSC Cruises. URL: <https://www.worldports.org/msc-cruises-ships-by-size-age-and-class;>
19. Круїзні лайнери компанії MSC Cruises. URL: <https://www.cruisehive.com/msc-cruise-ships-by-size-largest-smallest/154835;>
20. Круїзні лайнери компанії MSC Cruises. URL: <https://www.msccruises.com/int/our-cruises/ships;>
21. MSC World Europa. URL: https://ukr.wikipedia.org/wiki/MS_C_World_Europa
22. MSC World Europa. URL: https://mscruise.com.ua/ua/liners/msc_world_europa.html
23. Великий огляд лайнеру MSC World Europa. URL: <https://cheapfortrip.com/blog/bolshoj-obzor-kruiznogo-lajnera-msc-world-europa>
24. Офіційний сайт « Коментарі про круїзну компанію MSC Cruises» URL: [https://www.reddit.com/r/MSCCruises/comments/1g4ujjq/why_all_the_bad_reviews_for_msc/;](https://www.reddit.com/r/MSCCruises/comments/1g4ujjq/why_all_the_bad_reviews_for_msc/)
25. Карта порту Барселони та круїзних терміналів у Барселоні, Іспанія. URL: <https://www.barcelona-tourist-guide.com/uk/transport/kruizniy-port/karta-portu-barselony.html>
26. Круїзний порт Барселона. URL: <https://guide.planetofhotels.com/ru/ispaniya/barselona/kruiznyy-port-barselona>
27. Круїзний порт Марсель. URL: https://cruise-life.pro/uk/blog/kruiznyj-port-marsel-frantsiya_25.html?cat=0
28. Генуя. Італія. URL: https://cruise-life.pro/ru/ports/genuya_italiya_port_713.html
29. Неаполь. Італія. URL: https://cruise-life.pro/ru/ports/port_802.html

30. Мессіна. URL:
<https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B5%D1%81%D1%81%D1%96%D0%BD%D0%B0>
31. Валлетта. URL:
<https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B0%D0%BB%D0%BB%D0%B5%D1%82%D1%82%D0%B0>
32. Смирнов І.Г., Любіцева О.О. Логістика в туризмі. Міжнародний туристичний бізнес і логістика в туризмі: навч. посіб. Київ: Ліра-К, 2024. 533 с.
33. Joint statement to support the safe resumption of cruise ship operations following the COVID-19 pandemic. Madrid : World Tourism Organization, 2020. World Tourism Organization. URL: <https://bit.ly/3b8JpIZ>.
34. Wang H., Shi J., Mei J. Research on the Development of the World's Cruise Industry During 2017–2018: Strong Demands Stimulate the Sustainable High Growth. Report on the Development of Cruise Industry in China (2018). Singapore: Springer, 2019. https://doi.org/10.1007/978-981-13-3780-2_1.
35. Remzina N. Features of tour product development for shore-excursion services for cruise ship passengers. *Economics and Region. Yuri Kondratyuk National University*, 2023, № 4 (91). 172-177. DOI: 10.26906/EiR.2023.4(91).3209
36. Методичні вказівки до виконання курсової роботи за освітньою компонентою (навчальною дисципліною) «Організація морських та річкових подорожей» для здобувачів 4 курсу денної та заочної форм навчання першого рівня вищої освіти «бакалавр» галузі знань 24 «Сфера обслуговування» спеціальності 242 «Туризм та рекреація» ОПП «Туризм (морський та річковий)» та «Туристичний та готельно-ресторанний бізнес» / Укладач Кирнасівська Н.В. Одеса: ОНМУ, 2025. - 51 с.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Таблиця А.1

Оклади екіпажу судна MSC World Europa в середньому

Посада	Кіл-ть працівників	Заробітна плата, на 1 особу (дол./міс)	Заробітна плата (дол./міс)	Заробітна плата (дол./добу)
Капітан	1	12000	12000	400
Штаб-капітан	1	9000	9000	300
Офіцери навігації	10	4500	45000	1500
Офіцер безпеки	2	4000	8000	267
Боцмани	4	3000	12000	400
Матроси	60	1800	108000	3600
Головний інженер	1	11000	11000	367
Інженери	20	5000	100000	3333
Електрики та механіки	40	2500	100000	3333
Менеджер готелю	1	7000	7000	233
Служба прийому	60	2000	120000	4000
Господарська служба	700	1200	840000	28000
Пральня	80	1100	88000	2933
Менеджери ресторанів та барів	30	3500	105000	3500
Кухарі	250	1800	450000	15000
Офіціанти та бармени	500	1500	750000	25000
Сомельє	20	2500	50000	1667
Директор круїзу	1	6000	6000	200
Артисти та аніматори	150	2000	300000	10000
Дитячі клуби	80	1800	144000	4800
Медперсонал	25	5000	125000	4167
Служба безпеки	100	2200	220000	7333
ІТ-спеціалісти	20	3500	70000	2333
Персонал SPA та казино	182	2000	364000	12133
Разом	2 138	—	3 987 000	132 900

Таблиця А.2

Розрахунок добової тарифної ставки за перевезення одного пасажира,
у.о. / доб.

Категорія кают	Код каюти	Кількість кают, N_i	Кількість місць розміщення в каюті	Кількість зайнятих місць каютної категорії, P_i	Тарифна ставка, f_i , у.о./пас.-доба	$f_i \cdot P_i$
Studio Fantastica	IS	80	1	80	90–140	7200–11200
Внутрішня Bella	IB	200	1–2	400	80–120	32000–48000
Внутрішня Deluxe Fantastica	IR1	220	1–2	440	100–150	44000–66000
Внутрішня Deluxe Fantastica	IR2	150	1–4	450	100–150	45000–67500
Балкон Aurea, 17 м ²	BA	180	1–4	540	180–300	97200–162000
Балкон Bella, 17 м ²	BB	140	1–4	420	130–200	54600–84000
Балкон Deluxe Fantastica, 17 м ²	BR1	120	1–4	360	150–230	54000–82800
Балкон Deluxe Fantastica, 17 м ²	BR2	120	1–4	360	150–240	54000–86400
Балкон Deluxe Fantastica, 17 м ²	BR3	100	1–4	300	160–250	48000–75000
Балкон Deluxe Fantastica, 17 м ² .	BR4	100	1–4	300	170–260	51000–78000
Promenade View, 16 м ²	PR1	50	1–2	100	140–210	14000–21000
Promenade View, 16 м ²	PR2	50	1–2	100	150–220	15000–22000
Promenade View, 16 м ²	PR3	50	1–2	100	160–230	16000–23000
Promenade + Sea, 16 м ²	PV	40	1–2	80	170–260	13600–20800
Obstructed View, 17 м ²	BP	50	1–4	150	120–180	18000–27000
Grand Suite Aurea, 28 м ² Балкон 7 м ²	SX	40	2–4	120	250–400	30000–48000
Grand Suite Terrace, 35 м ²	SXT	30	1–4	90	300–500	27000–45000
Grand Suite Jacuzzi, 35 м ²	SXJ	24	1–4	72	400–700	28800–50400
Балкон Promenade + Sea, 16 м ² .	PV	50	2–4	150	170–260	25500–39000
Балкон Obstructed View, 17 м ² .	BP	60	2–4	180	120–180	21600–32400

Продовження табл. А.2

Категорія кают	Код каюти	Кількість кают, N_i	Кількість місць розміщення	Максимальна кількість місць, P_i	Тарифна ставка, f_i , у.о./пас.-доба	$f_i \cdot P_i$
Studio Ocean View (1-місна), 12 м ²	OS	40	1	40	100–150	4000–6000
Ocean View Bella, 16 м ² .	OB	140	1–2	280	110–170	30800–47600
Ocean View Deluxe Fantastica, 16 м ²	OR1	100	1–4	300	130–190	39000–57000
Ocean View Deluxe Fantastica, 16 м ²	OR2	80	2–4	240	140–200	33600–48000
Infinite Ocean View Aurea, 20 м ² .	VLA	70	2–4	210	160–240	33600–50400
Infinite Ocean View Fantastica, 20 м ² .	VL1	70	2–4	210	150–230	31500–48300
Deluxe Suite Yacht Club, 25 м ² .	YC1	50	1–4	150	350–600	52500–90000
Duplex Suite Yacht Club, 46 м ²	YCD	30	1–4	90	500–900	45000–81000
Duplex Suite Jacuzzi Yacht Club, 46 м ²	YJD	18	1–4	54	700–1200	37800–64800
Junior Suite Aurea. 17 м ² з терасою (13-17 м ²)	BGA	50	2–4	150	220–350	33000–52500
СЬЮТ PREMIUM AUREA, 17 м ²	SL1	25	1-4	75	200-250	15000-18750
СЬЮТ ВНУТРІШНІЙ YACHT CLUB, 15 м ² .	YIN	25	1-2	50	180-230	9000-11500
СЬЮТ З ВИДОМ НА ПРОМЕНАД ТА МОРЕ DELUXE AUREA, від 21 до 28 м ²	SRP	30	1-4	90	400-650	36000-58500
СЬЮТ З ВИДОМ НА ПРОМЕНАД ТА МОРЕ PREMIUM AUREA 21 до 28 м ² .	SLP	30	1-4	90	450-700	40500-63000
СЬЮТ OWNER'S YACHT CLUB), від 78 до 104 м ² .	YC4	5	1-4	15	1800-2200	27000-33000
СЬЮТ ROYAL YACHT CLUB, 51 - 59 м ²	(YC3)	5	1-4	15	1400-1600	21000-24000
СУМА		3352	122	6851	10280-	70428280

				15040	- 10303904 0
				Середнє:	86 733 660