

УДК 911.3:338.48

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

Яковенко И.М., Лазицкая Н.Ф.

*Таврический национальный университет имени В.И. Вернадского, кафедра туризма,
Симферополь, Россия
Email: yakovenko-tnu@ya.ru*

В статье рассмотрены общемировые тенденции развития морского круизного туризма; географическая структура основных круизных регионов мира; территориальная структура круизного туризма в Черноморском бассейне, включая порты России, Грузии, Турции, Болгарии, Румынии, Украины; выявлены проблемы и перспективы развития круизного туризма в Черноморском бассейне.

Ключевые слова: морской круизный туризм, мировой рынок круизного морского туризма, географическая структура морского круизного туризма.

ВВЕДЕНИЕ

Постановка проблемы Круизный туризм относится к одному из активно развивающихся видов водных путешествий. Согласно прогнозов ВТО, в XXI веке наиболее перспективным, быстрорастущим видом туризма будут путешествия на круизных лайнерах; наиболее популярными видами туризма к 2020 году станут: приключенческий, экологический, культурно-познавательный, тематический и круизный туризм [6]. Данные статистики ВТО свидетельствуют, что ежегодный стабильный прирост туристов, использующих те или иные формы морских круизов, во второй половине XX века составлял 8% [2].

Тенденциям и проблемам развития круизного туризма посвящены многие специальные издания, а также работы ученых-экономистов, отслеживающих изменение конъюнктуры данного сегмента мирового рынка туристских услуг [1;2;4;7;9;10;11;12;13;15] и др. Вместе с тем, в научно-методической литературе практически отсутствуют работы, анализирующие особенности территориальной организации морского круизного туризма; большинство картографических приложений ограничиваются показом направлений движения круизных судов. Перспективное развитие круизного судоходства в Черноморском регионе нуждается в комплексном изучении возможностей инфраструктуры и географических направлений круизных потоков с целью их оптимизации.

Цель – проанализировать общемировые тенденции развития морского круизного туризма; выявить географические особенности развития круизного туризма в Черноморском регионе.

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

1. Понятие круизного туризма

Морской круиз, как правило, представляет собой путешествие по замкнутому кругу с радиальными поездками из портов во внутренние районы стран [2;13].

Идея «отдыха на воде и в морских путешествиях» известна с времен древних римлян и греков, однако активизация круизного дела произошла в эпоху становления туризма. Так, начало регулярным морским круизам было положено в Англии в 1835 г; в 60-х гг. XIX в. были организованы круизные компании, в т.ч. в бассейне Средиземного моря; в первой половине 30-х гг. XX века была реализована идея «народного туризма» в Германии с использованием возможностей круизного туризма для отдыха трудящихся [2;4;6]. По мнению специалистов [4, с. 348-349], круизный туризм в современном понимании получил развитие лишь с 70-х гг. XX в. в США, когда начали строиться однотипные круизные суда, была разработана «концепция и методология круизного обслуживания» пассажиров (Б. Дикенсон, круизная фирма «Carnival») и сформированы «принципы организации круизных маршрутов» (табл. 1).

Таблица 1.

Принципы организации круизных маршрутов
по М.Б. Биржакову, В.И. Никифорову. Составлено по [4, с.349]

№	Круизные маршруты	Характеристика
1	Кольцевые маршруты	Круизные маршруты в определенном бассейне, с заходом в 8-12 портов различных прибрежных стран и популярных морских курортов
2	Маршруты в один конец («open jaw»)	Однонаправленные круизные маршруты, когда туристы следуют только в один конец маршрута
3	Кратковременные выходы в море на 2-3 дня (рейсы «в никуда»)	Круизы, используемые для специальных целей, например, для организации игорного бизнеса с выходом за границы территориальных вод стран, где данный вид азартных развлечений преследуется законом
4	Прибрежные морские экскурсии и прогулочные рейсы	Непродолжительные по времени и расстоянию вдольбереговые прогулки и экскурсии вдоль побережья
5	Длительные круизы	Круизные маршруты и кругосветные путешествия, продолжительностью до полугода.

А.А. Бейдык [3, с. 171], предлагает классифицировать круизные путешествия по типу использования транспортных средств (морские, речные, смешанные (река-море), комбинированные); видам используемых судов (теплоход, яхта, подводная лодка, парусник, катамаран); специализации (чистый круиз, круиз + маршрутная поездка, круиз + береговой отдых, «расколотый круиз»); содержанию (прогулочные, экскурсионные, познавательно-развлекательные, оздоровительные, деловые, исследовательские); по району плавания (по общедоступным местам, экзотические); по степени охвата населения (массовые, элитарные); по категории участников

(школьные, молодежные, семейные, для одиноких лиц, для лиц пожилого возраста, смешанные); по продолжительности (прогулочные, выходного дня, стандартные, длительные, кругосветные); по способу предоставления услуг (инклюзив-круиз, «мягкий круиз»).

2. Общемировые тенденции круизного туризма

Морские круизы в XX - начале XXI вв. демонстрируют положительный тренд развития – в среднем 6-8% прироста числа участников в год и по оценкам ВТО, относятся к одному из самых динамично развивающихся и перспективных видов туризма. [2;13]. Так, в 1980 г. число круизных пассажиров составляло 1,5 млн. чел.; в 1993 г. – 4,5 млн. чел.; в 2010 -18,7 млн. чел. (в т.ч 11 млн. – жители Северной Америки и 5,5 млн. – жители Европы.); в 2013 г. – 20,97 млн. чел. (в т.ч. 11,7 млн. чел. из Северной Америки) [2;7;10;11], а согласно прогнозам экспертов, к 2017 г. число участников круизов г. вырастет до 22,5 млн. чел., из которых 14,87 млн. составят жители Северной Америки и около 6,8 млн. чел. – жители Европы (рис. 1). Таким образом, из элитарного вида туризма круизный туризм становится массовым, растет доля круизов как мест проведения делового и конгрессного туризма.

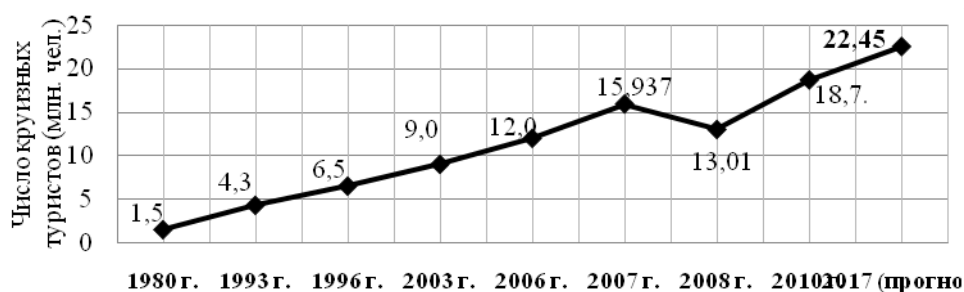


Рис. 1. Динамика числа участников круизов в мире в 1980-2011 гг. с прогнозом на 2017 г., млн. чел. Составлено по [2;7;10]

Рынок услуг круизного туризма имеет высокий уровень монополизации и консолидации. В настоящее время этот процесс ускоряется, в частности, одни компании прекращают свое существование, другие объединяются. По данным «Ocean Shipping Consultants», 13 наиболее крупных круизных операторов мира владеют судами с общей пассажировместимостью превышающей 75 % (от общемировой), из которых три крупнейшие группы – «Carnival Corporation», «Royal Caribbean Cruise Ltd», «Star Group» контролируют более 70% пассажировместимости всего круизного флота [12].

Важным фактором развития круизного судоходства является совершенствование технических параметров судов и изменение структуры флотов круизных туроператоров. Однако, относительно того, каким должно быть круизное судно, максимально удовлетворяющее современному спросу, имеются разные точки зрения. Самыми известными «стратегиями» последнего десятилетия являются: 1) строительство судов крупных размерений, так называемых «плавающих городов», при этом, преследуется цель достижения максимально возможной

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

пассажировместимости в сочетании с максимально возможным числом рекреационно-развлекательных, рекреационно-оздоровительных, рекреационно-спортивных и рекреационно-познавательных занятий на борту судна; 2) строительство судов меньших размерений, ориентированных на VIP-пассажиров, отличающихся эксклюзивным комфортом. Например, первого пути развития придерживаются компания «Carnival», имеющая лозунг «Так много развлечений! Так много мест!» и компания «Royal Caribbean International», которыми были построены круизные суда «Queen Mary II» (принадлежит компании «Cunard», входящей в концерн «Carnival») и «Freedom of the Seas» (компания «Royal Caribbean International») [12].

Увеличение доли крупных судов, имеющих высокую пассажировместимость (длина 300-500 м; ширина до 50 и более м; пассажировместимость более 1000 чел.), так называемых лайнеров типа «постпанамакс», вызывает необходимость серьезных изменений в портовой инфраструктуре. В мире в настоящее время существует не так много портов, готовых к приему судов крупных размерений с пассажирскими терминалами, способными одновременно обслуживать тысячи круизных пассажиров, в связи с чем, портовое хозяйство вынуждено развиваться в соответствии с современными потребностями круизного туризма. Так, например, в США порт Майями обладает 12 причалами и пропускной способностью 3,5 млн. туристов в год [1, с.121]. По мнению М. Арисона (круизная компания «Carnival») и П.Фарго (компания «MSC Crociere») [12], пассажировместимость от 3 до 3,5 тыс. является пределом, после которого наращивание размеров судов нецелесообразно, а эксплуатация таких судов возможна, в основном, на ограниченном количестве маршрутов, в т.ч. на линиях, связывающих порты Европы и отдельные линии в Карибском бассейне.

Ограничениями круизного судоходства в разных районах мира является невозможность прохождения лайнеров нового поколения через проливы и каналы. Например, отдельные суда крупных размерений не могут осуществлять судозаходы в бассейн Черного моря, что связано с ограничениями прохождения пролива Босфор; проблемы с прохождением крупных лайнеров существуют у Панамского и Суэцкого каналов.

Серьезное влияние на круизный рынок оказывают геополитические проблемы, меняющие «круизную карту» и ограничивающие доступ к круизным портам разных стран мира [9], например «арабская весна» и последующая гражданская война в Сирии. Из соображений безопасности круизных пассажиров компании вынуждено отказываются от судозаходов в небезопасные районы плавания. Круизные рынки сталкиваются с рядом экономических проблем связанных с глобальным экономическим кризисом; ряд компаний страдает от высокого уровня инфляции, роста цен на энергоносители и др. Резко возросшая стоимость авиабилетов в последние годы способствовала изменению предпочтений североамериканцев в сторону «домашних» круизных путешествий. С другой стороны, процесс глобализации приводит на европейский рынок круизных перевозок туристов из Азии, Южной Америки [9]. Экологическое состояние акваторий также способно

влиять на карту круизных маршрутов, например крупная авария на нефтяной платформе в Мексиканском заливе (2010 г).

Тенденцией последних двух десятилетий является организация круизных экспедиций в отдаленные и малоизученные места (в т.ч. круизы на Северный полюс и Арктику, Антарктику); одним из лидеров данной ниши рынка является компания «Poseidon Arctic Voyages Ltd» [14;17]. Особым сегментом круизного туризма являются маршруты на парусных судах. К началу 2000-х гг. число крупных парусников в мире составило около 100 единиц [4]. Круизы на старинных и традиционных парусных судах особенно популярны в США и Европе и относятся к числу элитарных видов туризма.

3. География круизного туризма

Круизный туризм имеет значительные диспропорции в территориальной организации. Арион О.В выделяет 14 основных круизных региона, в т.ч. [1, с.118 - 121]:

4. Карибский круизный регион, охватывающий в т.ч. 40 портов на островах Карибского бассейна;

5. Восток Североамериканского побережья, включающий порты побережья Атлантического океана Северной Америки от г.Шарлоттаун (Канада) до г.Нью-Йорк (США);

6. Аляско-Канадский регион, охватывающий порты североамериканского побережья Тихого океана от г. Анкоридж (Аляска, США) до г. Сиэтл (США);

7. Мексиканская Ривьера – вдоль побережья Тихого океана от г. Сан-Франциско (США) до г. Акапулько (Мексика);

8. Южно-Американский круизный регион, к ведущим портам-круизным центрам которого относятся порты Сан-Паулу, Рио-де-Жанейро, Сальвадор, Ресифи, Белен (Бразилия); Монтевидео (Уругвай); Буэнос-Айрес, Ушуая (Аргентина); Вальпараисо, Пуэрто-Монт, Пунта-Аренас (Чили); Кальяо (Перу); Гуаякиль (Эквадор);

9. Антарктический круизный регион обслуживается из портов Пуэрто-Монт (Чили) и Ушуая (Аргентина) с посещением островов Южная Георгия, Южные Шотландские острова, о. Кинг-Джордж, Южные Оркнейские острова и др. и лишь в отдельных случаях – западного побережья Антарктиды;

10.Атлантика – преимущественно маршруты, пересекающие регион из Европы до Карибов через о-ва Мадейра и Канарские острова;

11.Скандинавский – условно подразделяется на два подрайона: Балтия и Норвежские фьорды. К подрайону Балтия относятся порты Санкт-Петербург (Российская Федерация), Хельсинки (Финляндия), Таллинн (Эстония), Стокгольм и Мальме (Швеция), Копенгаген (Дания), Осло (Норвегия), Гамбург (Германия), Амстердам (Нидерланды), Саутгемптон (Великобритания). Подрайон Норвежские фьорды охватывает порты побережья Норвежского моря от г. Хаммерфест до г. Ставангер (Норвегия);

12.Средиземноморский - охватывает порядка 40 портов побережья Средиземного и Черного морей, среди которых наиболее известными являются:

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

Лиссабон (Португалия), Севилья, Пальма-да-Мальорка, Барселона (Испания); Канны, Ницца (Франция); Соренто, Портофино, Чивитавеккья (Рим), Венеция (Италия); Пирей (Афины), Корфу (Греция);

13. Западно-Африканский – охватывает порты Фуншад (о. Мадейра, Португалия), Лас-Пальмас (Канарские острова, Испания), Дакар (Сенегал), Фритаун (Сьерра Леоне), Монровия (Либерия);

14. Африканско-Индийский – охватывает порты Восточной Африки, в т.ч. Момбаса (Кения); Занзибар (Танзания); Порт-Луи (о. Маврикий); Бомбей, Мадрас (Индия); Коломбо (о. Шри-Ланка), Мале (Мальдивские о-ва), а также о. Мадагаскар и Сейшельские острова;

15. Дальневосточный – включает 45 портов побережья Японского, Филиппинского и Южно-Китайского, Яванского морей;

16. Гавайский – порты Гавайских островов (США);

17. Южно-Тихоокеанский – порты Австралии, в т.ч. Дарвин, Перт, Мельбурн, Хобарт, Сидней и порты Новой Зеландии и островов Океании.

Наиболее многочисленны кольцевые маршруты в бассейнах Карибского и Средиземного морей, вокруг Аляски, а также однонаправленные маршруты вокруг Европы и Скандинавии. Среди новых районов с высокой круизной активностью следует отметить Юго-Восточноазиатский и Австралийско-Новозеландский сектора Тихого океана. Самыми посещаемыми портами Европы являются Барселона, Венеция, Чивитавеккья (рис. 2).

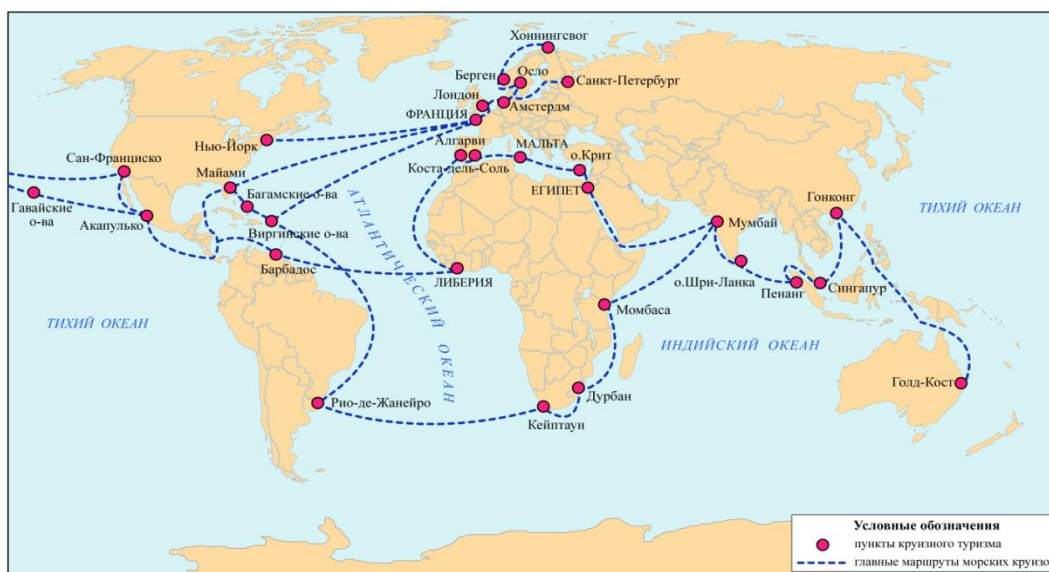


Рис. 2. Приоритетные направления круизного туризма
(Составлено по [1;2;4;11;15 и др.]).

Экономическая эффективность работы круизных компаний зависит от ряда факторов, влияющих на формирование цены круиза, в т. ч. стоимость топлива, расстояние между портами захода круизного судна, портовые сборы и др.

Наиболее привлекательными, с точки зрения организации берегового обслуживания круизных пассажиров, являются порты городов, обладающие богатым историко-культурным наследием, что создает возможность формирования разнообразных экскурсионных программ. Большое значение имеет месторасположение порта, наличие подъездных путей и парковок для экскурсионных автобусов. По мнению специалистов [9], наилучшими условиями обладают порты, расположенные в пределах 15-20-минутной транспортной доступности от основных объектов туристского интереса.

По данным проведенного «Carnival» опроса пассажиров круизных судов [9] установлено, что они отдают предпочтение наиболее примечательным с исторической точки зрения местам; их интересует культурная жизнь городов и живая природа. 68% круизных пассажиров предпочитают экскурсии, которые не занимают более половины дня, при этом, 47% считают необходимым предоставления им во время организованных береговых программ не менее 1 часа свободного времени; 97% пассажиров предпочитают отправляться на экскурсии в утренние часы; 83% пассажиров считают, что размер экскурсионных групп не должен превышать 20 человек. Однако, ряд пассажиров предпочитают самостоятельно осматривать портовые города, контактируя с местными жителями, в связи с чем, им необходимы качественные путеводители.

4. Развитие круизного туризма в черноморском бассейне

Круизное судоходство на Черном море в 2002-2012 гг. развивалось внушительными темпами – в среднем плюс 12 % в год; в регионе имеется 17 портов, способных принимать круизные суда, из которых 5 располагают условиями для приема судов крупных размерений и 4 находятся в стадии развития портовой инфраструктуры [8]. По мнению экспертов [8;9], Черноморский регион в настоящее время является одним из наиболее перспективных с точки зрения развития круизного туризма. С экономической точки зрения, небольшие расстояния между портами позволяют снизить расходы на топливо, что позитивно отражается на рентабельности судоходных компаний. Президент компании «GP Wild International» П.Уайлд также считает, что данный регион имеет благоприятные условия развития круизного туризма, благодаря уникальному историко-культурному потенциалу [10].

Из постсоветских стран, расположенных в Черноморском бассейне, лучшие позиции в 2013 г. имела Украина, несмотря на то, что утратила собственный пассажирский флот. Одесса приняла 148 иностранных судов, Севастополь – 115, в то время как Сочи – 49 (рис.3).

Развитие круизного туризма в Черноморском регионе тормозится отсутствием качественной портовой инфраструктуры, в т.ч. причального фронта, способного принимать крупные суда длиной более 300 м; отсутствием международных аэропортов европейского уровня в регионе; недостаточным уровнем развития анимационных программ для иностранных участников круизов; высокими

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

портовыми сборами. Серьезные ограничения существуют при прохождении судов крупных размерений, под мостами пролива Босфор (максимальная высота судна ограничена 54 м). Негативное влияние на развитие данного сегмента мировой круизной индустрии будет иметь ухудшение геополитической ситуации в регионе в 2014 г.

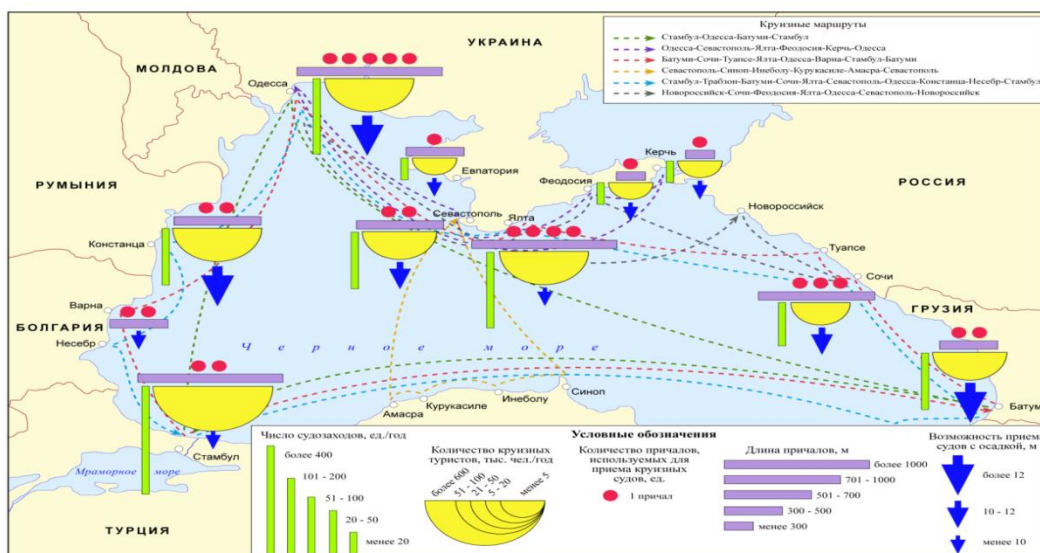


Рис. 3. Территориальная структура круизного туризма в Черноморском бассейне [5].

ВЫВОДЫ

Морские круизы относятся к динамично развивающимся видам туризма с использованием водных транспортных средств.

Круизный туризм в современном понимании получил развитие лишь с 70-х гг. XX века в США, когда начали строиться однотипные круизные суда, была разработана концепция и методология круизного обслуживания пассажиров и сформированы принципы организации круизных маршрутов.

В настоящее время из элитарного вида туризма круизный туризм становится массовым, растет доля круизов как мест проведения делового и конгрессного туризма.

Круизный туризм имеет значительные диспропорции в территориальной организации. Наиболее многочисленны кольцевые маршруты в бассейнах Карибского и Средиземного морей, вокруг Аляски, а также однонаправленные маршруты вокруг Европы и Скандинавии. Среди новых районов с высокой круизной активностью выделяется Юго-Восточноазиатский и Австралийско-Новозеландский сектора Тихого океана.

Наиболее привлекательными, с точки зрения организации берегового обслуживания круизных пассажиров, являются порты городов, обладающие богатым историко-культурным наследием, что создает возможность формирования

разнообразных экскурсионных программ. Большое значение имеет месторасположение порта, наличие подъездных путей и парковок для экскурсионных автобусов.

Круизное судоходство на Черном море в последнее десятилетие, вплоть до 2014 года развивалось внушительными темпами – в среднем плюс 12 % в год; из стран постсоветского пространства наилучшие позиции имела Украина.

Проблемными вопросами развития круизного туризма в Черноморском регионе является низкий уровень развития портовой инфраструктуры; отсутствие достаточного числа аэропортов европейского класса; отсутствие качественного берегового обслуживания в отдельных городах-круизных центрах. Негативное влияние будет иметь ухудшение геополитической ситуации в регионе.

Список литературы

1. Аріон О.В. Організація транспортного обслуговування туристів [навчальний посібник] / О.В. Аріон. – К.: Альтерпрес, 2008. – 192 с.
2. Бабкин А.В. Специальные виды туризма: [учебное пособие] /А.В. Бабкин. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2008. – 252 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://tourlib.net/books_tourism/babkin.htm
3. Бейдик О.О. Українсько-російський словник термінів і понять з географії туризму і рекреаційної географії / О.О. Бейдик. – К.: РВЦ «Київський університет», 1997. – 300 с.
4. Биржаков М.Б. Индустрия туризма: перевозки. / М.Б. Биржаков, В.И. Никифоров. – [2-е изд.]. – СПб.: Издательский дом «Герда» – Издательство «Невский фонд», 2003. – 400 с.
5. Лазицкая Н.Ф. Общественно-географическое обоснование развития рекреационного водопользования в г. Севастополь / Автореферат на соискание ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://science.crimea.edu/zashita/lazitskaya/index.html>... (дата обращения к ресурсу 07.12.2014)
6. Соколова М.В. История туризма: [учебное пособие]. / М.В. Соколова. – М.: Мастерство, 2002. – 352 с.
7. Соловьев А.А. Перспективы развития водных путешествий в Крыму /А.А. Соловьев // Культура народов Причерноморья. – 2009. – № 176.– С. 97–100
8. Степанов А. «Black Sea Cruise-2012»// Порты Украины. – № 80 (120). – 2012.[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3027> (дата обращения к ресурсу 15.04.2014)
9. Стивен Янг. Какой порт выбрать для захода круизных судов?// Порты Украины - № 8 (120). – 2012. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3028> (дата обращения к ресурсу 15.04.2014)
10. Уайлд П. Тенденции в развитии круизного рынка // Порты Украины. – 2012. – № 3 (115). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/2580>(дата обращения к ресурсу 15.04.2014)
11. Холловой Дж. К., Тейлор Н. Туристический бизнес [перевод с англ.]. – К.: Знання, 2007. – 798 с.
12. Шевченко К. Круизные суда: портфель заказов все толще// Порты Украины - № 4 (76). – 2008. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/375> (дата обращения к ресурсу 15.04.2014)
13. Чеглазова М.Е. Круизный туризм. — Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2012. – 100 с.
14. Экзотические туры и необычные путешествия с Poseidon Expedition [Электронный ресурс]. – Режим доступа: poseidonexpeditions.ru (дата обращения к ресурсу 10.05.2014)
15. European Cruise Council 2012/2013 Report [Электронный ресурс].– Режим доступа: <http://www.ashcroftandassociates.com/downloads/ECC-Report-2012-2013.pdf>.
16. Cruise Industry Overview – 2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа:<http://www.fcca.com/downloads/2013-cruise-industry-overview.pdf>.

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

17. Poseidon Expeditions [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://poseidonexpeditions.ru> (дата обращения к ресурсу 07.10.-2014)

Яковенко І.М. Географічні тенденції розвитку морського круїзного туризму / Яковенко, Н.Ф. Лазіцька // Вчені записки Таврійського національного університету ім. В. І. Вернадського. Серія: Географічні науки. – 2014. – Т.27 (66), №2. – С. 241-251.

У статті розглянуті загальносвітові тенденції розвитку морського круїзного туризму; географічна структура основних круїзних регіонів світу; територіальна структура круїзного туризму в Чорноморському басейні, виявлені проблеми і перспективи розвитку круїзного туризму.

Ключові слова: морський круїзний туризм, світовий ринок круїзного морського туризму, географічна структура морського круїзного туризму.

GEOGRAPHICAL TRENDS OF SEA CRUISE TOURISM

I.M. Yakovenko, N.F. Lazitskaya

Tavrida Academy, Simferopol, Crimea

E-mail: yakovenko-tnu@ya.ru

The world trends of Sea Cruise Tourism are considered in this article, the geographical features of the cruise tourism development in the Black Sea basin are analyzed.

The regular sea cruises began in England in 1835.

Services market of the cruise tourism has a high level of monopolization and consolidation. There are 13 largest cruise operators in the world; the biggest groups among them – «Carnival Corporation», «Royal Caribbean Cruise Ltd», «Star Group» that control more than 70% of passengers of all cruise fleet.

The main factor of cruise shipping development is the improving of the technical parameters of the courts and change of the cruise operators' fleet structure.

Cruise tourism has significant disparities in the territorial organization. The geographical structure of 14 cruise regions is considered in this article, including Caribbean, East-North American, Alaska-Canadian, Mexican, South American, Antarctic, Atlantic, Scandinavian, Mediterranean, West African, African-Indian, Far Eastern, Hawaiian, South Pacific.

Territorial structure of cruise tourism in the Black Sea basin includes ports of Russia, Ukraine, Turkey, Romania, Bulgaria, Georgia. The problems and prospects of cruise tourism are identified, the map of infrastructure and major cruise lines is developed.

Keywords: Sea Cruise Tourism; World Market of Sea Cruise Tourism; Geographical Structure of Sea Cruise Tourism.

References

1. rion O.V. Organization of tourist transport services p.192 (2008)
2. Babkin A.V. Special forms of tourism p.252 (2008) http://tourlib.net/books_tourism/babkin.htm
3. Beydyk O.O. Ukrainian-Russian dictionary of terms and concepts of geography of tourism and recreational geography p.300 (1997)
4. Birzhakov M.B. The tourism industry: transportation 2nd ed. p.400 (2003)
5. Lazitskaya N.F. Abstract for the degree of candidate of geographical sciences on spec. 25.00.24 (07.10.2014). - <http://science.crimea.edu/zashita/lazitckaya/index.html>

6. Sokolova M.V. History of tourism p.352 (2002)
7. Soloviev A.A. Prospects for the development of water travel in Crimea// Culture of the Black Sea. p.97-100 (2009)
8. Stepanov A. «BlackSea Cruise-2012» // Ports Ukrainy - number 80 (120) (2012)
9. <http://portsukraine.com/node/3027>
10. Stephen Young «Which port of call for select cruise ships?» // Ports of Ukraine - № 8 (120) (2012)
11. <http://portsukraine.com/node/3028>
12. Wild P. «Trends in the development of the cruise market» // Ports Ukraine - № 3 (115) (2012)
13. <http://portsukraine.com/node/2580>
14. J.Christopher Holloway with Neil Taylor. The Business of Tourism. – First published, 1983. p.798
15. Shevchenko K. «Cruise ships: order book thicker» // Ports of Ukraine - № 4 (76) (2008)
16. <http://portsukraine.com/node/375>
17. Cheglazova M.E. Cruise tourism p.100 (2012)
18. Exotic tours and unusual travel with PoseidonExpedition
19. poseidonexpeditions.ru
20. European Cruise Council Report (2012/2013)
21. <http://www.ashcroftandassociates.com/downloads/ECC-Report-2012-2013.pdf>.
22. Cruise Industry Overview (2013)
23. <http://www.f-cca.com/downloads/2013-cruise-industry-overview.pdf>
24. Poseidon Expeditions (07.10.2014) <http://poseidonexpeditions.ru>

Поступила в редакцию 20.11.2014 г.