

УДК 338.48-52:797.11|006.032

[https://doi.org/10.18524/2303-9914.2025.1\(46\).332407](https://doi.org/10.18524/2303-9914.2025.1(46).332407)

В. В. Яворська¹, доктор геогр. наук, проф.,

Н. В. Мельник², канд. геогр. наук, доцент,

А. В. Мельник³, канд. геогр. наук, доцент,

У. Я. Ханас⁴, канд. філос. наук, доцент,

І. В. Єрко⁵, канд. геогр. наук, доцент,

¹ Одеський національний університет імені І. І. Мечникова,

кафедра економічної та соціально географії і туризму

пров. Шампанський, 2, м. Одеса, 65058, Україна

yavorskaaya@onu.edu.ua, <https://orcid.org/0000-0002-7449-7908>

² Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника,

кафедра готельно-ресторанної та курортної справи,

вул. Галицька, 201д, м. Івано-Франківськ, 76008, Україна

nadiia.v.melnik@pnu.edu.ua, <https://orcid.org/0000-0002-2077-595X>

³ Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу,

кафедра туризму, рекреації та регіонального розвитку,

вул. Карпатська, 15, м. Івано-Франківськ, 76019, Україна

avmelnik@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0002-6906-6396>

⁴ ДВНЗ «Ужгородський національний університет»,

кафедра туризму,

вул. Українська, 19, м. Ужгород, 88000, Україна

ulyana.hanas@uzhnu.edu.ua, <https://orcid.org/0000-0002-8691-3809>

⁵ Волинський національний університет імені Лесі Українки,

кафедра готельно-ресторанної справи, туризму і рекреації,

вул. Банкова, 9, м. Луцьк, 43000, Україна

ierko@vnu.edu.ua, <https://orcid.org/0000-0002-5395-7557>

МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ЯК ОСНОВНА ПАРАДИГМА СУЧАСНОГО КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

Стаття присвячена дослідженню світового круїзного туризму як феномену туристичної індустрії XXI століття через призму його відповідності принципам сталого розвитку. Обговорюються існуючі міжнародні проекти та ініціативи, спрямовані на мінімізацію екологічного впливу круїзної індустрії, їхня ефективність та перспективи. Фокус уваги спрямований також на роль круїзного туризму в збалансованому підході до розвитку туристичної дестинації, включаючи вирішення економічних та соціальних аспектів поступу регіонів.

Ключові слова: міжнародні стандарти, сталий розвиток, круїзний туризм, круїзний туристичний продукт, Міжнародна асоціація круїзних ліній (CLIA).

ВСТУП

Зростання значення та популярності круїзного туризму є помітним явищем в контексті глобальної туристичної індустрії. За останні двадцять років спостерігається значне підвищення запитів на круїзний туризм. Щорічний приріст вартості круїзної індустрії у світі складає у середньому 7,4% (Круїзне судноплавство, 2024). Сумарний попит на морські круїзи за 10 років зріс на 68% (Ханас та інші, 2023). UNWTO визначає круїзний туризм як один із феноменів XXI століття – різновид туризму, для якого характерне найбільш динамічне зростання – 9% річних за останні 25 років проти 4% позитивної динаміки в індустрії туризму в цілому (International Tourism, 2024).

Дослідження питання світової круїзної індустрії та особливостей її розвитку в Україні знаходимо у працях І. Антоненка, О. Аріон, І. Мельник, Н. Опанасюк, В. Корнілової, Н. Корнілової, Н. Зацепіної, Н. Добрянської, А. Володівцук, Н. Бойко, О. Богославець, А. Романової. Вони присвячені здебільшого оцінці тенденцій розвитку морського круїзного туризму, особливостям його розвитку в умовах сучасних світових викликів, аналізу ресурсного потенціалу щодо організації та реалізації міжнародних круїзів.

Цілями нашого наукового пошуку являється вивчення успішних практик екологічного менеджменту як невід’ємної складової сталого корпоративного розвитку морського круїзного туризму. Крім того, вважаємо за доцільне зупинитись на аналізі круїзного туризму як моделі збалансованого підходу до розвитку дестинацій, фокусуючи увагу не тільки на подоланні екологічних проблем, а й вирішенні економічних та соціальних аспектів розвитку регіонів, які позиціонують себе, як дестинації розвитку круїзного туризму.

МАТЕРІАЛИ І МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Для досягнення мети дослідження було використано загальнонаукові та спеціальні методи географічної науки. Дорожньою картою наукового дослідження стали статистичні дані UNWTO та звіти Cruise Lines International Association. Їхній всебічний аналіз дав можливість систематизувати та визначити сучасні тренди в розвитку морського круїзного туризму, окреслити деструктивні процеси його поступу, а також встановити успішні практики імплементації засад сталого розвитку в діяльність міжнародних круїзних компаній.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ЇХ ОБГОВОРЕННЯ

За даними Міжнародної асоціації круїзних ліній (CLIA) у 2023 році ринок круїзного туризму охопив 31,7 млн туристів (+6,8% у порівнянні з допандемічним 2019 роком). При цьому, 12% круїзних туристів подорожували двічі на рік, 10% користались послугами круїзних лайнерів 3–5 разів упродовж року; 82% туристів, які вже мали досвід круїзного вояжу, декларують, що скористаються таким видом послуг ще раз (CLIA, 2024).

Очікується, що до 2025 року круїзна індустрія залучить додатково ще близько 4 млн нових круїзних мандрівників. А у 2027 році їхня кількість збільшиться до 39,7 млн пасажирів. Глобальна круїзна потужність зросте на 19% до 2028 року (CLIA, 2023; International Tourism, 2024). Запорукою такого успіху, на думку авторів, являється універсальність формату круїзного туризму. Адже він поєднує в собі практично всі інші його різновиди, а також різноманітні види сервісу та організації дозвілля (готельний бізнес, ресторанне обслуговування, екскурсійну діяльність тощо). Часто круїзні лайнери використовують для організації інсентив-турів та MICE івентів. Адже, туристичний продукт круїзного туризму як системотвірний каркас являє собою три складові послуг (рис. 1). Він включає власне круїзний пакет (проживання в каюті певної категорії, харчування, розважальні та спортивні програми на борту) та додаткові послуги – екскурсії, косметичні процедури, spa-, wellness послуги).



Рис. 1. Складові круїзного туристичного продукту (створено авторами)

Цікаво, що основною парадигмою перспективного розвитку круїзного туризму стане молоде покоління туристів, адже середній вік круїзного мандрівника у 36% випадків молодший за 40 років. Ще одним трендом є сімейний відпочинок, при цьому 28% сімей подорожують у складі 3–5 поколінь родини (CLIA, 2024).

Щодо географії основних споживачів круїзних послуг, то генеруючим ринком круїзного туризму все ще залишається Північна Америка. За статистикою серед європейців у 2023 р. найчастіше послугами морських круїзів скористались жителі Німеччини, Великої Британії та Італії. Очікувано, що 44% морських вояжів припадало на Карибський регіон, 18,5% на Середземномор'я, 10,5% – це трансатлантичні подорожі (рис. 2).

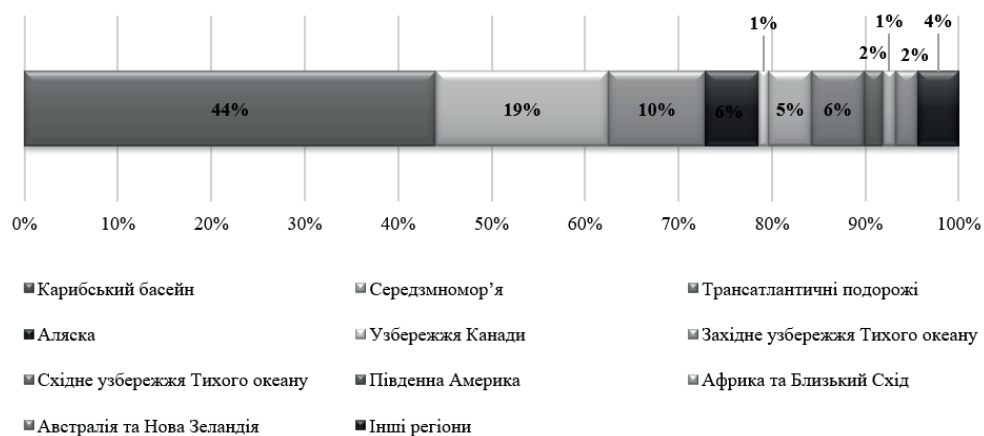


Рис. 2. Відсоткове співвідношення регіонів круїзного туризму за кількістю пасажирів станом на 2024 рік (систематизовано авторами на основі (CLIA, 2024))

Найбільший потенціал для прокладання нових маршрутів, на думку авторів, має узбережжя Північної Африки, що володіє значною кількістю туристичних ресурсів у прибережних зонах, які, втім, залишаються маловідомими та недоступними для широкого кола споживачів. Цікавими були б і круїзи до Південно-Західної Азії, оскільки цей субрегіон вирізняється унікальною історико-культурною спадщиною, однак повноцінному його використанню у туризмі перешкоджає несприятлива геополітична ситуація та загрози військових конфліктів у акваторії. Проте, навіть за умови збереження напруженої ситуації, існує можливість включення країн субрегіону в маршрути круїзних компаній. Хорошим прикладом для наслідування може слугувати Ізраїль або Кіпр, які за допомогою введення високих стандартів безпеки та маркетингових заходів мають позитивну динаміку розвитку туристичного сектору. Також більшої уваги заслуговують окремі країни Балканського півострова, а саме Боснія і Герцеговина, Чорногорія та Албанія.

Несприятливим аспектом розвитку круїзного туризму є негативний вплив на навколишнє природне середовище. Подекуди підсилює дію деструктивних процесів у даному керунку недостатня координація дій між країнами, що ускладнює раціональну експлуатацію морського простору на регіональному рівні. Крім того, відсутній єдиний ефективний підхід до контролю екологічного забруднення в акваторії Світового океану.

Морська справа є однією з найбільш регульованих галузей, і з чітко визначеними стандартами, які стосуються власне й круїзної індустрії. Щороку кожне судно проходить десятки планових і позапланових перевірок безпеки, встановлених Міжнародною морською організацією (ІМО). До головних регуляторів морських круїзних подорожей належать: Міжнародна морська організація

(ІМО), Міжнародна організація праці (МОП), Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ) та Міжнародна асоціація круїзних компаній (CLIA). Окрім цих організацій, місцеві регуляторні органи країн також мають повноваження контролювати та забезпечувати дотримання вимог до суден, які заходять або виходять з їх портів. Політика CLIA, яка представляє понад 90% усіх круїзних подорожей у світі, часто навіть перевищує вимоги міжнародного морського права. Організація та здійснення морських круїзів прискіпливо контролюються незалежними регулятивними органами, які встановлюють комплексні стандарти щодо безпеки та здоров'я екіпажу та пасажирів, захисту прав членів екіпажу судна, безпеки та охорони навколишнього середовища.

Будь-яке круїзне судно підлягає інспекції трьох незалежних один від одного регуляторних органів, які забезпечують дотримання міжнародного права та ряду інших вимог (CLIA, 2024):

1. Інспекція держави порту. Будь-яка країна, територіальні води якої відвідує круїзне судно, має повне право пересвідчитися, що воно дотримується міжнародного, національного чи місцевого законодавства.

2. Інспекція держави прапора. Країна, де зареєстроване круїзне судно, зобов'язана переконатися, що судно відповідає усім міжнародним і національним вимогам.

3. Інспекція класифікаційних товариств. Незалежні агентства, які називаються класифікаційними товариствами, проводять інспекції від імені держави прапора, власників круїзних суден, страховиків та інших членів морської спільноти, щоб переконатися, що судна відповідають встановленим стандартам та керуються ними під час здійснення своєї діяльності.

Глобалізація круїзної індустрії та щорічне збільшення розширення кількості портів, які приймають туристів, та оптимізація їхньої інфраструктури створюють нові виклики в царині сталого розвитку. Відтак, інноваційною траєкторією розвитку круїзного туризму являється екологічна усвідомленість та орієнтація на сталість відповідно до Цілей сталого розвитку, а саме ЦСР6–9, ЦСР12–15, ЦСР17 (What are the Sustainable, 2024) (рис. 3).

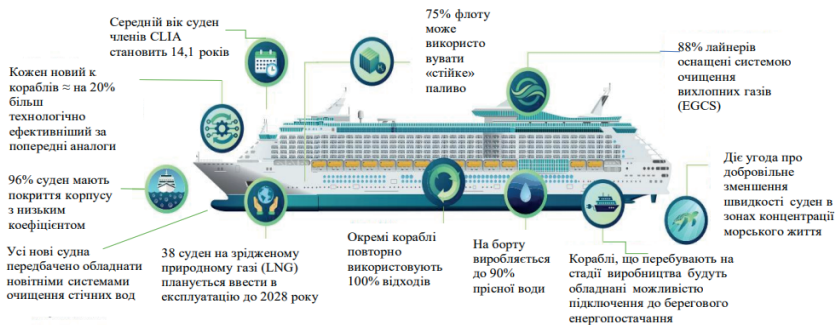


Рис. 3. Інноваційні рішення індустрії круїзного туризму для досягнення Цілей сталого розвитку (перекладено авторами з CLIA, 2023)

Сучасна парадигма захисту навколишнього середовища від різного роду забруднень базується на дотриманні низки міжнародних угод, рекомендацій та протоколів, як глобального, так і регіонального масштабів, що спрямовані на зменшення антропогенного впливу на морські екосистеми, збереження їх біорізноманіття та регулювання викидів від судноплавства.

Важливим аспектом такого регулювання є універсальність норм, встановлених на рівні ООН та Міжнародної морської організації, багатосторонньої міжнародної комунікації між різними учасниками ринку морських перевезень (Федотов, Коваль, 2023). Екологічний менеджмент круїзних компаній повинен відповідати принципам міжнародного стандарту ISO 14001:2015, який встановлює три основні зобов'язання щодо екологічної політики: захист навколишнього середовища, виконання всіх зобов'язань, а також постійне вдосконалення системи екологічного менеджменту.

Серед джерел забруднення перше місце посідає емісія продуктів згоряння бункерного палива до атмосфери. Суднові дизельні двигуни використовують важке паливо, що містить великі концентрації сірки та металів. Підраховано, що глобальні викиди в повітря суден становлять 15% NO_x і 9% SO_x . Загальні викиди від міжнародного судноплавства в європейських морях у 2020 р. були оцінені приблизно в 5 млн т NO_x , 3,5 млн т SO_x і 375 тис. т важких часток.

Попри наявність певних проблем екологічного характеру, пов'язаних з морським судноплавством, відмічаємо прискоренні темпи імплементації екологічних технологій та інновацій у практики круїзного туризму, зокрема мова йде про досягнення нульового викиду вуглецю до 2050 року. Так, круїзні компанії-члени CLIA декларують зменшення викидів біля причалів та в морі шляхом інвестування в технології, інфраструктуру та операційну ефективність.

Скорочення викидів від палива, зокрема CO_2 , SO_x , NO_x та твердих частинок, є високим пріоритетом для ЄС у боротьбі зі зміною клімату та впливом забруднення повітря на здоров'я людини. У круїзних суднах обсяги викидів залежать від таких змінних, як розмір суден та вік обладнання, які визначають необхідну потужність та тип палива, що використовується. Викиди небезпечних відходів можуть спричинити катастрофічний вплив на місцеві екосистеми. Це критично важливо для ділянок з низьким водообміном і в межах архіпелагів (CLIA, 2022).

Круїзна індустрія вкладає мільярди доларів у будівництво кораблів нової генерації з двигунами, що забезпечують гнучкість використання палива та використовують паливо з низьким або нульовим викидом (зелений метанол, водневі паливні елементи, сонячні батареї та енергія вітру). Станом на 2024 рік реалізується 32 пілотних проєктів з виробниками екологічно чистого палива та компаній з виробництва двигунів, які випробовують стійке паливо та новітні технології (CLIA, 2024).

Royal Caribbean Cruises Ltd. розробляє нове покоління круїзних суден на зрізженому природному газі (СПГ) з інноваціями, які включають використання

паливних елементів для виробництва електроенергії. Судна проекту Silversea Cruises «Project Evolution» будуть першими круїзними судами, які використовуватимуть паливні елементи для забезпечення 100% електроенергії під час стоянки в порту, усуваючи всі викиди на борту.

Оперуючи статисткою, констатуємо, що станом на 2024 рік у круїзній індустрії 4 кораблі використовують відновлювальне біопаливо, 7 кораблів у процесі будівництва, які будуть використовувати зелений водень або зелений метанол. Згідно зазначених вище проєктів до 2027 року 16% усіх круїзних суден світу будуть працювати на скрапленому природному газі, 81% суден буде оснащено системою очищення стічних вод, на 81% суден будуть встановлені системи очищення вихлопних газів. Це дозволить досягнути зниження рівня оксиду сірки на 98%, частки твердих частинок – на 50%, оксидів азоту – на 12% (CLIA, 2022). До 2028 року 15% круїзних лайнерів буде побудовано з використанням акумуляторів та/або гібридними паливними елементами. Уже сьогодні 96% суден мають покриття корпусу з низьким коефіцієнтом тертя, відтак системи повітряного змащення та спеціальні корпусні покриття збільшують економію палива майже на 10%.

Всі кораблі, що перебувають сьогодні на стадії виробництва, за винятком експедиційних суден, будуть обладнані можливістю підключення до берегових систем енергопостачання (OPS). 40% флоту круїзних ліній, що є членами CLIA, вже готові до підключення, ще 30% буде дообладнано.

Підключення до електромережі під час стоянки суден у порту дозволяє вимкнути судові двигуни, що значно знижує викиди. На сьогоднішній день 120 суден (46% флоту та 52% світової потужності) мають можливість підключення в портах, де доступна відповідна інфраструктура. Однак, станом на 2024 рік лише 3% портів у світі мають можливість підключення до енергопостачання.

Більше 100 європейських портів є членами мережі EcoPorts Європейського органу морських портів (ESPO), головної екологічної ініціативи європейської портової індустрії. Понад 70% цих портів мають сертифікацію міжнародно визнаного екологічного стандарту (ISO 14001, Система екологічного огляду портів (PERS) або Схема екологічного менеджменту та аудиту (EMAS)) (CLIA, 2022).

Круїзні компанії пропонують ряд спеціальних програм захисту океану та підводного морського світу (відновлення коралових рифів; сучасні системи очищення стічних вод, які конкурують з наземними системами; підводні системи зниження шуму та вібрації, включаючи спеціально розроблені корпуси, гвинти та пристрої шумоізоляції; партнерство з різними спеціалізованими міжнародними природоохоронними організаціями). Крім того, екіпаж багатьох кораблів включає науковців для підтримки важливих досліджень представників океанічної флори та фауни (CLIA, 2023).

Дослідження, проведені у 2020 році, виявили, що щонайменше 75 морських видів фауни зазнають впливу внаслідок судноплавства, включаючи китів, дельфінів, морських свиней, тюленів, пінгвінів, риб. Найуразливішими видами є

морські ссавці та морські черепахи через їхній розмір, потребу підніматися на поверхню для дихання та міграційні маршрути, що перетинаються з судноплавними та круїзними шляхами. Зіткнення можуть відбуватися через те, що екіпаж судна не зміг помітити найближчих китів або через те, що судна створюють «акустичні перешкоди» для морських тварин. Заходи, які вживають круїзні компанії задля мінімізації зазначених ризиків, включають зміни маршрутів, зниження швидкості у відповідних місцях скупчення представників океанічної фауни, використання пристроїв відлякування тварин, механічних рішень, на кшталт, захисних решіток на гвинтах, пасивних акустичних буйових систем, систем раннього попередження тощо (CLIA, 2022).

Нагальною потребою є оснащення круїзного флоту системами очищення стічних вод (AWTS). На круїзному лайнері один пасажир може використати до 40 л води на добу. Органічні речовини, що потрапляють у морське середовище через стічні води, можуть спричинити зміни в структурі екосистем, знизити рівень кисню, можуть містити бактерії, віруси, патогенні організми.

Наслідки від баластних вод є одними з найбільш істотних екологічних ризиків. Баластні води використовують великі судна для стабілізації під час транспортування. Баластна вода в круїзних суднах є небезпечною через передачу інвазивних видів. У 2020 р., 7 млн т водяного баласту було скинуто в Середземне море. В морі зареєстровано 113 інтродукованих видів, з яких 61 вид вважається чужорідним, тоді як 52 види вважаються такими, що розширили свій звичний ареал, через зміну клімату. Багато деструктивних видів занесені саме через баластні води (MacNeill, 2018).

Починаючи з 2023 року, всі судна, які перебувають на стадії виробництва, оснащуються інноваційними системами очищення стічних вод (AWTS), які абсолютно нічим не поступаються наземним аналогам. Вони працюють навіть за вищими стандартами, ніж наземні очисні споруди. До слова, 78% суден-членів CLIA уже обладнані системами AWTS (CLIA, 2022; CLIA, 2024).

Системи AWTS використовують обробку третього рівня, за допомогою бактеріологічних методів для розкладання забруднень у сирій та чорній воді. Члени CLIA мають заборону на скидання неочищених чорних вод (каналізаційних) у море за звичайних умов експлуатації. Так звані сірі води (стічні води, що утворюються в процесі експлуатації судна від прання, миття в раковинах та кухонних стоків) не охоплюються міжнародними регламентами, і немає вимоги щодо їх очищення перед скиданням у море, оскільки вони не містять такої кількості шкідливих бактерій, як у сирій каналізації (чорні води). Багато провідних круїзних ліній все ж очищують сірі води, до прикладу, за допомогою простих методів фільтрації). Інші заходи в рамках AWTS включають використання біологічних очисників, таких як Bio WCSC, Bio Scale Zapper і Bio ETSC (CLIA, 2022).

Інформаційний скринінг сучасних трендів поступального розвитку світового круїзного туризму дає підстави констатувати, що він є моделлю збалансова-

ного підходу до розвитку дестинацій, акцентуючи увагу не тільки на подоланні екологічних проблем, а й вирішенні економічних та соціальних аспектів розвитку регіонів. Так, CLIA активно співпрацює з портами та напрямками задля максимізації вигоди від туризму для громад.

На три роки наперед встановлюються графіки прибуття та відправлення суден для налагодження співпраці з місцевими агентствами туристичних послуг, які забезпечують надання екскурсійних послуг, круїзні лайнери передають попередню інформацію про туристичні потоки для можливості планування додаткових послуг в берегових зонах портів.

Місцеві туристичні та екскурсійні компанії пропонують широкий спектр берегових екскурсійних програм з орієнтацією на сталість із залученням громадських природоохоронних організацій. Широко представлені екскурсії до природоохоронних об'єктів, реабілітаційних центрів дикої природи, крафтових виробництв, біодинамічних ферм, а також так звані безвуглецеві прогулянки – велосипедні тури, веслування, вітрильний туризм тощо.

Вдалими кейсами сталих практик у даному керунку є Люксембурзький оператор круїзів Ponant який у 2018 році створив Фонд Ponant з метою просування сталого туризму та підтримки місцевих проєктів, спрямованих на дослідження, підвищення обізнаності та охорону природи. Royal Caribbean та Norwegian Cruise Lines співпрацюють з громадською природоохоронною організацією Sustainable Tourism Association of Hawaii, що допомагає організовувати екскурсії місцевими операторами, які мають сертифікацію Global Sustainable Tourism (CLIA, 2022; What are the Sustainable, 2024).

Важливу роль в організації круїзного туру відіграє харчування туристів. Тому відповідальний пошук моделей організації постачання продуктів харчування, їхньої переробки та утилізація відходів є важливим маркером відповідального підходу компаній до питань сталості. Одним з аспектів є пошук відповідальних постачальників продуктів харчування та співпраця з екосвідомими компаніями, на кшталт, Marine Stewardship Council, Aquaculture Supervisory Board тощо (MacNeill, 2018).

Серед харчових трендів упродовж 2023–2024 рр. під час круїзних турів виділяємо перевагу у використанні локальних продуктів харчування під час стоянок у портах (це, по-перше, підтримує сталий соціально-економічний розвиток місцевих громад, а, по-друге, зменшує вуглецевий слід харчового ланцюга, оптимізуючи логістику до кораблів); переважання в раціоні морепродуктів та заміників м'яса.

Важливою є проблема утилізації харчових відходів. Круїзні судна потребують великих обсягів ресурсів для задоволення потреб пасажирів і екіпажу, що залежать від ефективних ланцюгів постачання. Самі пасажирів все частіше вимагають сталих товарів і послуг у відповідь на зростаючу освіченість про кліматичну кризу.

Кількість відходів з круїзних суден коливається від 2,6 до 3,5 кг/особу/день. Відходи можна законно утилізувати лише за 12 морських миль від узбережжя, а на борту суден немає ефективного способу контролю їх утилізації. Згідно попередніх оцінок, тільки у Середземному морі – близько 250 млрд мікрофрагментів пластикових відходів (MacNeill, 2018). Понад 24% усіх відходів під час морських перевезень, генерує сектор круїзного туризму.

Скидання з суден харчових відходів здійснюється з дотриманням вимог Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї (Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден, 1997).

Сьогодні ведеться активна робота з пошуку вирішення даного питання в руслі екофрендлі технологій. Так, великі круїзні компанії залучають спеціалістів із Zero-waste технологій для мінімізації кількості відходів. З 2007 по 2020 роки Royal Caribbean зменшила обсяг відходів на 85%.

Круїзна компанія Carnival Cruises звітувала про зниження втрат харчових відходів на 24% на одну особу у 2021 році і досягла мети зменшення використання одноразових пластикових виробів на 50%. Такі круїзні оператори, як Norwegian Cruise Lines, Carnival Cruises, RCL і MSC, обіцяли усунути одноразові пластикові вироби (CLIA, 2022).

Реалізується практика встановлення на борту корабля установок для обробки харчових відходів та біодигестери. Окремі кораблі повторно використовують 100% відходів. При цьому енергію, яка генерується в результаті переробки відходів, використовують для підігріву води у басейнах та душах (CLIA, 2023).

Разом з екологічним об'єднанням Futouris та за підтримки United Against Waste e.V., TUI Cruises запустила проєкт зменшення втрат харчових відходів на своїх круїзних суднах ще у 2016 році. Він розпочався з вимірювання втрат харчових відходів, після чого був складений каталог управлінських заходів, Вони включають: зміни в кейтеринговому обладнанні (наприклад, використання менших контейнерів та вітрин); зміни в процесах (як організація та кількість їжі); заходи з підвищення обізнаності (на кшталт, комунікація та маркетинг серед пасажирів, навчання для екіпажу) (CLIA, 2022).

Оператори круїзних компаній стратегічно закупають ресурси зі сталих та за можливості місцевих ланцюгів постачання і впроваджують принципи циркулярної економіки. Екологічне маркування і сертифікації, до прикладу, що надаються Радою з відновлення морських ресурсів (яка сертифікує сталі джерела морської їжі), стають ключовими системами, які сприяють цьому тренду.

Щодо використання води на борту, то круїзні компанії застосовують технології для збереження води – системи рециркуляції води для охолодження двигунів і кондиціонування повітря, що дозволяє знижувати споживання прісної води. Відтак, близько 90% прісної води виробляється саме на борту. Це дозволяє заощаджувати воду у туристичних дестинаціях, де відчувається її дефіцит.

ВИСНОВКИ

Круїзний туризм здатен приносити чималі кошти у місцеві бюджети, а також покращувати рівень життя населення в цілому, проте не можна відкидати той факт, що він має негативний вплив на екологію. Якщо підрахувати прибутки, які приносить круїзний туризм і обчислити у грошовий еквівалент збитків навколишньому середовищу, то ситуація буде вельми невтішною: на зменшення негативного впливу та відновлення екосистем зараз витрачається більша частина коштів, які приносить круїзна сфера. Станом на сьогоднішній день, міжнародними організаціями розроблено низку проєктів, метою яких є мінімізація цього негативного впливу, і хоча всі вони орієнтовані на перспективу десятиліть, проте є доволі дієвими та багатообіцяючими.

Передбачається, що протягом наступних п'яти років флот членів CLIA знає значної трансформації завдяки інноваційним підходам у питаннях збереження довкілля, що дозволить зменшити витрати на відновлення екосистем та сприятиме подальшому розвитку світового круїзного туризму.

Часткове вирішення даної проблеми вбачаємо у ко-брендингу круїзних напрямків, що передбачає різновекторну співпрацю для створення спільного туристичного продукту морських портів, круїзних компаній та інших зацікавлених сторін. Прикладами найуспішніших брендів у сфері круїзного туризму є «Cruise Baltic», «Atlantic Alliance» та «Cruise Saint Lawrence» (Круїзне судноплавство, 2024). Крім того, серед рекомендацій варто виділити посилення контролю за дотриманням міжнародних стандартів сталого розвитку в круїзному туризмі для зменшення негативного впливу на екологію, подальша розробка та реалізація проєктів, спрямованих на мінімізацію екологічного впливу круїзного туризму, інвестиції в інноваційні технології для покращення екологічної ефективності круїзних суден, а також забезпечення постійного моніторингу за рівнем екологічного впливу круїзного туризму на довкілля для своєчасного коригування стратегій сталого розвитку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка. 2013. URL: <https://niss.gov.ua/en/node/1084> (дата звернення: 27 червня 2024).

Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, змінена Протоколом 1978 року до неї. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text (дата звернення: 21 червня 2024).

Федотов О. П., Коваль Н. О. Програмне регулювання екологізації судноплавства: досвід України. *Право та державне управління* 2023. С. 290–295.

Ханас У. Я., Гнатюк А. С., Мельник Н. В., Мельник А. В. Асоціативна матриця круїзного туризму: тренди, виклики, перспективи. *Modern Conditions of Development of Science, Education and Production in the World – 2023. Series of monographs Slovak publishing house NES Nová Dubnica s.r.o. Monograph 1. Publishing House NES Nová Dubnica s.r.o., 2023. 5–17.*

CLIA: Cruise Lines International Association. Cruise Industry Regulation. URL: <https://cruising.org/en-gb/about-the-industry/policy-priorities/cruise-industry-regulation> (дата звернення: 25 червня 2024).

CLIA: Cruise Lines International Association. Economic Impact Studies: 2023 State of the Cruise Industry Report. URL: https://cruising.org/-/media/cliamedia/research/2023/2023-clia-state-of-the-cruise-industry-report_low-res.ashx (дата звернення: 25 червня 2024).

CLIA: Cruise Lines International Association. Economic Impact Studies: State Of The Cruise Industry Outlook 2022. URL: https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022_updated.ashx(дата звернення 26 червня 2024).

CLIA: Cruise Lines International Association. Economic Impact Studies: 2024 State of the Cruise Industry Report. URL: https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2024/2024-state-of-the-cruise-industry-report_updated-050824_web.ashx (дата звернення: 27 червня 2024).

International Tourism to Reach Pre-Pandemic Levels in 2024. URL: <https://www.unwto.org/news/international-tourism-to-reach-pre-pandemic-levels-in-2024> (дата звернення: 21 червня 2024).

MacNeill, T., Wozniak, D. The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*.2018. No 66, P. 387–404. DOI: 10.1016/j.tourman.2017.11.002

What are the Sustainable Development Goals? UNDP. URL: <https://www.undp.org/ukraine/sustainable-development-goals> (дата звернення: 21 червня 2024).

REFERENCES

Kruizne sudnoplavstvo yak chynnyk rozvytku prymorskykh rehioniv Ukrainy. Analychna zapyska (2013). (Cruise shipping as a factor in the development of coastal regions of Ukraine. Analytical note). URL: <https://niss.gov.ua/en/node/1084> [in Ukrainian].

Mizhnarodna konventsiiia po zapobihanniu zabrudnenniu z suden 1973 roku, zminena Protokolom 1978 roku do nei. (1978). (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 thereto). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text [in Ukrainian].

Fedotov, O. P., Koval, N. O. (2023). Prohramne rehuliuвання ekolohizatsii sudnoplavstva: dosvid Ukrainy (Programmatic Regulation of Shipping Greening: The Experience of Ukraine). *Law and Public Administration*. 290–295. DOI <https://doi.org/10.32782/pdu.2023.2.41> [in Ukrainian].

Khanas, U. Ia., Hnatiuk, A. S., Melnyk, N. V., Melnyk, A. V. (2023). Asotsiatyvna matrysia kruiznoho turyzmu: trendy, vyklyky, perspektyvy (Associative Matrix of Cruise Tourism: Trends, Challenges, Perspectives). *Modern Conditions of Development of Science, Education and Production in the World – 2023*. Series of monographs Slovak publishing house NES Nová Dubnica s.r.o. Monograph 1. Publishing House NES Nová Dubnica s.r.o., 2023. 5–17. [in Ukrainian].

CLIA: Cruise Lines International Association. Cruise Industry Regulation. Retrieved from: <https://cruising.org/en-gb/about-the-industry/policy-priorities/cruise-industry-regulation>

CLIA: Cruise Lines International Association. Economic Impact Studies: State Of The Cruise Industry Outlook 2022. URL: https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022_updated.ashx

CLIA: Cruise Lines International Association. Economic Impact Studies: 2024 State of the Cruise Industry Report. URL: https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2024/2024-state-of-the-cruise-industry-report_updated-050824_web.ashx

International Tourism to Reach Pre-Pandemic Levels in 2024. URL: <https://www.unwto.org/news/international-tourism-to-reach-pre-pandemic-levels-in-2024>

MacNeill, T., Wozniak, D. The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*.2018. No 66, P. 387–404. DOI: 10.1016/j.tourman.2017.11.002

What are the Sustainable Development Goals? UNDP. URL: <https://www.undp.org/ukraine/sustainable-development-goals>

Надійшла 01.02.2025

V. V. Yavorska¹

N. V. Melnyk²,

A. V. Melnyk³,

U. Ya. Hanas⁴,

I. V. Yerko⁵

¹ Odesa I. I. Mechnikov National University,
Department of Economic and Social Geography and Tourism
2 Shampanskyi Ln, Odesa, 65058, Ukraine

² Vasyl Stefanyk Precarpathian National University,
Department of Hotel-Restaurant and Resort Buisness
201d Halytska St, Ivano-Frankivsk, 76008, Ukraine

³ Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas,
Department of Tourism, Recreation, and Regional Development,
15 Karpatska St, Ivano-Frankivsk, 76019, Ukraine

⁴ Uzhhorod National University,
Department of Tourism
19 Ukrainiska St, Uzhhorod, 88000, Ukraine

⁵ Lesya Ukrainka Volyn National University,
Department of Hotel and Restaurant Business, Tourism and Recreation,
9 Bankova St, Lutsk, 43000, Ukraine

INTERNATIONAL STANDARDS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT AS THE MAIN PARADIGM FOR THE DEVELOPMENT OF CRUISE TOURISM

Abstract

Problem Statement and Purpose. The article is dedicated to studying global cruise tourism through the lens of its compliance with sustainable development principles. It discusses existing international projects and initiatives aimed at minimizing the environmental impact of the cruise industry, their effectiveness, and future prospects. The objectives of our scientific research include studying successful practices of environmental management as an integral component of sustainable corporate development in maritime cruise tourism. Additionally, we deem it appropriate to focus on analyzing cruise tourism as a model of a balanced approach to destination development, emphasizing not only the resolution of environmental issues but also addressing the economic and social aspects of development in regions that position themselves as cruise tourism destinations.

Data & Methods. To achieve the research objective, general scientific and specialized methods of geographic science were utilized. The research roadmap was based on statistical data from the UNWTO and reports from the Cruise Lines International Association. Their comprehensive analysis enabled the systematization and identification of current trends in the development of maritime cruise tourism, the outlining of destructive processes in its progress, and the identification of successful practices for implementing sustainable development principles in the operations of international cruise companies.

Results. The environmental management of cruise companies should comply with the principles and standards of the international ISO 14001:2015 standard, which

establishes three main commitments regarding environmental policy: environmental protection, fulfillment of all obligations, and continuous improvement of the environmental management system. As of 2024, there are 32 pilot projects and joint initiatives being implemented with eco-friendly fuel producers and engine manufacturing companies, testing sustainable fuel and advanced technologies. By 2027, 16% of all cruise ships worldwide will operate on liquefied natural gas, 81% of ships will be equipped with wastewater treatment systems, and 81% of ships will have exhaust gas cleaning systems installed. This will achieve a 98% reduction in sulfur oxide levels, a 50% reduction in particulate matter, and a 12% reduction in nitrogen oxides. All ships currently in production, except for expedition vessels, will be equipped with the capability to connect to shore power systems (OPS). Forty percent of the cruise fleet belonging to CLIA members are already ready for connection, and an additional 30% will be retrofitted. By 2028, 15% of cruise liners will be built using batteries and/or hybrid fuel cells. Starting from 2023, all ships under production are equipped with innovative Advanced Wastewater Treatment Systems (AWTS) that are comparable to onshore counterparts in every way. Over the next five years, it is anticipated that the CLIA member fleet will undergo significant transformation due to innovative approaches in environmental conservation, which will reduce costs associated with ecosystem restoration and foster further development of global cruise tourism.

Keywords: International standards, sustainable development, cruise tourism, cruise tourism product, Cruise Lines International Association (CLIA)