

Таким чином, географічні зазначення є дієвим інструментом розвитку еногастрономічного туризму в регіонах країни, що дозволяє поєднати національну історію та культуру, традиції виробництва місцевих страв та напоїв, а також представити їх як комплексний туристичний продукт потенційним споживачам.

### **Список літератури:**

1. Матвійчук Л. Ю. Географічні зазначення як інструмент формування еногастрономічних туристичних маршрутів / Л. Ю. Матвійчук, Ю. Є. Дащук, І. В. Мезенцева // *Сучасні проблеми інформатики в управлінні, економіці, освіті та подоланні наслідків Чорнобильської катастрофи: матеріали XVIII міжнародного наукового семінару*. – Київ : Національна академія управління. – 2019. – С.35–37

2. Ярошевська Т. В. Шляхи вдосконалення законодавства України у сфері охорони прав на географічні зазначення до європейських стандартів та Угоди про асоціацію між Україною та ЄС / Т. В. Ярошевська // *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. – № 1, 2017. – С. 42–46.

УДК 338.48

**Мельник І. Л.,**  
канд. екон. наук,  
доцент кафедри туристичного та готельного бізнесу,  
*Національний університет харчових технологій*

## **СОЦІАЛЬНО-ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ**

В круїзному туризмі питання соціальної відповідальності нерозривно пов'язано з оптимальним використанням ресурсів у природних та штучних водних акваторіях. Як при становленні круїзного бізнесу, так і в умовах поточної пропозиції на світовому ринку, ландшафти та кліматичні умови, річкова та морська флора і фауна, підводні ландшафти, прибережні території, портова інфраструктура, пляжна інфраструктура, транспортна та комунікаційна мережі, ін. поряд із культурно-історичними атракціями визначають основу круїзу. На основі даних ресурсів персоналом круїзних операторів визначаються географічні райони та розробляються маршрути подорожей. Більшість компаній концентруються на територіях, які мають всі можливості для формування продукту, що посилює як конкуренцію, так і рекреаційне навантаження. Відповідно питання виснаження ресурсів, що задіяні у формуванні круїзного продукту стає центром уваги для бізнес-середовища та державних структур.

Екологізація круїзного продукту через ініціативи щодо «стійкого розвитку» круїзних суден розглядається ринком як невід'ємна ознака його

якості та конкурентоспроможності. Круїзні компанії реалізують інноваційні рішення для підвищення рівня екологі- і енергоефективності суден.

«Зелені технології» є базовими умовами при проектуванні кожного нового круїзного судна, адже Положення Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден постійно переглядаються для підвищення рівня екобезпеки водних ресурсів. Європейська програма по підтримці екологічних проектів вже понад п'ять років впроваджує проект «Сталий круїз» («Sustainable Cruise») для впровадження технологій по скороченню та переробці відходів [1].

Відповідно основою круїзних продуктів повинні бути лайнери нового покоління, здатні на самостійну переробку твердих відходів, генерування і акумулювання електроенергії, тобто відтворення повного виробничого циклу [2]. Технічні можливості зазначених суден повинні інтегруватися з потребами подорожуючих та пріоритетами щодо збереження туристичних ресурсів, одночасно підтримуючи оптимальний рівень безпеки. Розв'язується одна з ключових проблем і в результаті збільшується життєвий цикл судна та його продукту. Однак виникає питання щодо розбудови круїзної інфраструктури, насамперед причалів, здатних обслуговувати нові судна.

Ризики по залученню інвестицій у інфраструктурні проекти розраховуються за співставлення обсягів капітальних вкладень провідних круїзних компаній у розбудову флоту. Плани приватного бізнесу щодо нових суден кореспондуються з планами органів державної влади щодо надання умов для їх обслуговування (портова інфраструктура). У табл. 1 співставлено кількість пасажирських причалів з кількістю круїзних суден, враховуючи наявний флот та причали, а також замовлення на будівництво суден провідними учасниками ринку [3]. У 2007 році на кожне судно в середньому менше 1,2 тис. причалів, у 2017 році – близько 1,5 тис., за прогнозами на 2027 рік – понад 1,7 тис; хоча темпи активного зростання показників визначаються другою половиною 2010-х років.

Таблиця 1

**Прогноз розвитку круїзної інфраструктури до 2027 року [3]**

Період	Кількість причалів, тис.од.	Темп приросту причалів, у відсотках до попереднього року	Кількість суден, од.	Темп приросту суден, у відсотках до попереднього року
2007 рік	346	X	294	X
2012 рік	426	23,12	284	-3,40
2017 рік	535	25,59	365	28,52
2022 рік	704	31,59	422	15,62
2027 рік	750	6,53	434	2,84
Темп приросту, 2022-2012, %	X	65,26	X	24,15
Темп приросту, 2027-2017, %	X	40,19	X	18,90

Обов'язковими членами екіпажу круїзних суден стають екологічні офіцери, які контролюють всі питання пов'язані з екологічною безпекою та гарантують дотримання взятих компанією екологічних зобов'язань під час круїзу.

В той же час, екологічні протоколи можуть бути реалізовані круїзними компаніями в межах міжнародного стандарту ISO 14001 для систем екологічного менеджменту, що підвищує комерційну цінність не окремого судна, а компанії в цілому, забезпечує розбудову програм та алгоритмів щодо дій з врахуванням всіх видів бізнес-ризиків.

### **Список літератури:**

1. Project genesis and further development [Electronic resource]. - URL: <http://www.sustainablecruise.eu/> (дата звернення: 05.03.2020).
2. Cruise Critic [Electronic resource].- URL: <https://www.cruisecritic.co.uk/> (дата звернення: 05.03.2020).
3. Cruise Industry News Annual Report: [Electronic resource]. – URL: <https://www.cruiseindustrynews.com/annual-cruise-industry-report.html>(дата звернення: 05.03.2020).

УДК 338.001.36

**Онищук Н. В.,**

канд. екон. наук,

доцент кафедри туризму та готельно-ресторанної справи  
*Вінницького торговельно-економічного інституту Київського  
національного торговельно-економічного університету*

## **СІЛЬСЬКИЙ ТУРИЗМ НА ВІННИЧЧИНІ**

Аналіз попиту на сільський туризм у Вінницькій області протягом останніх п'яти років засвідчує, що його утворюють такі основні сегменти потенційних споживачів послуг:

- мешканці промислових центрів (віддаючи перевагу такому способу відпочинку через його екологічність);
- молодь до 35 років, яка мешкає у великих містах (частка їх у сумарній кількості туристів складає понад чотири шостих);
- корінні містяни (сприймають такий вид відпочинку як незвичайний, екзотичний);
- цінителі українських народних традицій (через принади сільського екологічного способу життя та чистоту довкілля);
- люди з низьким та середнім рівнем доходу (через доступну вартість відпочинку) [1; 2].

Необхідним є розгляд мотивації вибору такого виду відпочинку наведеними сегментами населення. Щоб з'ясувати це, ми провели опитування