

## ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ РАЗВИТИЕТО НА КРУИЗНАТА КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ИНДУСТРИЯ

Валентина Грънчарова

### FACTORS RELATED TO DEVELOPMENT OF CRUISE SHIPPING INDUSTRY

Valentina Grancharova

**Abstract:** *In recent decades, there has been a strong growth of the cruise industry, which has managed to develop innovative concepts in terms of safety and security service and to offer attractive vacation to the exotic destinations around the world. Thus, the cruising has gradually become a major part of the tourism sector and has become one of the main economic factors for development of shipping industry. Based on analysis of the global demand on cruising this article defines the factors influencing the development of cruise fleet and leading cruise lines and provide a vision for future efforts in field having in mind also the dynamic changes in current situation.*

**Keywords:** *cruise shipping industry, cruise market, shipbuilding*

#### 1. Въведение.

Съвременната круизна индустрия води своето начало през 70-те години със създаването на три от най-големите компании, които и до сега са водещи на круизния пазар – „Norwegian Cruise Line“, създадена през 1966 г, „Royal Caribbean International“ (1968 г.) и „Carnival Cruise Lines“ (1972 г.). Постепенно интересът към круизните пътувания нараства и в средата на 80-те години е имало 15 големи световни компании, обслужващи този сектор на морската индустрия.

Първоначално развитието на круизната форма на туризъм е било насочено към разработването и предлагането на услуги за масовия потребител. От обикновен превоз на хора до конкретно местоназначение круизните пътувания се превръщат в луксозен начин на пътуване с продължителност не по-малка от два дни по определен маршрут и посещаване на няколко пристанища и намиращите се в близост градове и забележителности.

Круизният продукт предлага на борда на кораба редица удобства, атракции и забавления, които не могат да бъдат сравнени с тези на сушата. Днес в много страни приходите от круизните услуги заемат основно място, а нарастването на приходите от тях е белег за икономическия растеж на региона. Средно 20-30% от приходите на круизните линии са от услуги на борда като един клиент харчи средно 1700 щ. д. за своя престой и средно около 100-150 щ. д. в пристанище[4].

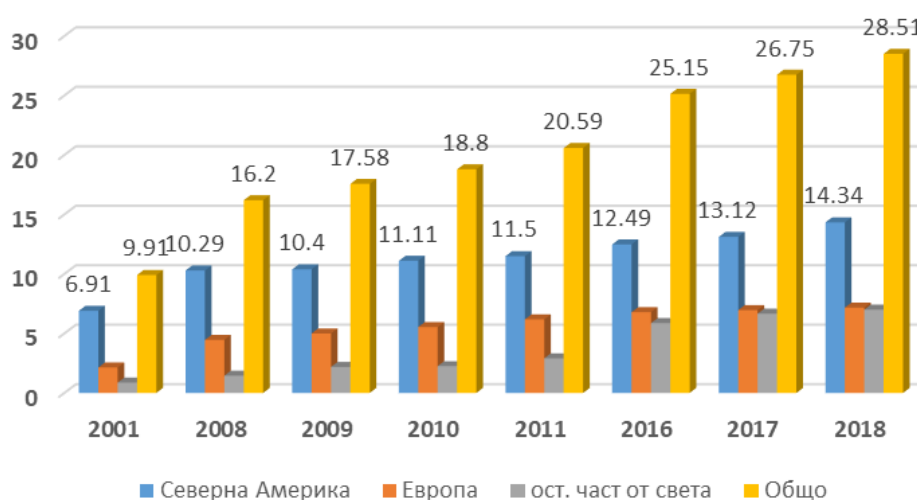
#### 2. Изложение.

##### 2.1 Анализ на състоянието на круизния пазар

През последните три години круизната форма на туризъм в световен мащаб бележи непрекъснат растеж със среден годишен темп на нарастване, движейщ се в границите 6-7 процента (6,7% за 2018 година). Между 2008 и 2018 година броят на круизните туристи се е увеличил значително - от 17,58 млн. пътници на 28,51 млн. пътници (фиг. 1). Делът на круизните туристи от Северна Америка за 2018 година е 14,34 млн. туристи или 51 % от общия брой на круизни туристи[10]. От тях 91,3 % са от САЩ, 6,7 % от Канада и само 1,22 % от Мексико. Близо 30 % от тях са извършили круизни пътувания с продължителност от 14 дни като най-предпочитани са

маршрутите до региона на Карибите, Бахамите и Бермудите, следвани от региона на Хаваите и Аляска.

След Северна Америка Европа е вторият по големина пазар на круизен продукт. За период от две години, от 2016 до 2018 година, броят на круизните туристи от Европа се е увеличил от 6,79 млн. на 7,17 млн., от които 6,96 млн. са европейски жители [6, 7]. През 2018 година пасажерите от Европа са били близо 25 % от общия брой круизни туристи. Петте държави от Европа с най-голям дял при круизните пътувания са Германия, Обединеното кралство, Италия, Испания и Франция (фиг. 2). Близо 60 % от европейските туристи са от Германия и Обединеното кралство, а предпочитаните от тях дестинации са със средна продължителност от 10 дни в регионите на Карибите, Бахамите и Бермудите и Източното Средиземно море. От 2016 година насам се забелязва интерес на европейските туристи и към круизите в Азиатския и Тихоокеанския регион.



Фиг. 1 Брой круизни туристи за периода 2001-2018 година в млн.



Фиг. 2 Брой круизни туристи от Европа за периода 2001-2018 година в млн.

Броят на пасажерите от Азия за периода 2014-2018 година е нарастнал с близо 150 %, а на Австралия и Нова Зеландия – с 48 %[5]. Прави впечатление бързото нарастване на броя на круизните туристи от Югоизточна Азия с 4,6 % годишен ръст през 2018 година или 4,24 млн. туристи (фиг. 3). Най-голям консуматор на круизния

---

продукт е Китай с 2,36 млн. туристи за 2018 година, следван от Тайван, Сингапур, Япония, Хонг Конг и Индия.

## 2.2 Фактори за развитие на круизните линии

Круизът представлява уникален продукт за пътуване, който съчетава транспорт, настаняване и развлечения. Неговата продължителност зависи от броя на посещаваните пристанища, от тяхната последователност и времето за престой в тях, от общото проплавано разстояние и скоростта на кораба. Според повечето проучвания по-голямата част от туристите избират да посетят повече от една дестинация по време на своето плаване с круизен кораб, тъй като съчетаването на няколко дестинации е икономически по-изгодно от гледна точка на спестяване на време и разходи за транспорт до базовото пристанище.

Спазването на разписанието е от ключово значение при осигуряване и синхронизиране на превоза до/от пристанището и съществуващите транспортни връзки в региона. Закъснения и непредвидени забавяния по графика на маршрута се наваксват чрез увеличаване на скоростта и проплаваното време през нощта и чрез предварително планиране на повече време за престой в междинните пристанища по маршрута.

Правилният подбор на пристанища по даден маршрут е гаранция за нарастване на броя на круизните пътувания. За повечето клиенти круизът включва два етапа – пристигане/отпътуване до/от базовото пристанище и самото пътуване с круизен кораб. Наличието на повече начални пристанища по даден маршрут е предпоставка за нарастване на интереса и броя на резервациите. Например създадената мрежа от речни и океански пристанища в САЩ и Канада осигурява добра плътност на пазара и дава възможност на повече туристи да се присъединят в удобно за тях пристанище, спестявайки им разходи за сухоземен или въздушен транспорт.

Базовите пристанища трябва да имат добре изградена транспортна инфраструктура, позволяваща създаването на лесни връзки и достъпно обслужване от останалите видове транспорт. Най-често се предпочитат пристанищата на големи градове, които сами по себе си представляват основна туристическа дестинация, но могат да бъдат и пристанища от типа «входна врата»(gateway cruise port), който са подходяща изходна точка за осъществяването на сушата различни мероприятия и екскурзии по основна туристическа дестинация. Петте най-големи базови пристанища на САЩ са Порт Канаверал, пристанищата на Маями, на Форд Лодърдейл (Порт Евърглейдс), на Галвестън и на Калифорния (Лонг Бийч)[10]. През тях преминават близо 2/3 от круизните туристи. В Европа и островите на Атлантическия океан круизните линии посещават над 250 пристанища. Базовите пристанища с най-голям брой обработени пътници в Европа се намират в Барселона, Чивитавекия, Палма де Майорка, Венеция, Пирея, Геноа и Савона. През 2018 година броят на обработените пасажери в тях е близо 11 милиона или 31,7 % от общия брой на круизните туристи, обслужени в европейски пристанища[9].

В опит да задоволят широк сегмент от туристическия пазар круизните компании предлагат гъвкави маршрути, включващи възможности за посещения на пристанища, разположени на няколко континента, както и възможности за изследване на интересни и отдалечени дестинации в различни географски райони. Те трябва да съобразени с възрастта, нуждите, желанията и финансовите възможности на даден сегмент от пазара. Всяка круизна компания разработва свои концепции и нива на обслужване. Някои от тях се насочват към предлагането на семейни пътувания, предлагането на специализирани услуги, атрактивни цени и отстъпки. Стремещът да привлекат повече клиенти кара някои компании да стигнат още по-далеч при разработването на нови концепции за забавление на борда - изграждане на специални съоръжения за аквапарк,

картинг писта, стени за катерене и др. Предлагането на круизи за възрастни хора обикновено включват специални услуги като помощ при преместването на вещите им и информация за екскурзии на сушата, подходящи за трудно подвижни хора. Заможните възрастни туристи правят най-дългите и луксозни круизи и предпочитат кораби, на които се предлага пълно обслужване. Представителите на средната класа предпочитат кратки круизи в рамките на 3-5 дни по повод юбилей, годишнина от сватба и други семейни събирания[4].

Промяната на маршрута и препозиционирането на посещаваните пристанища може да бъде продуктувано от промяна в интересите на потребителите като например търсене на нови дестинации, промяна в цените на предлаганите услуги в посещаваните пристанища или на обслужващия ги на сушата транспорт. За да задържат своите клиенти и да реализират повече продажби компаниите предлагат евтини билети за връщане до базовото пристанище при препозициониране на кораба в края на сезона, различни отстъпки и възможност за връщане на сумата за пътуването до определен период от време. Компанията „Carnival“ предлага до 25 % отстъпка при пет дневните резервации, ако са направени до три месеца предварително и съответно пет месеца предварително при по-дълги екскурзии. „Holland America“ предлага до 50 процентно намаление на цената при предварително внасяне на цялата сума, а „Seabourn“ дава допълнителни отстъпки от цената на апартаменти при ранно резервиране, вариращи според района на плаване.

Концепцията „частен остров“ е разработена през 90-те години от "Norwegian Cruise Line". Нейните цели са намаляване на разходите на круизните линии, осигуряване на монопол върху предлагането на услуги от местния бизнес и създаване на усещане в пасажерите за специално отношение. Тя включва сключване на договори с фирми, магазини и търговски заведения в региона, предлагащи своите услуги на пътниците на преференциални цени и с гаранция за качество. Други алтернативи за намаляване на разходите на круизните компании са: използване на кораби с размер и ниво на оборудване според спецификата на района на плаване и предлаганите услуги; участие в пристанищни дейности, свързани с тяхното обслужване и инвестиране в изграждането на пристанищна инфраструктура.

### **2.3 Анализ на корабостроителната индустрия и развитието на круизния флот**

Непрекъснатото нарастване на круизните пътувания води до увеличаване на размерите на круизните кораби. Световният круизен флот в края на 2019 година се е състоял от 272 океански круизни кораба, от които 18 кораба са били въведени в експлоатация [8]. В проектирането и строителството на круизни кораби европейските корабостроителници продължават да доминират през последните 50 години, въпреки появата на силна конкуренция от страна на корабостроителници в страни като Китай и Япония. Все още голяма част от круизните кораби, обслужващи европейския круизен пазар, както и корабите, извършващи круизни пътувания със сезонен характер в региона, докуват в Европа [6, 9].

Корабостроителниците в Италия, Германия, Норвегия, Франция и Финландия са сред основните производители на пазара. Планираните за пускане в експлоатация нови океански круизни кораби, изградени в европейски корабостроителници в периода 2016-2019 година, са били четиридесет и осем. През 2017 година осем круизни кораба са били въведени в експлоатация и е било поръчано строителството на осемнадесет. През следващия четири годишен период (2018-2021) са били подписани договори за строителството на общо 68 круизни кораба с общ капацитет от 156 000 места за пасажери, като само два круизни кораба ще бъдат построени в Китай. От поръчаните за

този период кораби 34 са предвидени да обслужват европейският круизен пазар. В корабостроителниците на Италия и Германия ще бъдат построени 60 % от корабите за горепосочения период съотв. 18 кораба в Италия и 14 кораба в Германия. Останалите ще бъдат построени в Норвегия (12 кораба), Франция (8 кораба), Финландия (5 кораба), Хърватия(4 кораба), Испания(2 кораба) и Полша, Португалия и Нидерландия (с по 1 кораб). За следващия период 2022-2027 година са поръчани още 33 круизни кораба с общ капацитет от 94 000 места за пасажери. Част от детайлите ще бъдат изработени в корабостроителници в Полша, Португалия, Нидерландия, Испания и Хърватия.

Построените през последните години круизни кораби използват съвременни технологии за опазване на околната среда. Те са оборудвани със системи за допълнителна обработка на отпадъците, ECGS-система за намаляване на вредните емисии в атмосферата, а 44% от поръчаните за строителство круизни кораби ще работят с LNG гориво. По време на престой в пристанища 88 % от новопостроените круизни кораби имат възможност за включване брегово ел. захранване. Съществуват различни системи намаляващи шума и вибрациите.

Съвременното обслужване на пътниците включва осигуряване на комфорт, свързаност и забавление на борда. Круизната линия „Seabourn“ задължава членовете на екипажа да могат да разпознават пътниците на борда по тяхна снимка, да знаят техните вкусове и предпочитания, за да могат да им предложат най-подходящата храна и развлечения на борда. Компанията „Silversea“ предлага на всички свои круизни кораби достъп до интернет както в кабината, така и в някои от заведенията на борда, където пътниците могат да спокойно да сърфират например, докато си пият кафето. В тази връзка компаниите все повече се нуждаят от квалифициран и добре обучен персонал, който да поддържа сложни компютъризирани и автоматизирани системи. На борда на новите круизни кораби на компанията „Narag-Lloyd“ има внедрена модерна „Круизна информационно-развлекателна система“, която на базата на компютърна система и интернет връзка дава възможност за 24-часова видео и аудио връзка с всички кабинни и използване на услугата „бордови асистент“.

Предлагането на свободен достъп до интернет мрежа от всяка кабина позволява на пасажерите свободен достъп и комуникация с външния свят, но това крие и редица опасности и възможности за кибератаки. Сред честите причини за тях са слабости в операционните системи и възможностите за неоторизиран достъп в компютърните мрежи за управление на критичната инфраструктура [3]. Кибератаката от май 2019 г. на круизен кораб на „Carnival“ е била под формата на имейли, насочени към служителите. Това е довело до неоторизиран достъп на хакерите. Имейл акаунтите са съдържали както информация за служители, така и за клиенти. Това включва имена, социално-осигурителни номера, паспорти и други държавни идентификационни номера, национални лични карти, здравни данни и финансова информация като номера на кредитни карти. След инцидента „Carnival“ е предоставила на засегнатите клиенти услуги за кредитен мониторинг и е наела фирма да разследва случая и да предложи комуникационна мрежа, устойчива на кибератаки [12].

В процеса на своето развитие държавите все повече зависят от високите технологии, включително компютърните, с които в голяма степен е свързано управлението на жизненоважни обекти от националната инфраструктура [2]. Сигурността на физическата и информационната инфраструктура за морски транспорт е от основно значение за функциите на системата[13]. По отношение на сигурността на пътниците във всички круизни пристанища има добре изградени и функциониращи системи за охрана и сигурност. Възможно е да се обособят следните процеси: мониторинг на индикатори за състоянието на средата; анализ и оценка на реализацията

на заплахите без и с наличие на управляващо действие; анализ на ефективната действителност на плана с преценка на степента на реализация на заплахите и опасностите върху наблюдаваните уязвимости в приоритетна последователност [1]. Благодарение на тях терористичните инциденти в круизната индустрия за последните 30 години са под 2 % от всички терористични атаки. След САЩ Австралия има едни от най-добре защитените пристанища. Изграденият в Мелбърн Национален център за наблюдение на пристанищата осигурява 24 часово непрекъснато наблюдение с помощта на 220 камери, разположени в 88 австралийски пристанища. Митнически служители патрулират с кучета, специално обучени да откриват оръжия, наркотици и експлозиви [11].

#### 2.4 Влияние на COVID-кризата върху круизната корабоплавателна индустрия

Заради кризата, причинена от COVID-19, в световен мащаб се забелязва 65% намаление на общия брой на туристическите пътувания. Това води до намаляване на приходите на компаниите, занимаващи се с круизни пътувания и до значително забавяне в пусковите срокове на новопостроените кораби в рамките на година и повече (Таблица 1). Според Пиеро Мончерони, мениджър на RINA, в следващите пет години корабостроителниците няма да имат поръчки за строителство на нови кораби от круизните оператори [16].

Таблица 1. Кораби, отложени за пускане в експлоатация през 2021 година

Име на кораба	Тонаж, GT	Брой пътници	Брой служители	Пускане в експлоатация
Viking Venus	47 842	930	550	01-2021
Mardi Gras	180 800	5 282	1 745	02-2021
MSC Virtuosa	181 541	4 800	1 704	04-2021
Odyssey of the Seas	169 379	4 246	1 551	04-2021
Crystal Endeavor	20 000	200	200	05-2021
Valiant Lady	110 000	2 770	1 150	05-2021
Rotterdam	99 500	2 668	1 025	08-2021
MSC Seashore	169 500	4 540	1 648	08-2021
Discovery Princess	141 000	3 660	1 346	11-2021
Costa Toscana	183 900	5 200	1 682	11-2021
Seabourn Venture	23 000	264	120	12-2021

През първото шестмесечие на годината приходите на компанията "Carnival Cruise Line" са намалели до 31 млн. щ. долара. Приходите за същия период през 2019 година са били 6,53 млрд. щ. долара. Компанията отмени до края на ноември 2020 година всички круизи на шестте кораба, опериращи от Маями и Канаверал, както и петте круиза, предвидени в периода 16 януари - до 8 февруари за следващата година, с базово пристанище Сидни [14]. Загубите на компанията "Royal Caribbean International" за същия период са близо осемдесет процента. Приходите на компанията от началото на годината до юни 2020 година са едва 2,2 млрд. щ. долара. През същия период на 2019 година приходите са били пет пъти повече - 11 млрд. щ. долара. За сезон "зима 2021-22" круизния оператор "Royal Caribbean" е планирал плавания на двадесет и седем круизни кораба в региона на Австралия и Азиатско-Тихоокеанския регион, с посещение на 200 дестинации в над 50 държави [17]. Третата по големина компания

"Norwegian Cruise Line" декларира загуби в рамките над 75 %. Тя е отменила всички круизни пътувания до март 2021 година [14].

В момента част от водещите круизни компании предлагат от базовите си пристанища т. нар. "пътуване до никъде", което представлява пътуване без слизване в друго пристанище, с качване и слизване в едно и също пристанище. "Royal Caribbean International" предлагат тридневно пътуване до никъде в териториалните води на Сингапур, само за жителите на града с базова цена от 374 щ. долара, които трябва да имат задължително направени тестове за COVID-19 преди да се качат на борда.

### 3. Изводи

Круизните пътувания предлагат най-високо ниво на комфорт и възможност за реализиране на пълноценна почивка. Включването на по-малки пристанища в маршрута дава възможност за привличане на нови клиенти на круизния продукт. Базовите пристанища търсят варианти за увеличаване на броя на посещенията от по-големи по размер круизни кораби като непрекъснато променят и модернизират инфраструктурата на круизните терминали.

Разработването на нови маршрути, увеличаването на размера на круизните кораби, предлагането на повече услуги за развлечение и почивка на борда на кораба (барове, ресторанти, театри, казина, музей, спа процедури и др.), предлагането на екскурзии на брега за разглеждане на исторически и културни забележителности или посещения до природни резервати, са част от мерките, които компаниите предприемат за увеличаване на своите приходи. Участието в управлението на пасажерски терминали в съчетание с предлагането на допълнителни удобства, като настаняването в луксозни хотели за престой на сушата и създаването на търговски центрове на терминалите, позволяват тясно сътрудничество между големите круизни линии и местния бизнес.

Освен създаването на непринудена обстановка и предлагане на богат набор от развлечения, круизните компании трябва да могат да осигурят на сигурност в безопасност на борда и в района на пристанищата. Един от най-ефективните начини да се избегне вероятността от кибератаки е мрежите, осигуряващи нормалното функциониране на всички корабни системи, да бъдат отделени от системите за развлечение, които понякога са с доста сложна архитектура.

Круизните компании трябва да извършват непрекъснат анализ на круизния пазар и проучвания относно изискванията на настоящите и потенциалните клиенти. За да могат да реализират своите пътувания те трябва да се съобразят промените, настъпили на пазара, вследствие на COVID-19 и с мерките и изискванията, наложени от Световната здравна организация. Някои от тях вече обмислят намаляване на максималния брой пътници на борда. Това може да доведе в бъдеще до потенциално търсене на круизни кораби за превоз на по-малко на брой пътници от среден клас т.е. следващите поръчки ще бъдат за круизни кораби с максимален капацитет от 2000 - 2500 пътници) [16]. Възможни са промени и в дизайна като се предвидят допълнителни пространства в местата за оказване на болнична помощ с възможност за обособяване на изолационни зони и разширени бордови мрежи за ИТ приложения.

Според изследванията на "Statista" след приключването на пандемията и отварянето на пазара броят на круизните туристи плавно ще започне да нараства. Те прогнозираят през 2024-2025 година броят на круизните туристи да достигне нивата от миналата година. След приключване на кризата, причинена от COVID-19, усилията за развитие на круизната корабоплавателна индустрия ще са насочени към:

- осигуряване на разнообразие от круизни кораби, различни по големина и ниво на обслужване;

- разработване на нови круизни маршрути с различна продължителност и съобразени с определен сегмент на круизния пазар;
- включване на екзотични дестинации от Азиатския и Тихоокеанския регион и Африка;
- предлагане на повече тематични и изследователски маршрути до екзотични места и природни резервати.

#### Използвана литература:

1. ВАСИЛЕВ, В., Възможности за управление на безопасността на стопанските дейности на море. *Известия на Съюза на учените – Варна, серия „Морски науки”*. Варна: Съюз на учените – Варна. 2017, 9-12. ISSN 1314-3379
2. ДИМИТРОВ, Н., *Системен подход към критичната инфраструктура*. 2019, Варна: ВВМУ "Н. Й. Вапцаров". ISSN 978-619-7428-40-7
3. НИКОЛОВ, Ж. Някои аспекти на киберсигурността на критичната инфраструктура в крайбрежната зона. *Известия на Съюза на учените – Варна, серия „Морски науки”*. Варна: Съюз на учените – Варна, 2019, 3-6. ISSN 1314-3379.
4. SETRON, M., F. DEMICCO, O. DAVIES, *The Cruise Industry Hospitality and Travel: Ch. 7 Water, Water Everywhere*. 2015. University of Delaware
5. CLIA, *Asia source market Overview 2018*. Washington, 2019
6. CLIA, *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2018*. Washington, 2019
7. CLIA, *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012*. Washington, 2013
8. CLIA, *Cruise trends & industry outlook 2019*, Washington, 2020
9. CLIA, *Europe Market Report 2018*. Washington, 2019
10. FCCA, *Cruise Industry Overview 2018*, Florida, 2019
11. MACDONALD, T., *Tackling Cyber Threats in the Cruise Industry* [online]. 2019. [Accessed 29 October 2020]. Available from: <https://blog.nettitude.com/tackling-cyber-threats-in-the-cruise-industry>
12. MATTHEWS K., Incident Of The Week: Carnival Cruise Lines Hit By Cyber-Attack [online]. 2019 [Accessed 29 October 2020]. Available from: <https://www.cshub.com/attacks/articles/incident-of-the-week-carnival-cruise-lines-hit-by-cyber-attack>
13. MEDNIKAROV. B., DIMITROV N., VASILEV V. Security analysis of the National Maritime Transportation System as part of National Critical Infrastructures. *AGA*. 2018, 344-351, Barcelona: International Center for Numerical Methods in Engineering. ISBN 978-84-947311-7-4
14. Latest Look At When the Major Cruise Lines Plan to Restart Service [online]. 2019 [Accessed 29 October 2020]. Available from: <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/23745-latest-look-at-when-the-major-cruise-lines-plan-to-restart-service.html>
15. SPERANCE C., A Return to Sailing Still in Flux for Major Cruise Lines as Grim New Reality [online]. 2019 [Accessed 29 October 2020]. Available from: <https://skift.com/2020/10/07/a-return-to-sailing-still-in-flux-for-major-cruise-lines-as-grim-new-reality-sets-in/>
16. WINGROVE M., Coronavirus devastates cruise shipbuilding: no new contracts for five years [online]. 2019 [Accessed 29 October 2020]. Available from: <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/coronavirus-devastates-cruise-shipbuilding-no-new-contracts-for-five-years-61135>



17. McGILLIVRAY R., Royal Caribbean Issues Update Detailing Difficult Financial Status [online]. 2019 [Accessed 29 October 2020]. Available from: <https://www.cruisehive.com/royal-caribbean-issues-update-detailing-difficult-financial-status/42615>

**За контакти:**

**доц. д-р инж. Валентина Владимирова Грънчарова**

Висше военноморско училище "Н. Й. Вапцаров"

гр. Варна, ул. „Васил Друмев” №73

e-mail: [grancharova.v@abv.bg](mailto:grancharova.v@abv.bg)