

реальне, а не декларативне покращення інвестиційного клімату, зменшення бюрократичних процедур, спрощення регуляторно-реєстраційних вимог та вжиття радикальних заходів щодо дієвого захисту інвестицій. Виходом із ситуації є обґрунтування раціональної інвестиційної політики, в якій пріоритет матимуть система державного регулювання й реформування структури власності на основі приватизації та концепція технічного переоснащення промислового виробництва із залученням коштів іноземних інвесторів.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Ведение бизнеса 2010: Проведение реформ в трудные времена [Електронний ресурс] / Всемирный банк, Международная финансовая корпорация, Palgrave Macmillan // WorldBank. Data profile // [Електронний ресурс] URL://<http://ddp-ext.worldbank.org/ext/ddpreports/ViewSharedReport>.*
2. <http://www.ir.org.ua> [Електронний ресурс].

ОЛЕКСІЙ ПУДЛИЧ

Науковий керівник:

к.е.н., доцент Кривоус В. Б.

РОЗВИТОК КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

Круїзний туризм – поняття для вітчизняної науки відносно нове, хоча круїзи як вид туризму мають столітню історію. Круїз (від англ. cruise) означає морську подорож, зазвичай, – по замкненому колу.

Витоками круїзного туризму в Україні слід вважати річкові екскурсії для учнів на пароплавах по Дніпру. Так, наприкінці ХІХ – поч. ХХ ст. «завдяки люб'язності пароплавного товариства в особі Марголіна Д. С. відбулися річкові екскурсії-прогулянки», під час яких екскурсанти зупинялися «в мальовничих або цікавих в історичному плані місцях, наприклад, у Межигір'ї, де ... могли оглянути Межигірський монастир». [1, с. 120]

Перші середземноморські круїзи, що вирушали з Одеси, тобто власне з території УРСР, розпочалися 1967 р. Приводом для їх початку стали військові дії між Об'єднаною Арабською Республікою і Ізраїлем, унаслідок чого різко скоротився традиційний для Єгипту потік європейських туристів. У результаті домовленості між ОАЄ і СРСР до Єгипту, аби компенсувати брак європейських туристів унаслідок арабо-ізраїльського конфлікту, спрямовувалися радянські туристські групи. В один бік одна група туристів мандрувала морем, у зворотному напрямі – літаками. Друга група туристів рухалася їй назустріч: спочатку літаком, потім морем. Під час морського відрізка круїзу туристи відвідували Варну, Стамбул, Неаполь і прибували до Олександрії, з якої автобусами діставалися Каїру. Інші групи прилітали одразу до Каїру з Одеси, а поверталися морським шляхом.

Із розпадом СРСР вітчизняний круїзний туризм в Україні на певний час занепадає. Натомість стають доступними круїзи, що пропонуються зарубіжними компаніями. Лише останнім часом спостерігається відродження вітчизняного круїзного турпродукту, як морського і річкового, так і змішаного типу.

За минулий рік число туристів у всьому світі, що вибрали круїзні поїздки, виросло на 10%, тобто майже на два мільйони людей, і вперше досягло 20 млн. У період з 2012-ого по 2013-ий роки число круїзних мандрівників збільшилася з 18,7 млн. до 20,6 млн. Основними ринками стали Північна Америка (11,5 млн.) і Європа (6,2 млн.). [2, с. 63]

Європейський показник перевершив шість мільйонів, а число австралійських круїзних туристів досягло півмільйона. Останні статистичні дані явно говорять про те, що круїзна індустрія продемонструвала життєстійкість навіть під час важких економічних умов. Ці результати-доказ того, що індустрія продовжує оновлюватися і в неї вкладаються інвестиції.

У минулому році кількість європейських круїзних туристів зросла на 9% відносно цифри 2011 року – 5,56 млн. європейців. В останні 5 років такі країни, як Великобританія, Німеччина, Італія, Іспанія і Франція спостерігають середній зріст числа круїзних туристів від 7% до 15%. Також число британських круїзних туристів в 2013 році вперше за весь час перевищило 1,7 млн. і на сьогоднішній день Великобританія є другою країною в світі за кількістю круїзних туристів. [3, с. 159]

Україна не може ні будувати, ні закупляти великі морські пасажирські лайнери. Натомість сучасні швидкісні судна невеликого тоннажу дозволяють виконувати короткострокові недорогі подорожі за такими маршрутами, як, наприклад, Одеса-Ялта, Одеса-Сочі, Ялта-Сочі-Новоросійськ, Одеса-Стамбул і т. д.

Для покращення стану круїзного туризму Україна і Грузія домовились створити кільцевий круїзний маршрут в акваторії Чорного моря. Міжнародний круїзний туризм стає все більш популярним. Туристи відкривають для себе нові тури. А туристичні компанії, відповідно, намагаються зацікавити якомога більшу кількість туристів. Україна не може залишатись осторонь цих намагань, оскільки вона володіє всіма необхідними факторами для розвитку цієї галузі.

Щоб підвищити привабливість Чорноморського та Одеського регіонів необхідно:

- забезпечити державну підтримку для розвитку круїзного туризму;
- покращити інфраструктуру цих регіонів;
- забезпечити візову підтримку круїзних туристів;
- створити нові маршрути та покращити якість транспортного забезпечення;
- підвищити рівень сервісного обслуговування;
- сприяти конкурентоспроможності портових зборів;

ЛІТЕРАТУРА

1. Холлоуей Дж. К., Тейлор Н. Туристический бизнес / Пер. с англ./ Д. Холлоуей, Н. Тейлор. – К.: Знання, 2013. – 798 с.

2. Artur Asa Berger, Phd. *Ocean Travel and Cruising: a cultural analysis*. 2007 The Haworth Hospitality Press. – P. 135.

3. Axel Schulz und Joseph Auer. *Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus*. 2010 Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH. – P. 396.

4. Christine B. N. Chin. *Cruising in the Global Economy: Profits, Pleasure and Work at Sea*. 2008 Ashgate. – P. 198.

СВІТЛАНА ТИМЦЬКА

Науковий керівник:

д. н. держ. упр. Толуб'як В. С.

ПРОБЛЕМИ АДАПТАЦІЇ УКРАЇНСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА ДО ВИМОГ ЗАКОНОДАВСТВА ЄС

Глобалізаційні процеси, які сьогодні відбуваються у світі, призводять до встановлення тісного політичного діалогу між окремими країнами й регіонами світу, а також до поглиблення міжнародних господарських зв'язків. В результаті цього країни інтегруються за ради збереження миру та забезпечення економічного процвітання. Одним із потужних інтеграційних об'єднань у світі є Європейський Союз, метою створення якого є сприяння економічному розвитку, добробуту, підвищення життєвого рівня народів Європи.

Європейський вибір для України – це широке концептуальне бачення, яке не обмежується суто географічним поняттям. Це насамперед вибір шляху розвитку у напрямку європейської цивілізаційної моделі, реалізація якого покликана сприяти прогресу у всіх сферах життєдіяльності суспільства і держави [1, с. 116].

Вирішення цього питання вимагає від нашої держави дієвих кроків щодо адаптації національного законодавства до законодавства Європейського Союзу. Одним з критеріїв надання членства в ЄС згідно з “Копенгагенськими критеріями” 1993 року є здатність прийняти на себе зобов'язання, пов'язані з членством у ЄС, зокрема, цілями політичного, економічного і валютного союзів [4, с. 51]. Це означає, що на момент вступу до ЄС країни-кандидати повинні не тільки імплементувати у національну правову систему всі елементи *acquis communautaire*, але й адаптувати проекти нормативних актів, нератифіковані конвенції Євросоюзу, забезпечити їхнє застосування в національній правовій системі відповідно до адміністративних і судових процедур.

Передумови для гармонізації українського законодавства з правом Євросоюзу створило укладення у червні 1994 року Угоди про партнерство та співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами (далі – УПС, ухвалення інших нормативних документів, які визначають правові засади такої співпраці [5]. Після набуття чинності УПС процес гармонізації українського законодавства з правом Євросоюзу отримав не лише чіткі правові засади, а й набув різноманітних форм.

Метою адаптації є забезпечення відповідності законодавства України зобов'язанням, що витікають із УПС, інших міжнародних договорів щодо