

РОЗДІЛ 1. ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

ПРОБЛЕМА БЕЗПЕКИ В КРУЇЗНОМУ СУДНОПЛАВСТВІ SECURITY PROBLEMS IN CRUISE SHIPPING

УДК 339.5(477)

Голубкова І.А.

д.е.н., доцент, професор
кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському
транспорті
Національний університет
«Одеська морська академія»

Левинська Т.І.

старший викладач
кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському
транспорті

Національний університет
«Одеська морська академія»

Бабаченко М.В.

старший викладач
кафедри менеджменту та економіки
на морському транспорті
Національний університет
«Одеська морська академія»

У статті розглянуто фактори системного і несистемного характеру, що формують безпеку круїзного судноплавства, впливають на кожен її рівень і забезпечують насамперед гарантовану безпеку для круїзних пасажирів. Це спроба систематизації цих факторів. Виділені різні види ризиків і загроз для судновласників, круїзних операторів та інших підприємницьких структур, пасажирів і екіпажу круїзних лайнерів, а також мешканців круїзних портів. Розглянута безпека круїзного судноплавства за такими напрямками, як: економічна безпека підприємницьких структур, які беруть участь в організації круїзу; безпека круїзних пасажирів і членів екіпажу; безпека круїзного регіону для туристів; безпека мешканців круїзних портів; безпека пасажирського лайнера. Наведені приклади соціально-екологічної відповідальності круїзних компаній. Проаналізовано значущість уміння управління кризовими ситуаціями на борту лайнера для забезпечення безпеки туристів, екіпажу і судна.

Ключові слова: безпека круїзного судноплавства, безпека круїзних пасажирів, економічна безпека підприємницьких структур, безпека круїзного регіону, безпека мешканців круїзних портів, безпека пасажирського лайнера, екологічна безпека.

В статті розглянуті фактори системного і несистемного характеру, которые

формируют безопасность круизного судоходства, влияют на каждый ее уровень и обеспечивают в первую очередь гарантированную безопасность для круизных пассажиров. Дана попытка систематизации этих факторов. Выделены различные виды рисков и угроз для судовладельцев, круизных операторов и других предпринимательских структур, пассажиров и экипажа круизных лайнеров, а также жителей круизных портов. Рассмотрена безопасность круизного судоходства по следующим направлениям, как: экономическая безопасность предпринимательских структур, участвующих в организации круиза; безопасность круизных пассажиров и членов экипажа; безопасность круизного региона для туристов; безопасность жителей круизных портов; безопасность пассажирского лайнера. Приведены примеры социально-экологической ответственности круизных компаний. Проанализирована значимость умения управления кризисными ситуациями на борту лайнера для обеспечения безопасности туристов, экипажа и судна.

Ключевые слова: безопасность круизного судоходства, безопасность круизных пассажиров, экономическая безопасность предпринимательских структур, безопасность круизного региона, безопасность жителей круизных портов, безопасность пассажирского лайнера, экологическая безопасность.

For passengers of a cruise liner safety means the possibility of obtaining high-quality rest, positive emotions, protection from any problems and hardships, both on board and on the shore. Therefore, competence of cruise shipping safety management is paramount importance for its sustainable development. Cruise shipping safety is a complex concept, consisting of many interrelated and interdependent factors, both systemic and non-systemic character. In the cruise shipping system, as in other economic systems, a complex of market risks are appeared both for the shipowner and for the whole set of participants of socio-economical relations. However, for systemic stability, the most important is to ensure the safety of cruise passengers. For the stable development of this tourism segment, it is very important to have an on time understanding and analysis of risks and dangers both for business structures and for passengers, and the ability to manage them. Besides, to preserve financial, economic security and to develop strategy that provides competitive advantages in the cruise shipping market, knowledges and skills to predict market trends in this segment of tourism are needed, including both the latest shipbuilding technologies and demands and desires of future passengers. For the stable development and image of cruise companies, an important component is social and environmental responsibility. Because the problem of cruise shipping safety is multidimensional and multifaceted, the authors propose to consider it in separate directions, namely: the economic security of business organizations involved in organizing and servicing the cruise, the safety of tourists and the crew, the safety of the cruise area for tourists, the safety of residents of cruise ports and finally, the safety of the passenger liner. Important is the ability to manage crisis situations on board the liner to ensure the safety of tourists, crew and vessel. A complex rating of all safety components in cruise shipping will provide objective information about the status of the cruise segment to develop protecting measures against hazards.

Key words: safety of cruise shipping, safety of cruise passengers, economic security of business structures, safety of a cruise region, safety of residents of cruise ports, safety of a passenger liner, environmental safety.

Постановка проблеми. Нині круїзний туризм є однією з найбільш динамічних та перспективних галузей світового господарства. Організація круїзів – це величезна робота із забезпечення комфортного відпочинку туристів не тільки на борту лайнера, а й організація достойного дозвілля на березі, в містах дестинацій. Саме тому у задоволенні потреб пасажирів у якісному відпочинку значну роль відіграє безпека, яка є головним завданням для всіх учасників туристичної діяльності.

Виникнення небезпек під час подорожі тягне за собою не тільки прямі збитки від того, що сталося, а й економічні наслідки, такі як падіння попиту на туристський продукт. Залежно від рівня надзвичайної ситуації, що сталася, економічний збиток і витрати на відновлення довіри туристів можуть бути великі настільки, що можуть привести до краху всієї туристичної індустрії [8].

У системі круїзного судноплавства, як в інших економічних системах, проявляється сукупність

ринкових ризиків як для судновласника, так і для всієї сукупності учасників соціально-економічних відносин.

Для стійкого розвитку цього сегменту туризму дуже важливим є своєчасне розуміння й аналіз ризиків та загроз як для підприємницьких структур, так і для пасажирів, вміння керувати ними. Крім того, для збереження фінансової, економічної безпеки і розроблення стратегії забезпечення конкурентних переваг на ринку круїзного судноплавства потрібні знання і вміння прогнозувати ринкові тенденції в цьому сегменті туризму, включаючи як новітні технології суднобудування, так і врахування попиту та бажань майбутніх пасажирів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Методичні та практичні аспекти безпеки туризму розглядаються у працях вітчизняних вчених І.А. Маркіної, В.М. Маховки, О.Ю. Чередниченко, [4; 7] та ін., але результати їхніх досліджень спрямовані на загальний туристичний ринок без урахування специфіки круїзного туризму. Що стосується круїзного судноплавства, то слід зазначити великий інтерес до цієї проблеми іноземних дослідників А. Parathanassis, R. Klein, K. Wolff, E. Marnburg, D. Lee, W.L. Wanga та інші [9–14]. Більшість досліджень українських учених обмежуються вивченням окремих проблем, пов'язаних із безпекою, тобто загроз і безпеки організації круїзного судноплавства в Чорному морі [2], організації безпеки на судні [3] тощо. Дуже цікавими є дослідження Антоненко про роль екологізації круїзного туризму у формуванні еколого-економічної безпеки [1]. Т.І. Фрасинюк приділила увагу системі безпеки мореплавства в стратегії боротьби з піратами [6]. Таким чином, відсутній комплексний підхід до аналізу проблеми безпеки для всіх учасників круїзної індустрії.

Постановка завдання. Круїзна індустрія являє собою сукупність великої кількості учасників, таких як судновласницькі й операторські компанії, пасажирські термінали круїзних портів, організації берегового і сервісного обслуговування суден і пасажирів тощо. Тому в системі круїзного судноплавства, як і в інших економічних системах, проявляється сукупність ринкових ризиків для усіх учасників соціально-економічних відносин.

Завданням дослідження є виділення ризиків для підприємницьких структур і підсистем зовнішнього середовища, пов'язаних із круїзним бізнесом, з метою оцінки і систематизації факторів, що формують безпеку круїзного судноплавства, впливають на кожен її рівень і забезпечують насамперед гарантовану безпеку для круїзних пасажирів.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Сама безпека туризму має системоформуючий характер у туристичній діяльності, адже може розглядатися як головна споживча властивість, якою об'єктивно і реально повинна володіти туристична

послуга, тоді як інші споживчі її властивості можуть реалізуватися повною мірою тільки у разі, якщо безпека туризму буде гарантована [7]. Системоформуючу роль відіграє саме поняття ризику, який розглядається як деструктивне явище, що може зумовити посилення негативних тенденцій розвитку туристичної діяльності загалом і круїзного судноплавства зокрема, на всіх ієрархічних рівнях і для всіх учасників підприємницької діяльності.

У стандартах сталого економічного розвитку слід розрізняти ризики для підприємницької структури і ризики, пов'язані з діяльністю цього виду бізнесу для підсистем зовнішнього середовища. Їх виникнення зумовлено об'єктивністю технічних складників ризику, характером прояву природного середовища і помилками адміністративного та виконавчого середовища.

За часовим характером слід розрізняти ризики короткострокові, що пов'язані з характером прояву окремих гідрометеорологічних умов регіону операторської діяльності, і довгострокові. Вони зумовлені політичною ситуацією і збройними конфліктами в морських регіонах, а також кризовим станом економіки.

За спрямованістю впливу ризику можна розділити на ті, що безпосередньо стосуються безпеки круїзної компанії (зростання ціни на паливо, інших ресурсів) і ризики для споживачів або суміжних підсистем з боку діяльності круїзної компанії. Зрозуміло, що за їх негативного прояву сформується зворотний зв'язок і несприятливі наслідки для судновласників чи операторів.

Так, наприклад, економічні збитки від глобального потепління неухильно зростають, що провокує економічну кризу. Відповідно до нещодавнього звіту Британського уряду, кліматичні зміни можуть коштувати світу близько м5% ВВП щорічно (якщо справдяться найбільш песимістичні прогнози, ця цифра зросте до 20%) [15]. Скорочення доходів може привести до відповідного зниження попиту на морські круїзи, що призведе до уповільнення інвестиційної діяльності в сегменті пасажирського суднобудування.

На безпеку круїзного судноплавства впливають як системні, так і несистемні фактори. До системних відносяться гідро-метеорологічні умови плавання в окремих регіонах океанів, технічні недоліки конструктивних особливостей суден, неналежне виконання службових обов'язків тощо.

До несистемних факторів належать: терористичні акти, воєнні дії, пожежі на борту, морські катастрофи, крадіжки, насилля, спалах хвороби, падіння за борт пасажирів, екологічна катастрофа тощо.

Для подальшого аналізу проблеми пропонуємо розглядати безпеку круїзного судноплавства за такими напрямками, як: економічна безпека підприємницьких структур, які беруть участь в організації круїзу; безпека круїзних пасажирів і членів

екіпажу; безпека круїзного регіону для туристів; безпека мешканців круїзних портів; безпека пасажирського лайнера.

Економічна безпека являє собою стан стабільності, за якого соціально-економічна система може здійснювати свою діяльність, зберігаючи рівновагу і загальний вектор розвитку в умовах динамічно трансформованого зовнішнього і внутрішнього середовища, в тому числі в умовах активного і постійно зростаючого впливу дестабілізуючих факторів [5].

Економічна безпека розглядається авторами як фінансова, матеріальна, інформаційна, кадрова безпека підприємницьких структур, до яких належать: судноплавні компанії, круїзні оператори, портові і сервісні підрозділи, що надають берегові послуги судну, пасажирські термінали, екскурсійні бюро тощо.

Рентабельність круїзного сектору значною мірою залежить від ефективного управління ризиками, які пов'язані з пропускнуою здатністю пасажирських терміналів. Тут принциповим стає досягнення відповідності величини провізної здатності флоту і пропускнуої здатності обслуговуючих підрозділів, а також перспективного пасажиропотоку. Проблема в тому, що інфраструктура портів (наприклад, довжина і висота причалів) не встигає за тенденцією зростання розмірів і потужностей нових сучасних круїзних суден, що означає збільшення фінансового ризику.

Круїзне обслуговування вимагає високої організації праці із забезпечення якості послуг. Тому екіпажі суден круїзного флоту відрізняються чисельністю і різноманіттям фахівців. При цьому кількість чисто морських професій зумовлюється стандартами безпеки судноплавства. Одночасно зростає роль управління за критеріями стійкості позиціонування компанії в сегменті операторської діяльності.

Трудомісткість круїзних операцій зумовлюється комплексом послуг і технологій їх здійснення, а також організацією праці в круїзному судноплаванні. Тому принципове значення для оптимізації показників набуває нормування і планування потреби кадрових ресурсів.

Особливе місце у витратах круїзного судноплавства займають оплата енергоресурсів і праці. Тому на першому факторі, особливо з урахуванням екологічних обмежень, треба зосередити особливу увагу.

За останні роки оператори круїзних лайнерів змогли зберегти високу прибутковість, незважаючи на ріст цін на паливо і цінову конкуренцію. Це пов'язано з низькими витратами на утримання рядового складу екіпажу і можливістю генерувати дохід на борту. Екіпаж в основному складається із громадян Філіппін, Індонезії, Індії, Румунії та Болгарії. Згідно зі статистикою Міжнародної федерації робітників транспорту, понад 70% працюю-

чих на круїзних суднах є персоналом готельного обслуговування і громадського харчування: офіціанти, бортпровідники, персонал пральні, кухонні робітники, тощо. Їхній робочий час – 10–12 годин за добу. При цьому зарплата бортпровідника може варіюватися від 650 до 1150 доларів на місяць, включаючи чайові, тоді як черговий у пральні зазвичай не отримує компенсацію і може заробляти всього 700 доларів на місяць.

Найважливішим аспектом економічної безпеки є розширення інноваційних підходів. Наявна практика управління екіпажами й умови праці все частіше ставлять питання про ефективність круїзного бізнесу. Постійно зростаючі розміри нових лайнерів, впровадження новітніх технологій під час їх будівництва з використанням ускладнених бортових систем вимагають підвищеного рівня професіоналізму і продуктивності екіпажу. Підбір такого кваліфікованого екіпажу буде складнішим і дорожчим для круїзних операторів.

Правила безпеки мореплавання постійно посилюються як по лінії технічної надійності, так і за екологічними, санітарними та соціальними вимогами. Висока енергоємність внаслідок високих показників витрат палива знижувала економічність використання цих суден. Вони відрізнялися низькою рентабельністю, що пов'язано з економічною безпекою оператора.

Наступний напрям – безпека туристів і екіпажу круїзного судна, а саме: збереження життя, здоров'я, майна, недоторканність особи, якісне медичне обслуговування, безпечні умови праці для членів екіпажу.

Поява «плавучих міст/курортів» ставить під питання ефективність традиційних протоколів евакуації і правил безпеки, які потрібно скоригувати з урахуванням більшого числа пасажирів на борту.

Навіть незначні інциденти під час морської подорожі, що пов'язані із здоров'ям і безпекою, поширені засобами масової інформації або пасажирами в соціальних мережах, можуть перерости в повномасштабну кризу репутації круїзної компанії, якщо вони не будуть правильно керуватися.

Так, на початку 2019 р. засоби масової інформації, в тому числі і телеканал CNN, повідомили про надзвичайну подію на борту найбільшого круїзного лайнеру світу «Oasis of the Seas». Близько 300 туристів і членів екіпажу за 2 дні заразилися небезпечним вірусом Норуолк, і судно перетворилося на плаваючий лазарет. Капітан прийняв рішення перервати тижневе турне по Карибському морю та повернутися у вихідний порт Канаверал у штаті Флорида. Звісно, що це нанесло удар по репутації компанії Royal Caribbean, якій належить лайнер.

Ефективна реакція на інциденти й управління натовпом потребують поліпшення комунікаційних потоків на борту. Управління кризовими ситуа-

ціями після інциденту залежить від прозорості комунікацій, доступності інформації і надійності не тільки на борту, але й між морем і берегом [12].

Особливу увагу потрібно зосередити на важливості розуміння поведінки людей під час таких інцидентів і розвитку компетенцій для управління ними в критичних ситуаціях [11].

Враховуючи значні втрати, спричинені великими морськими катастрофами, та збільшення кількості великотоннажних круїзних суден, питання, що стосуються евакуації пасажирів та екіпажів на морі, привертають усе більшу увагу. Міжнародна Морська організація (ІМО) переглянула низку керівних принципів для проведення повномасштабного аналізу евакуації та сертифікації великих пасажирських суден на етапі проектування.

Значний вплив на розвиток круїзної галузі відіграє безпека регіону (екологічна, криміногенна, воєнно-політична) для туристів з погляду можливостей його відвідування. Як свідчить статистика, хоча загальна тенденція розвитку цього сегменту туризму зазнає росту у світі, ми спостерігаємо її занепад у Чорноморському регіоні. Так, за даними міжнародної асоціації Cruise Lines (CLIA), кількість круїзних пасажирів у 2017 р. досягла 25,8 млн. осіб і продовжує збільшуватися, набуваючи споживчий інтерес і створюючи позитивний вплив на глобальну економіку. Водночас кількість заходів круїзних лайнерів у Чорноморському регіоні зменшувалося з кожним роком, і в 2017 р. досягло лише декількох суден. Це було пов'язано спочатку з політичними подіями в Україні, анексією Криму, а пізніше – зі складною політичною обстановкою в Туреччині. Спроби державного перевороту і низка терористичних актів у цій країні привели до відмови великих круїзних компаній заходити в Стамбул і, як наслідок, обходити проливи і весь басейн Чорного моря стороною. Це є прямим доказом того, що безпека – найголовніший фактор для круїзних компаній під час планування суднозаходів у той чи інший порт, яким би привабливим для туристів він не був.

Особливу роль у сталому розвитку круїзної індустрії відіграє екологічна безпека. Туризм може бути дуже корисним для економіки, але згідно з дослідженнями вчених з Австралії, Індонезії і Китаю, які були опубліковані в журналі Nature Climate Change, він дає 8% антропогенних парникових газів. Більшу частину викидів дають далекомагістральні лайнери. При цьому вчені врахували і викиди в атмосферу в результаті перевезень продуктів і інших товарів, необхідних для роботи об'єктів туристичної інфраструктури. Крім того, за даними Агентства охорони навколишнього середовища (Environmental Protection Agency), одне круїзне судно, яке обслуговує 3000 пасажирів, виробляє приблизно 800 000 літрів брудних стічних вод за період одного тижня. Саме тому принципового зна-

чення набуває мінімізація антропогенного впливу круїзного кластера на стан приморських регіонів.

Кінцевою метою розглядається нормалізація якості навколишнього середовища в основній операторській діяльності. Головне – уникнути негативного впливу круїзного судноплавства на прибережний рекреаційний комплекс і на умови життя населення регіону.

Безпека мешканців круїзних портів, які відчують на собі всі незручності великої кількості туристів і членів екіпажу, що одночасно виходять на берег із круїзного судна (руйнування історичних міст, псування екології, транспортні проблеми, проблема вільних місць у ресторанах, барах, поведінка туристів круїзних лайнерів) теж являє собою велику проблему для сталого розвитку круїзної галузі.

Як відомо, круїзний бізнес приносить певний дохід як круїзним компаніям зокрема, так і національним економікам загалом. Проблема полягає в тому, як саме ці вигоди розподіляються по всьому ланцюгу, чи користуються ними порти, які приймають на себе функції обслуговування величезного пасажиропотоку (транспорт, екскурсії, тощо). В останніх дослідженнях європейських учених, що займаються цією проблемою [9; 10], все частіше панує з цього приводу скепсис і сумнів. Переповненість історичних місць, пам'яток культури та інфраструктури туризму загалом, задоволення потреб нічних туристів, обмежені витрати пасажирів круїзних суден на суші і забруднення навколишнього середовища (викиди і відходи) впливають на життя місцевих жителів і викликають їхнє незадоволення [13]. Так, щоб привернути увагу до цієї проблеми, венеційці виступили проти круїзних лайнерів, які, на їхню думку, добряче псують екологію і небезпечні для фундаментів унікальних споруд Венеції. Антикруїзні настрої спостерігались також в Дубровнику, Санторіні і Барселоні. Крім того, критиці і громадському контролю піддається круїзний сектор і з боку неурядових організацій, учених, засобів масової інформації. Порти дуже стримано відносяться до перспектив інвестування в інфраструктуру з метою можливості заходу більших лайнерів.

Як вдалий приклад вирішення проблем екологічного впливу круїзної індустрії на порти, що відвідують пасажирські лайнери, можна навести сумісні зусилля портів Балтики зі створення проекту Green Cruise Port, метою якого є вирішення проблем за 3 основними напрямками: розвиток портової інфраструктури відповідно до критеріїв сталого розвитку, створення екологічно чистих наземних транспортних комунікацій з круїзними портами та екологічні й економічні наслідки екскурсійного обслуговування пасажирів круїзних суден для портових міст.

Положення Міжнародної конвенції із запобігання

забруднення з суден (MARPOL 73/78) постійно переглядаються для підвищення рівня екологічної безпеки водних ресурсів. Великі круїзні компанії є учасниками проекту «Сталий круїз» (Sustainable Cruise), що фінансується Європейською Комісією, з метою впровадження технологій зі скорочення та переробки твердих відходів на круїзних судах та очищення відпрацьованих газів (EGCS); зменшення використання тари та упаковки в усіх процесах, переробки паперу тощо. Крім зазначених технологій, круїзні судна облаштовують енерго- та водозберігаючими приладами, панелями сонячних батарей, приладами для зменшення шуму, системами кондиціонування повітря, очистки стічних вод, покривають корпус нетоксичними фарбами, тощо.

Серед інновацій у системі збереження екології в дестинаціях слід виділити технології берегової енергії. Так, судна компанії Carnival вже використовують їх, підключаючись до електричної енергії при доках під час перебування в порту Лонг-Біч, що дозволяє їм вимикати внутрішні джерела живлення та запобігати повітряному та шумовому забрудненню під час стоянки в порту.

Круїзні лінії також забезпечують спеціалізоване навчання з управління відходами суден не тільки для екіпажу, а й для відповідних працівників, що працюють на березі. Також круїзні лайнери мають працівників екології.

Таким чином, круїзні судноплавні компанії визначають власні стратегічні цілі на основі принципів соціально-екологічної відповідальності та виступають з ініціативами зі зменшення негативного впливу круїзів на природне середовище, забезпечуючи баланс стійкості й стабільності господарської діяльності за рахунок збереження їх високого потенціалу в майбутньому.

Звичайно, проблема забезпечення комфортного і безпечного відпочинку пасажирів круїзного лайнеру безпосередньо пов'язана з безпекою судна. Сюди належать безпека мореплавства, кваліфікація екіпажу, запобігання зіткнень, захист від пожеж, піратів тощо.

Як показує морська катастрофа лайнеру Costa Concordia, конструктори пожертвували морехідними якостями судна заради того, щоб підвищити його пасажиромісткість. Мала осадка привела до зниження стійкості судна, в результаті чого під час зіткнення зі скелями воно відразу нахилилося. При цьому внутрішні приміщення судна являли собою небезпечний лабіринт, у якому неможливо було організувати безпечний план евакуації. Тому виникли нові підходи до управління безпекою не тільки на основі високої кваліфікації моряків і менеджерів, а також удосконалення конструктивних характеристик судна.

Нові правила СОЛАС змусили судновласників припинити експлуатацію більшості старих пасажирських суден. Для продовження експлуатації

суден, з урахуванням забезпечення параметрів безпеки, необхідно проведення складних робіт із реконструкції і модернізації, що потребують додаткових інвестицій.

Серед закономірностей ризику круїзного судноплавства звертає на себе увагу загроза піратського нападу в умовах розширення доступу до сучасних технічних, навігаційних засобів і озброєння. На перший погляд здається, що пасажирські лайнери безпорадні перед загрозою піратів, але це не зовсім так. Вони оснащені шлангами з водою, які знаходяться під високим тиском, а також акустичними пристроями дальньої дії, які називаються «звукові гармати».

Висновки з проведеного дослідження. Для пасажирів круїзного лайнера безпека означає можливість отримання якісного відпочинку як на судні, так і на березі, отримання позитивних емоцій, захищеність від будь-яких проблем і негараздів. Тому компетентність у сфері управління безпекою круїзного судноплавства має першорядне значення для його сталого розвитку.

Безпека круїзного судноплавства є комплексним поняттям, що складається з множини взаємопов'язаних і взаємозалежних факторів, які можуть носити як системний, так і несистемний характер.

Оскільки ця проблема є багатоаспектною і багатогранною, автори пропонують розглядати її за окремими напрямками, а саме: економічна безпека підприємницьких структур, безпека туристів і екіпажу судна, безпека круїзного регіону для туристів, безпека мешканців круїзних портів і, нарешті, безпека пасажирського лайнера. При цьому ми не претендуємо на повноту наведеної класифікації.

Комплексна оцінка всіх складників безпеки в круїзному судноплавстві дозволить отримати об'єктивну інформацію про стан круїзного сегменту для розроблення заходів із захисту від небезпек.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Антоненко І.Я. Екологізація туризму у формуванні еколого-економічної безпеки: колективна монографія «Економічна безпека в умовах глобалізації світової економіки». Дніпропетровськ: РИНЦ, 2014. Т. 2. С. 613.
2. Басюк О.В. Розвиток круїзного туризму в Чорноморському регіоні. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки»*. Херсон. 2015. № 10. Ч. 3. С. 97–100.
3. Жихарева В.В., Власенко О.С., Яровая Н.В. Економіка и организация морских круизов: учебн. пособие. Одеса: КУПРІСНКО СВ, 2016. 249 с.
4. Маркіна І. А., Маховка В.М. Загрози і небезпеки в діяльності підприємств туристичної сфери. *Науковий журнал «Проблеми економіки»*. Харків. 2015. № 3. С. 135–142.
5. Морозова С.В., Бабкин П.Ю. Финансовая безопасность – основа долгосрочного ведения бизнеса.

Вестник Международной Академии Системных Исследований. Серия «Информатика, Экология, Экономика». 2013. № 2. С. 113–118.

6. Фрасинюк Т.И. Система безопасности мореплавания в стратегии борьбы с современным пиратством. *Збірник наукових праць «Методи та засоби управління розвитком транспортних систем».* Одеса. 2013. № 1(20). С. 73–80.

7. Чередниченко О.Ю. Створення дієвої системи безпеки туризму, як одна із основних умов підвищення конкурентоспроможності туристичної галузі України. *Вісник економіки транспорту і промисловості.* 2016. № 55. С. 144–150.

8. Харламова, А.Ю. Проблемы оценки экономической безопасности в сфере туризма. *Журнал «Управление инвестициями и инновациями».* 2016. №1. С.65–68.

9. Klein, R. Keeping the Cruise Tourism Responsible: The Challenge for Ports to Maintain High Self Esteem. DOI: 10.4038/cbj.v7i2.6.

10. Larsen, S., Wolff, K., Marnburg, E. and Øgaard, T. (2013), "Belly full, purse closed: cruise line passengers'

expenditures", *Tourism Management Perspectives*, Vol.6, pp. 142–148. DOI: 10.20867/tosee.04.42.

11. Lee D, Kim H, Park J.-H, Park B.-J. "The current status and future issues in human evacuation from ships", *Safety Science*, Vol. 41 No. 10, pp. 861–876. DOI:10.1016/j.procs.2015.11.017

12. Papathanassis A. "Cruise tourism management: state of the art", *Tourism Review*, Vol. 72 Issue: 1, pp. 104–119. DIO:10.1108/TR-01 2017-0003.

13. Papathanassis A. "High hopes & high seas: the role and impact of cruise tourism in destination development", paper presented in the International Tourism Studies Association (ITSA) Biennial Conference, Greenwich, 19 August. DIO:10.3390/su11061510.

14. W.L.Wanga, S.B. Liua, S.M. Loa, L.J. Gaob. Passenger Ship Evacuation Simulation and Validation by Experimental Data Sets DIO:10.1016/j.pro-eng.2014.04.061.

15. Stern Review on the Economics of Climate Change. DIO:10.1017/CBO9780511817434.