DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2026-93-14

УДК 656.61.08:338.48

ТРАНСФОРМАЦІЯ ДУНАЙСЬКОГО КРУЇЗНОГО РИНКУ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ТА ЕКОЛОГІЧНИХ ВИКЛИКІВ

TRANSFORMATION OF THE DANUBE CRUISE MARKET IN THE CONTEXT OF MODERN GEOPOLITICAL AND ENVIRONMENTAL CHALLENGES

Морозова Ірина Володимирівна
доктор економічних наук, професор,
Одеський національний морський університет
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-5627-396X

Morozova Iryna
Odesa National Maritime University

У статті розглянуті актуальні питання змін на дунайському круїзному ринку під впливом зовнішніх шоків. Метою дослідження є оцінка трансформації операційних моделей круїзних операторів через геополітичну нестабільність в регіоні та посилення екологічних норм в ЄС. Окреслені сучасні тенденції розвитку дунайського круїзного ринку. Охарактеризовані географічні та економічні особливості різних ділянок Дунаю, які обумовлюють вибір операторами тієї чи іншої операційної моделі організації роботи суден. Описана типологія операційних моделей, які застосовуються круїзними компаніями на Дунаї. Виявлено характер трансформації операційних моделей під впливом низки зовнішніх шоків. Результати дослідження можуть бути використані для розробки прогнозів розвитку ситуації в різних секторах дунайського круїзного ринку в найближчі роки та оцінки можливостей і доцільності виходу на цей ринок нових операторів.

Ключові слова: дунайський круїзний ринок, операційні моделі, геополітична нестабільність, екологічні норми, постпандемічне відновлення, регіональна сегментація, вплив війни.

The article examines changes in the Danube cruise market in recent years under the influence of shocks of various kinds. The aim of this article is to assess changes in the operational models of cruise operators driven by factors such as geopolitical instability in the region, and stricter environmental regulations in the EU. The relevance of the topic stems from the strategic importance of the Danube to Ukraine, as well as from the need, at this current stage, to plan future actions aimed at strengthening the role of Ukrainian shipowners across various segments of inland waterway transport. The study employed descriptive and explanatory methods, along with the calculation of time series indicators. The main development trends in the Danube cruise market are outlined. The geographical and economic specificities of different sections of the Danube are characterized, as they determine the choice of operational models that companies employ on these stretches. A typology of operational models employed by cruise companies on the Danube is described, and the nature of their transformation under the influence of a series of external shocks is revealed. The research demonstrates that the factors under study have had a differentiated impact on distinct segments of the Danube cruise market. For the Upper Danube, the environmental factor exerted the greatest influence, compelling cruise companies to modernize their fleets and integrate new port-service requirements into their operational models. In the Middle Danube, the geopolitical shock was more pronounced, resulting in partial modifications to operational models and a revival of activity among national operators. The Lower Danube represents the cruise market segment most severely affected by military hostilities, where passenger traffic has declined substantially, prompting operators to adapt their operational models to the new circumstances. The findings of this study are proposed for use in developing forecasts for the evolution of various sectors of the Danube cruise market in the coming years, as well as for assessing the opportunities and feasibility for new operators to enter this market.

Keywords: Danube cruise market, operational models, geopolitical instability, environmental regulations, post-pandemic recovery, regional segmentation, war impact.

© Морозова І. В., 2026
Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

Постановка проблеми. Дунай був і залишиться європейським коридором для річкових круїзів, другим за довжиною після Рейну, водночас з яким утворює систему Рейн – Майн – Дунай. Цю систему можна, в принципі, розглядати як єдиний, вельми популярний ринок річкових круїзів в Європі. До 2019 року він демонстрував усталене зростання, однак неочікувано опинився під впливом декількох серйозних зовнішніх шоків, ефект від яких має комплексний характер. Для дунайського регіону головними стали воєнні дії в Україні та прийняття нових екологічних норм в ЄС. Оскільки для України дунайський транспортний коридор завжди мав велике значення, доцільно дослідити, як вказані шоки вже змінили (на короткостроковому відрізку часу) і у подальшому змінять (у довгостроковій перспективі) структуру та обсяг попиту, маршрути круїзів, склад пасажирського флоту на Дунаї, конкуренцію на круїзному ринку, ризики діяльності судноплавних компаній, а також співвідношення між різними сегментами ринку. Результати такого дослідження дозволили б оцінити умови виходу та закріплення на цьому ринку нових економічних агентів і водночас умови збереження доступного річкового туризму. Вони могли б сприяти прийняттю рішень при виборі типів круїзних суден для створення власного флоту, обсягів інвестицій в портову інфраструктуру для обслуговування круїзів, належного страхування політичних ризиків і т. ін.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В останні роки інтерес дослідників до дунайського круїзного ринку достатньо низький. Публікації в зарубіжних джерелах торкаються, в першу чергу, ситуації на Рейні або на Верхньому та Середньому Дунаї. Зокрема, в роботі Поко Н. [1] на підставі даних контрольного пункту Мохач представлений аналіз статистики круїзних перевезень за 1990–2020 роки по групі країн Середнього Дунаю, а саме в Угорщині, Хорватії та Сербії. Отримані автором результати не носять узагальнюючого характеру і не розповсюджуються на інші країни регіону. В публікації Надя Д., Шпіглера П. та Егедя І. [2] досліджений вплив такої шокової ситуації, як пандемія на дунайський круїзний туризм, але виключно з точки зору безпекових аспектів без розгляду її економічних та соціальних наслідків для круїзного ринку. Відмічене різке, майже дворазове падіння пасажиропотоку в 2020 році. В публікації Девіча Д., Зекіча А. та Гундіча А. [3] представлені результати порівняльного аналізу хорватських портів із портами інших країн в регіоні Верхнього та Середнього Дунаю. Відмічена необхідність подальшого розвитку пасажирських терміналів, які на даний момент не можуть забезпечити рівень обслуговування, прийнятний для круїзів преміального сегменту ринку. Питання впливу геополітичних шоків на порти Хорватії та дунайські круїзні маршрути, в які вони включені, в роботі не піднімаються.

Серед найбільш значущих публікацій українських фахівців за останні роки превалюють роботи, в яких висвітлюється загальний «круїзний потенціал» України. Значно менше публікацій, в яких розкриваються питання саме дунайського круїзного ринку. В статті Нездоймінова С.Г. [4] представлені перші оцінки величини економічних втрат для європейської круїзної інфраструктури внаслідок пандемії. Окремо виділено ситуацію щодо пасажирських перевезень на Дунаї і представлено відповідні статистичні дані. Вказано на обмежену конкурентоспроможність українського пасажирського флоту в даних перевезеннях.

Необхідно також відмітити щорічні аналітичні огляди стану дунайського ринку перевезень, які публікує на своєму сайті Дунайська комісія (ДК) [5]. Ці огляди можна оцінювати як важливу інформаційну базу для дослідників, що аналізують різні аспекти ситуації на Дунаї.

Підбиваючи підсумки, можна констатувати, що дослідження дунайського круїзного ринку носять фрагментарний характер, стосуються його окремих секторів. Публікації переважно являються оглядовими і не містять глибокого емпіричного аналізу з використанням кількісних методів.

Виділення невирішених раніше частин проблеми. Неосвітленими або недостатньо дослідженими залишаються такі питання, як вплив воєнних дій в Україні на маршрутизацію дунайських круїзів та логістику суден, трансформація ринку під впливом нових екологічних норм в ЄС, інвестиційна привабливість дунайських портів для круїзних операторів, розробка сценаріїв післявоєнного відновлення круїзної інфраструктури України на Дунаї і інші.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета статті – оцінити загальні тенденції дунайського круїзного ринку на сучасному етапі та трансформацію операційних моделей круїзних операторів на різних ділянках річки під впливом геополітичних та екологічних шоків.

Виклад основного матеріалу дослідження. Про тенденції, що сформувались

на дунайському круїзному ринку в період з 2020 по 2025 рік, можна судити на підставі динамічних рядів таких показників, як обсяг перевезень пасажирів та кількість виконаних круїзними суднами рейсів. Необхідні статистичні дані містяться, зокрема, в аналітичних звітах Дунайської комісії [5], нажаль, без розмежування цих даних між Середнім та Нижнім Дунаєм.

Отже, зведені статистичні дані про кількість перевезених в круїзах пасажирів за останні 6 років представлена в таблиці 1.

Можна побачити, що на Верхньому Дунаї був оновлений максимум обсягу пасажирських перевезень (в 2019 році він складав 720,8 тис.). Водночас різко знизився попит на круїзи в бік дельти – ланцюгові темпи приросту показника є від'ємними і на протязі трьох років збільшуються за абсолютною величиною. Без сумніву, перед нами – безпосередні наслідки воєнних дій на території України. В цілому це не дозволило оновити максимум обсягу перевезень по всьому круїзному ринку (в 2019 році він складав 855,84 тис. пасажирів).

Якщо подивитись статистику руху пасажирських суден через контрольні пункти (таблиця 2), то можна констатувати, що динаміка судноплавів, в принципі, повторює динаміку обсягу перевезень. На Верхньому Дунаї спочатку спостерігалось їх значне зростання, в 2023 році – зупинка як реакція на невизначеність ситуації, потім знову зростання, але вже з уповільненими темпами приросту. В напрямку дельти з 2023 року фіксується різке падіння суднопотоку.

Для об'єктивності треба звернути увагу на пояснення ДК [6] щодо достовірності наведених даних про суднопроходи та кількість перевезених пасажирів через контрольний пункт Мохач з урахуванням часткової зміни його статусу в системі спостереження за ринком. Відмічається, що їх фактична величина дещо вище офіційних даних. Проведений нами аналіз сайтів провідних круїзних операторів показує, що за сезон 2025 року на Нижній Дунай сумарно могло бути здійснено до 30–40 рейсів суден з каютами.

Узагальнюючи щорічні дані ДК за 2020–2025 роки, можна також додати, що в цей період в середньому 75% обсягів перевезень пасажирів на Верхньому Дунаї забезпечувалось флотом під прапором країн – не членів ДК. Значна частина суден цього флоту мала в якості порту приписки порт Базель. Важливо те, що за даними ДК певну частку вказаних перевезень виконував флот під прапором України (середній показник – 3,5%). Однак треба звернути увагу на дуже великий вік та низький рівень комфортабельності українських пасажирських суден.

Одним з головних «круїзних хабів» на Дунаї являється Будапешт. Саме в цьому порту починається або закінчується більшість маршрутів. Це обумовлено насамперед географічним положенням міста – майже в середині Дунаю, та його туристичними особливостями. Для підтвердження цих слів, можна указати на сайт одного з туристичних агентів [7], де Будапешт як порт відправлення називається на сьогодні у 260 запропонованих дунайських круїзах (для порівняння, Пассау – в 63, Відень – в 13).

Проведений на підставі даних Дунайської комісії аналіз ситуації на круїзному ринку дає

Таблиця 1

Динаміка обсягу перевезень пасажирів

Рік	Обсяг перевезень пасажирів (тис.)			Ланцюгові темпи приросту (%)		
	Верхній Дунай* (вгору/вниз)	В бік дельти** (вгору/вниз)	В цілому	Верхній Дунай (вгору/вниз)	В бік дельти (вгору/вниз)	В цілому
2020	56,1	5,15	61,25	-	-	-
2021	149,1	34,1	183,2	166	562	199
2022	469,3	74,08	543,38	215	117	197
2023	561,5	28,5	590,0	20	-62	9
2024	609,9	8,7	618,6	9	-69	5
2025	722,0	1,96	723,96	18	-77	17

* - статистика шлюзу Габчиково

** - статистика пункту Мохач

Джерело: сформовано автором на основі [5] та власних розрахунків

Таблиця 2

Динаміка руху пасажирських суден (вгору/вниз)

Рік	Йохенштайн		Габчиково		Мохач	
	Кількість проходів	Темп приросту, %	Кількість проходів	Темп приросту, %	Кількість проходів	Темп приросту, %
2020	324	-	557	-	58	-
2021	1255	287	1419	155	328	466
2022	3838	206	4040	185	726	121
2023	3432	-11	4030	~0	221	-70
2024	3950	15	4344	8	68	-69
2025	4606	17	4939	14	18	-74

Джерело: сформовано автором на основі [5] та власних розрахунків

загальне уявлення про тенденції, які сформувались на ньому в останні роки. Перейдемо тепер до конкретного питання впливу зовнішніх шоків на операційні моделі, які використовуються круїзними операторами на дунайському ринку.

Якщо під операційною моделлю розуміти систему бізнес-процесів, організаційної структури (зон відповідальності), технологій та ресурсів, що забезпечують в оперативному режимі реалізацію стратегії компанії та її трансформацію у відповідь на зовнішні виклики, то стосовно дунайського круїзного судноплавства – це умовне представлення процесу роботи компаній-операторів, яке відображає організацію логістики суден, управління екіпажами, ціноутворення та взаємодію з портовою інфраструктурою для створення цінності для пасажирів.

Вивчення емпіричних даних, описів продукту провідних круїзних компаній (Viking, AmaWaterways, Avalon та інші), які розміщені на їх сайтах, та матеріалів Дунайської комісії показало, що на цьому ринку історично сформувалась множина операційних моделей, які доречно назвати класичними. Цю множину нами було структуровано із застосуванням методології типологічних групувань за такою ознакою, як організація логістики суден, або спосіб організації роботи та базування судна. В результаті було виділено декілька типових операційних моделей, характеристика яких надана нижче.

Типова операційна модель, яку можна умовно назвати «Базовий порт з ротаційними маршрутами» (ротаційна), передбачає базування судна, що експлуатується, в одному порту, звідки воно весь сезон здійснює рейси за петельною/замкненою або круговою схемою. Пасажири змінюються в базовому порту. В маршрут включається більше, ніж два порти заходу. Судно обслуговується місцевими бункерними, шипчандлерськими та іншими агентськими компаніями, які розташовані на території даного базового порту. Це знижує його експлуатаційні витрати. Недоліком моделі слід вважати жорстку географічну прив'язку судна. За такою моделлю виконується, наприклад, круїз Пассау – Будапешт – Пассау.

Характерною особливістю типової операційної моделі під назвою «Магістральна лінійна, або транзитна, з рознесеними/декількома базами обслуговування судна» (магістральна) є рух судна в один бік із початкового до кінцевого порту маршруту. Із кінцевого порту воно може рухатись в будь-якому напрямку, в тому числі і у зворотному, але це буде вже новий рейс. Робота судна забезпечується за рахунок розбудованої мережі партнерських обслуговуючих компаній в обраних, найбільш зручних, портах на маршруті. Єдиного базового порту немає. Враховуючи певні складнощі при перетині кордонів деяких придунайських країн, в модель також закладена можливість зміни екіпажу на маршруті. Все це означає високі експлуатаційні витрати судна. Модель ефективна в випадках виконання так званих гранд-турів підвищеної тривалості з преміальною націнкою, наприклад, круїзу Амстердам – Бухарест. Звертаючи увагу на наведений приклад, необхідно пояснити, що у даної моделі може існувати опціональне доповнення, пов'язане із способом завершення круїзу, яке не впливає на логістику судна. Йдеться про круїз, кінцевою точкою якого є не річковий порт, а місто на суші, віддалене від ріки. Тобто, судно залишається на терміналі, звідки потім відправляється в новий рейс, а пасажири доставляються в кінцеву точку круїзу наземним транспортом.

Різновидом магістральної моделі можна вважати модель під назвою «Лінійна з коротким плечем» (лінійна), за якою судно теж виконує рейс в один бік без обов'язкового повернення в початковий порт. Модель застосовується, наприклад, при організації круїзу за маршрутом Відень – Будапешт протяжністю 282 км. Зміна пасажирів відбувається в кінцевій точці маршруту. На короткому плечі судно обслуговується і в початковому, і в кінцевому порту. Недоліком моделі є висока ймовірність незбалансованих пасажиропотоків у прямому та зворотному напрямках. До речі, такий же недолік притаманний і магістральній моделі. Але на короткому плечі маршрут більш контрольований, що дає можливість знижувати ризики порожніх переходів, пов'язані, наприклад, з падінням рівня води в річці.

Типова операційна модель з умовною назвою «Човникова з високою оборотністю» (човникова) означає використання судна на кругових регулярних маршрутах між двома портами, розташованими на невеликій відстані один від одного. Початковий порт, таким чином, є водночас і кінцевим, другий порт є проміжним. Пасажири можуть змінюватись в обох портах. Стоянки біля причалу повинні бути мінімальними за тривалістю, але з урахуванням необхідного часу для виконання пропонованих екскурсійних програм. Судно в такому разі виконує декілька рейсів на тиждень. Реалізація даної моделі дозволяє забезпечити максимальне заповнення кают та знизити поточні запаси на борту. Ризиком є швидкий фізичний знос судна та високе навантаження на екіпаж, що може вимагати додаткового підвищення заробітної плати. Прикладом круїзу, який виконується за даною моделлю, являється круїз Пассау – Відень – Пассау, хоча в ньому присутній і третій порт (Мельк або Дюрнштайн), але тільки для технічної стоянки.

Наступну типову операційну модель можна назвати груповою або мережевою. Вона призначена для організації руху суден на маршрутах, для яких характерні природні або воєнні ризики (наприклад, неочікуване падіння рівня води нижче критичної позначки). Передбачає координацію руху групи суден з єдиного центру управління. Група формується із допоміжних суден навколо так званого флагману, на допомогу якому за необхідністю вони і прямують. Допомога, як правило, полягає в пересадці пасажирів з флагману на більш прийнятне в даній ситуації судно – своєрідне страхування від ризиків. Крім того, допоміжні судна можуть використовуватись для виконання радіальних рейсів, наприклад, в протоках, поки флагманське знаходиться на відстої в порту. Модель забезпечує високу стійкість до зовнішніх шоків, але потребує значних додаткових витрат, в тому числі, на створення складних систем управління флотом. Така модель може, наприклад, застосовуватись при організації круїзів Будапешт – Бухарест. Це підтверджується нещодавньою посадкою на мілину судна Viking Ullur через критично низький рівень води на румунській ділянці Дунаю, для евакуації пасажирів з якого швидко підійшло інше судно компанії [8].

Ще одна типова операційна модель, позначена як «лоцмансько-експедиційна», теж застосовується для круїзів, в маршрути яких входять небезпечні ділянки річки. Це, на наш погляд, різновид магістральної моделі, але помітні особливості дозволяють все ж таки розглядати її як окремий тип моделі. Вона передбачає обов'язкове використання на цих ділянках місцевих лоцманів, тісну взаємодію з національними річковими адміністраціями та підвищені вимоги до конструктивних особливостей судна, зокрема, міцності корпусу. Допуск судна до роботи на умовах даної моделі надається тільки при наявності страхування від ризиків певного виду, в першу чергу, воєнних. Експлуатаційні витрати є високими. Зрозуміло, що модель є найбільш актуальною для круїзів, які заходять на Нижній Дунай, особливо в його дельту. Отже, яскравим прикладом тут може бути круїз Будапешт – Джурджу/дельта.

Оскільки виокремлені класичні операційні моделі можуть використовуватись для будь-яких круїзів, що пропонуються на Дунаї, на наш погляд, необхідно також торкнутись питання типологізації даних круїзів. В рамках цього дослідження в якості класифікаційних ознак можна прийняти тривалість маршруту та просторове (територіальне) охоплення. За ними маємо чотири стандартних типи маршрутів, які визнаються галузевими експертами [9]: міні – круїз (ознайомчий), класичний, міжбасейновий, повноцінний транзит. Нижче наведені їх характеристики, складені на підставі джерел [9; 10; 11].

Міні-круїз здійснюється у локальному сегменті Верхнього Дунаю і охоплює 1–2 країни, поєднуючи їх ключові міста-порти, наприклад, Відень – Будапешт. Його стандартна тривалість – 3–5 ночей.

В класичному круїзі, який охоплює 3–4 країни, судно рухається між портами Верхнього

та Середнього Дунаю. Ключовими точками на маршруті являються міста-порти Пассау, Відень, Братислава, Будапешт та долина Вахау. Тривалість круїзу – 7–10 ночей.

Міжбасейновий круїз здійснюється в системі Рейн-Майн-Дунай і охоплює 5 і більше країн. Стандартною для нього є тривалість 10–15 ночей та кінцеві точки Амстердам (Нюрнберг) – Будапешт. До цього типу відносять також гранд-тур Амстердам – Бухарест, у якого, крім тривалості 23–24 ночі, існує ще одна особливість – наявність сухопутної ділянки Джуржу – Бухарест. Подібний круїз може бути представлений як міжбасейновий круїз з термінально-трансферною логістикою. Ще один варіант міжбасейнового круїзу (скоріш, гіпотетичний) – міжбасейновий трансконтинентальний, який поєднує Північне та Чорне моря. Він може бути виконаний як повноцінний водний маршрут з кінцевими точками Амстердам – Констанца.

Повноцінний транзит охоплює весь Дунай від витоку до дельти, тобто в ньому пов'язуються в єдиний маршрут всі частини ріки, в тому числі мало вивчений для традиційного споживача Нижній Дунай. В районі дельти він набуває певних рис експедиційного круїзу, якщо із кінцевого порту лінійного маршруту організуються радіальні рейси по дунайських протоках і робиться акцент на дику природу, а не на екскурсії в містах. Ключовими точками являються Пассау, Будапешт, Белград, Видин, Джурджу/дельта. Тривалість круїзу від 14 до 23 ночей.

Представлена класифікація дунайських круїзів напряму співвідноситься із описаними вище операційними моделями. Так, для мінікруїзів використовується човникова операційна модель. Класичний круїз базується на лінійній або ротаційній моделі. Для міжбасейнового круїзу найбільш прийнятними є магістральна, групова або лоцмансько-експедиційна моделі та різні варіанти їх поєднання. Те ж саме для повного транзиту. Поєднання означає, що різні операційні моделі використовуються на різних ділянках одного круїзу, а точніше, на різних ділянках Дунаю, через які пролягає маршрут, оскільки між ними існує суттєва відмінність за географічними, політичними та іншими ознаками.

Для «географічного» Верхнього Дунаю характерні вузькі фарватери, наявність великої кількості шлюзів, нестійкі глибини (на мілководді – від 1 до 3 м). Дуже складна система шлюзів вимагає суворого додержання часу підходу до них суден різних операторів. Суто в його географічних межах зазвичай виконуються ознайомчі міні-круїзи з човниковою моделлю організації руху суден із додатковими часовими обмеженнями на їх підхід до ключових точок маршруту. Рейси виконуються на суднах класу Casual Premium, Premium Light, Standard/Comfort. Послуги надають компанії – оператори CroisiEurope, A-ROSA та інші.

З точки зору круїзного ринку Верхній Дунай – це частина річки від витоку до пункту Мохач, що знаходить своє відображення, зокрема, в аналітичних матеріалах Дунайської комісії, цитованих нами вище. Тобто до нього включається частина «географічного» Середнього Дунаю, відрізок, де річка змінює свій гірський характер на рівнинний. Тут складне судноплавство через перепад швидкостей, звивистість та змінні глибини. Водночас, ця ділянка являється найбільш завантаженою на Дунаї. На «ринковому» Верхньому Дунаї в основному реалізуються класичні круїзи з використанням ротаційної операційної моделі. Домінуючими операторами являються компанії Viking, AmaWaterways, Avalon, A-ROSA та інші. Такі круїзи виконуються на флагманських суднах підвищеної комфортабельності.

На Верхньому Дунаї в період після 2019 року основними факторами трансформації операційних моделей стали насамперед пандемія та екологічна політика ЄС. Геополітична нестабільність вплинула на організацію роботи круїзних компаній менш помітно і непрямим чином.

Якщо говорити про вплив пандемійного шоку, то круїзними операторами в якості реакції на нього були посилені міри з санітарної безпеки, в тому числі підвищилась якість кондиціювання повітря на суднах. На підставі досвіду роботи в період пандемії на деякий час складовою в моделях роботи суден стала берегова мережа лікарської допомоги за маршрутами круїзів.

З огляду на більш жорсткі екологічні вимоги в ЄС, які введені в дію на протязі 2020–2025 років, в логістику на Верхньому Дунаї була додана операція з переходу на берегове живлення суден під час їх стоянок в портах, а також почалось тестування деякими компаніями – операторами біопалива. Паралельно прискорився процес перекваліфікації робітників через нові екологічні вимоги до експлуатаційних характеристик флоту. Тобто операційні моделі поступово адаптувались під майбутній перехід до експлуатації на цій

ділянці Дунаю гібридних та електричних лайнерів. Критерієм ефективності, на який круїзні оператори орієнтувались при організації роботи суден, стало співвідношення «ціна – екологічний слід» (EVR).

Геополітичні виклики операційних моделей роботи флоту на Верхньому Дунаї майже не торкнулись. На нашу думку, вони взагалі поки не носять негативного характеру для цієї частини Дунаю і навіть сприяють перетіканню сюди заможних споживачів з інших сегментів. Експерти підтверджують, що преміум сегмент дунайського круїзного ринку укріпився, а ціни оператори підвищили в 2025 році на 10–15% через додаткові витрати компаній на боротьбу з викидами вуглекислого газу [12]. Конкуренція серед судновласників посилилась. Здається, що попит на круїзи тут майже досяг свого граничного розміру, і у подальшому темп його приросту буде несуттєвим. На це вказує, зокрема, поведінка провідних круїзних операторів. Хоча на 2025 рік ними планувався ввід в експлуатацію значної кількості нових суден, фактичне поповнення флоту було дуже помірним. Перевага була віддана маршрутам на інших річках Європи. Компанії Viking, Riviera Travel і Amadeus River Cruises спустили на воду по одному судну, спеціально побудованому для Дунаю, пасажиромісткістю від 170 до 190 пасажирів [13; 14]. Судна проектувались з урахуванням нових екологічних норм та необхідності обов'язкового переходу на берегове живлення в таких портах, як Пассау, Відень та інших.

Ще одним результатом непрямого впливу геополітичного шоку можна вважати підвищення інтересу з боку споживачів до міжбасейнових круїзів, в яких поєднуються в один маршрут порти Верхнього Дунаю та Рейну, зокрема, таких, як маршрут Амстердам – Будапешт або зворотний тривалістю до 15 днів – своєрідне заміщення певної частки круїзів до Нижнього Дунаю. Новою тенденцією стало збільшення тривалості круїзів на Верхньому Дунаї, причому не за рахунок включення до маршрутів додаткових портів, а за рахунок подовження стоянок суден в базових портах. Але стверджувати, що останнє – вплив саме геополітичного шоку неможливо.

Переходячи до розгляду ситуації на Середньому Дунаї, необхідно знову привернути увагу до розбіжності між його географічними та «ринковими» межами. З точки зору круїзного ринку Середній Дунай – це річковий простір від Мохача до Залізних Воріт. Географічно він включає угорську (91 км від Мохача до угорсько-хорватського кордону), хорватську та сербську ділянки. На цій частині Дунай в зворотному порядку (у порівнянні з верхів'ям) перетворюється із рівнинної річки на гірську, що робить її привабливою для туристів. Західними круїзними операторами зазвичай Середній Дунай розглядається як переважно транзитний коридор на шляху з Верхнього Дунаю на Нижній. Пропонуються також круїзи, які закінчуються в Белграді, наприклад, Відень – Белград, Будапешт – Белград. Для виконання круїзів задіяні лайнери класу Standard/Comfort, Premium, Super Ships. Поряд з провідними іноземними операторами на Середньому Дунаї працюють компанії, які можна позначити як національні: вони або зареєстровані в країні регіону, або їх флот базується в портах регіональних країн, або вони спеціалізуються на маршрутах в межах однієї або двох сусідніх держав. В Угорщині це, в першу чергу, компанія Mahart PassNave – державний поромний оператор. В Сербії потужну локальну промислову виробничу базу створив британський оператор TUI River Cruises, а також в межах національних кордонів працюють місцеві оператори. Отже, на Середньому Дунаї існують два типи економічних агентів, на яких шоки поточного періоду, зокрема, посилення екологічного законодавства ЄС, вочевидь вплинули по-різному.

В цілому для даного сегменту круїзного ринку вплив геополітичного фактору відчувався помітніше, ніж на Верхньому Дунаї, в тому числі, в змінах логістики суден. Збільшилась кількість пропонованих круїзів, в яких поєднуються порти Середнього і Верхнього Дунаю та Рейну, тобто Середній Дунай в них можна вже називати «фінішним етапом тривалого круїзу». Був представлений круговий маршрут Пассау – Белград – Пассау, що означає перехід круїзних операторів на використання тут не тільки лінійних операційних моделей, а й ротаційних. Зниження кількості круїзів на Нижній Дунай сприяло підвищенню попиту на маршрути до Джердапської ущелини (Залізні Ворота). Наприклад, сербські порти в 2025 році зафіксували річний приріст пасажиропотоку на 8% і досягнення ним рекордної величини в приблизно 222 тис. пасажирів [15]. Можна стверджувати, що воєнні дії в Україні сприяли активізації даного сегменту круїзного ринку.

Екологічний фактор на Середньому Дунаї місцевими операторами спочатку майже ігнорувався, працювали вікові судна, які мали дви-

гуни, що не відповідали вимогам ЄС. В портах східноєвропейських країн допускалося скидання баластних вод безпосередньо в річку. Тільки ближче до 2025 року почались роботи з модернізації на деяких суднах. Для прискорення даного процесу в червні 2025 року Дунайська комісія прийняла Спільну заяву про керівні принципи розвитку внутрішнього судноплавства та екологічного захисту 2.0, в якій міститься вимога оновлення суден для скорочення шкідливих викидів в атмосферу, підвищення енергоефективності та поступової відмови від викопного палива на всій протяжності річки [16]. У західних операторів, якщо судно використовувалось водночас і на Верхньому, і на Середньому Дунаї, воно підпадало під необхідну модернізацію. До роботи за маршрутами із Будапешту вниз по річці допускались немодернізовані судна. В портах на цій ділянці не виникала потреба в переході суден на берегове живлення. Можна констатувати, що екологічний шок і для західних, і для місцевих операторів, які працюють на Середньому Дунаї, поки що є вторинним у порівнянні з геополітичним. Головним критерієм ефективності роботи круїзних компаній в 2025 році був темп зростання пасажиропотоку.

«Ринковий» і «географічний» Нижній Дунай співпадають за своїми межами. Дунай тут представляє собою типову рівнинну річку, для якої характерними є значна ширина, дуже розгалужена дельта та мілководдя наприкінці літа. Неочікуване падіння рівня води являється одним з серйозних ризиків для круїзних компаній. Круїзи, маршрути яких проходять по Нижньому Дунаю, виконуються в основному на суднах класу Premium. Ексклюзивно сюди приходять і судна класу люкс. Рідше на маршруті зустрічаються вікові судна класу Standard та нижче. Існують підвищені вимоги до рівня конструктивної безпеки суден через можливість посадки на мілину в протоках. Працюють по більшості західні компанії, але поряд з ними послуги пропонує болгарська компанія «Дунав Турс» – крупний оператор з власним флотом преміум – класу, яка організовує круїзи по всьому Дунаю. У довоєнний період судна цієї компанії заходили у місто Вилкове. В Румунії крупних національних круїзних операторів з власним флотом немає. Невеликі місцеві оператори організують екскурсії безпосередньо в дельті. На Нижньому Дунаї також здійснювали круїзи пасажирські судна із складу флоту Українського Дунайського пароплавства (УДП), в маршрути яких включався порт Ізмаїл.

Для Нижнього Дунаю головним шоком, безперечно, стала війна в Україні. Прохід у дельту з 2022 року частково заблокований через воєнні дії. Інформації про те, що судна будь-яких круїзних операторів виходили в радіальні рейси по протоках, не знайдено. Схема маршрутів суден стала чисто лінійною. Українські порти до маршрутів більше не включались. Кінцевим пунктом в круїзах з 2022 року став Бухарест. Круїзні судна при цьому, як правило, залишались на відстої в румунському порту Джурджу або в болгарському Русе, а потім вирушали в зворотному напрямку. Українські судна в цей період, скоріш за все, знаходились на консервації в порту Ізмаїл або в одному з румунських портів (можливо, порт Тульча). Пошукові сервіси показують їх як недоступні для відстеження після 2022 року.

Класична операційна модель для цієї частини ринку (лоцмансько-експедиційна), яка в повному варіанті передбачала захід і екскурсії в дельті, під впливом геополітичного шоку була до 2025 року зруйнована. Залишилась тільки вимога супроводження суден місцевими лоцманами. Круїзні оператори працювали вже за сегментованою інтермодальною моделлю, в якій використовувались два види транспорту – річковий та наземний. Сегментація полягала в поділі маршруту на дві частини з різними рівнями сервісу та ризиків. Водний шлях закінчувався на межі безпечної зони. Логістика судна залишилась лінійною, однак кінцевий річковий порт виконував роль не пункту призначення, а технічного терміналу, де здійснювався перехід пасажирів з одного виду транспорту на інший. Термінально-трансферна операція із опціональної перетворилась тепер на обов’язкову складову операційної моделі в цій частині Дунаю, тобто відбулась вимушена адаптація класичної моделі до геополітичних реалій.

Що стосується екологічного шоку, то до якихось трансформацій операційних моделей саме на Нижньому Дунаї він не призвів. В межах цього регіону без обмежень працювали вікові судна, які не відповідали екологічним нормам ЄС. Сучасне обладнання в портах для модернізованих суден поки що не створено.

Головною умовою ефективної роботи круїзних операторів на Нижньому Дунаї стала наявність страхування від воєнних ризиків.

Якщо цю умову можна розглядати в якості обмеження, то критерієм ефективності для них є показник беззбитковості. Для його досягнення необхідно заповнювати до 65% кают на суднах.

Висновки. Дослідження показало, що різні сегменти дунайського круїзного ринку по-різному відреагували на зовнішні шоки в періоді 2020–2025 років. Для Верхнього Дунаю найбільший вплив мав екологічний фактор, який змусив круїзні компанії модернізувати свій флот та враховувати в операційних моделях нові вимоги до обслуговування суден в портах. Геополітичний шок сприяв укріпленню цього сегменту ринку, перетіканню до нього частки споживачів з інших сегментів та посиленню конкуренції круїзних операторів. На Середньому Дунаї більшою мірою позначився геополітичний шок. Цей сегмент ринку втратив свій статус виключно транзитного коридору, почав частково відігравати роль фінішного етапу тривалого круїзу. Регіональні порти стали включатись в петельні маршрути, характерні для ротаційної моделі. Активізувалась діяльність місцевих круїзних операторів. Рівень конкуренції поки що невисокий, хороші перспективи розвитку.

Нижній Дунай – найбільш постраждалий від воєнних дій сегмент круїзного ринку. Пасажиропотік на ньому суттєво скоротився. Передбачуваний та безпечний прохід в дельту став неможливим. Тому магістральна операційна модель була адаптована операторами до нових умов. Тепер водний шлях на Нижньому Дунаї може закінчуватись в випадковій точці, яка буде оперативно визнана граничною точкою зони безпеки, і звідки пасажири будуть вивозитись наземними видами транспорту в кінцевий пункт круїзу. Якщо геополітична ситуація нормалізується, то, скоріш за все, оператори повернуться до класичної магістральної моделі, але з новими екологічними суднами. Якщо ні – опціональна термінально-трансферна процедура на фініші круїзу стане новою нормою, а експедиційна операційна модель залишиться мікронішею.

Подальші дослідження в рамках представленої теми можуть бути спрямовані на розробку прогнозів розвитку ситуації на дунайському круїзному ринку в найближчі роки та оцінку можливостей і доцільності виходу на цій ринок нових операторів, а також перспектив підвищення частки суден українських судновласників в перевезеннях пасажирів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Pókó N. River cruise tourism along the middle section of the Danube, in Hungary, in Croatia and in Serbia. *Acta Economica Et Turistica*. 2022. Vol. 8, No. 1. P. 25-47. DOI: https://doi.org/10.46672/aet.8.1.2

2. Nagy D., Spiegler P., Egyed I. The role of security in Danube cruise tourism. In: *Significance and treatment of current world trends*: International Scientific Forum “Danube – River of Cooperation”. Belgrade, 2023. P. 132-145.

3. Dević D., Zekić A., Gundić A. Navigating the future: strategies for enhancing river cruising in Croatia. *MT – Maritime Transport*. 2026. DOI: https://doi.org/10.5821/mt.14694

4. Нездоймінов С.Г. Сучасний розвиток інфраструктури міжнародного круїзного ринку. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. Одеса: ОНЕУ, 2022. № 3-4 (292-293). С. 107-113. DOI: https://doi.org/10.32680/2409-9260-2022-3-4-292-293-107-113

5. Danube Commission. Market observation for the Danube navigation. URL: https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-the-danube-navigation-publications/

6. Danube Commission. Market observation for Danube navigation: Results in 2025 (2026). URL: https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2025/

7. CruiseDirect. A Global Guide to Cruise Departure Ports: What to Expect and Where to Go (2025). Available at: https://www.cruisedirect.com/blog/posts/global-guide-cruise-departure-ports

8. News.am Agency. Cruise ship carrying 238 people runs aground on the Danube due to record-low water levels (2026). URL: https://news.am/en/news/1052156

9. Jain A. Danube River Cruise Itineraries: The Complete Guide (2026). URL: https://www.smallshiptravel.com/blog/danube-river-cruise-itineraries-which-is-right

10. Danube Cruises. Short vs. Long Cruises. URL: https://danubecruise.eu/cruise-types/short-vs-long-cruises/#-Excursions_extras

11. Chima Travel. How long are Danube river cruises? URL: https://chima.travel/journal/how-long-are-danube-river-cruises/

12. WeOnCruise. EU ETS & Green Rules 2025–26: What Europe’s Emissions Policies Mean for Cruise Fares, Itineraries & Shore Power (2025). URL: https://weoncruise.com/eu-ets-cruise-2025-26-guide/

13. Viking. Viking Takes Delivery of Newest River Ships in Europe and Egypt. Press Release (2025). URL: https://ir.viking.com/news-events/press-releases/detail/209/viking-takes-delivery-of-newest-river-ships-in-europe/

14. Taylor K. New River Cruise Ships That Launched in 2025: Full List & Key Facts (2025). URL: https://cruiselowdown.com/blog/new-river-cruise-ships-launched-2025/

15. BTA. Serbia's River Ports Welcome Record Cruise Visitors in 2025. URL: https://www.bta.bg/en/news/balkans/1062997-serbia-s-river-ports-welcome-record-cruise-visitors-in-2025

16. Danube Commission. Joint Statement on Guiding Principles for the Development of Inland Navigation and Environmental Protection in the Danube River Basin (2025). URL: https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/environmental-protection/

REFERENCES:

1. Pókó N. (2022) River cruise tourism along the middle section of the Danube, in Hungary, in Croatia and in Serbia. *Acta Economica Et Turistica,* vol. 8, no. 1, pp. 25-47. DOI: https://doi.org/10.46672/aet.8.1.2

2. Nagy D., Spiegler P., Egyed I. (2023) The role of security in Danube cruise tourism. In: *Significance and treatment of current world trends*: International Scientific Forum "Danube – River of Cooperation". Belgrade, pp. 132-145.

3. Dević D., Zekić A., Gundić A. (2026) Navigating the future: strategies for enhancing river cruising in Croatia. *MT – Maritime Transport*. DOI: https://doi.org/10.5821/mt.14694

4. Nezdoyminov S.G. (2022) Suchasnyi rozvytok infrastructury mizhnarodnoho kruiznoho rynku [Modern development of the infrastructure of the international cruise market]. *Naukovyi visnyk Odeskoho natsionalnoho economichnoho universitetu*, no. 3-4 (292-293), pp. 107-113. DOI: https://doi.org/10.32680/2409-9260-2022-3-4-292-293-107-113. (in Ukrainian)

5. Danube Commission (n.d.) *Market observation for the Danube navigation*. Available at: https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-the-danube-navigation-publications/

6. Danube Commission (2026) *Market observation for Danube navigation: Results in 2025.* Available at: https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2025/

7. CruiseDirect (2025) *A Global Guide to Cruise Departure Ports: What to Expect and Where to Go*. Available at: https://www.cruisedirect.com/blog/posts/global-guide-cruise-departure-ports

8. News.am Agency (2026) *Cruise ship carrying 238 people runs aground on the Danube due to record-low water levels.* Available at: https://news.am/en/news/1052156

9. Jain A. (2026) *Danube River Cruise Itineraries: The Complete Guide*. Available at: https://www.smallshiptravel.com/blog/danube-river-cruise-itineraries-which-is-right

10. Danube Cruises (n.d.) *Short vs. Long Cruises*. Available at: https://danubecruise.eu/cruise-types/short-vs-long-cruises/#Excursions_extras

11. Chima Travel (n.d.) *How long are Danube river cruises?* Available at: https://chima.travel/journal/how-long-are-danube-river-cruises/

12. WeOnCruise (2025) *EU ETS & Green Rules 2025–26: What Europe's Emissions Policies Mean for Cruise Fares, Itineraries & Shore Power*. Available at: https://weoncruise.com/eu-ets-cruise-2025-26-guide/

13. Viking (2025) *Viking Takes Delivery of Newest River Ships in Europe and Egypt. Press Release*. Available at: https://ir.viking.com/news-events/press-releases/detail/209/viking-takes-delivery-of-newest-river-ships-in-europe/

14. Taylor K. (2025) *New River Cruise Ships That Launched in 2025: Full List & Key Facts*. Available at: https://cruiselowdown.com/blog/new-river-cruise-ships-launched-2025/

15. BTA (n.d.) *Serbia's River Ports Welcome Record Cruise Visitors in 2025*. Available at: https://www.bta.bg/en/news/balkans/1062997-serbia-s-river-ports-welcome-record-cruise-visitors-in-2025

16. Danube Commission (2025) *Joint Statement on Guiding Principles for the Development of Inland Navigation and Environmental Protection in the Danube River Basin*. Available at: https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/environmental-protection/

Дата надходження статті: 26.08.2026
Дата прийняття статті до публікації: 27.10.2026
Дата публікації статті: 13.11.2026