

Гришина Л. О.

*кандидат економічних наук,
професор кафедри економіки та організації виробництва
Національного університету кораблебудування*

Карась П. М.

*кандидат економічних наук,
професор кафедри фінансів
Національного університету кораблебудування*

Філіпішина Л. М.

*доктор економічних наук,
професор кафедри економіки та організації виробництва
Національного університету кораблебудування*

Gryshyna Larisa

*PhD Economics,
Professor of Economy
and Organization of Production Department
Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

Karas Petro

*PhD Economics,
Professor of Finance Department
Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

Filipishina Liliya

*Doctor of Economic Sciences,
Professor of Economy
and Organization of Production Department
Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

ТЕНДЕНЦІЇ, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Анотація. У статті визначено місце і значення морегосподарського комплексу України в умовах європейського вектору економічної інтеграції. Наведено термінологічний апарат категорій, сукупність яких характеризує потенціал морської галузі України, як передумови ефективного функціонування національної економіки. Автори розглядають морегосподарський комплекс як територіальне поєднання об'єктів морської індустрії, які, використовуючи ресурси моря для досягнення цілей свого функціонування та задоволення потреб суспільства, здійснюють морегосподарську діяльність. Досліджено структуру та стан морегосподарського комплексу України та виявлено тенденції його функціонування. Визначено, що функціонування морегосподарського комплексу України свідчить про його невідповідність зростаючим потребам морської галузі, вимогам європейських стандартів щодо морської діяльності. Визначено основні завдання розвитку морегосподарського комплексу України в умовах інтеграції до європейської економічної системи.

Ключові слова: морська галузь, морегосподарський комплекс, морський транспорт, суднобудування, європейська інтеграція.

Вступ та постановка проблеми. Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується поглибленням інтеграційних процесів. Україна визначила пріоритетом європейський вектор економічної інтеграції, що обґрунтовується геополітичними, суспільно-політичними, економічними, історично-культурними реформами. У складних трансформаційних умовах національної економіки інтеграція до Європейського Союзу для України є однією із можливостей подолання технологічної відсталості та модернізації виробництва, залучення іноземних інвестицій і новітніх технологій, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного товаровиробника, підвищення використання власного потенціалу, зокрема і потенціалу морегосподарського комплексу країни. Україна, маючи переваги щодо географічного розташування, просторових та виробничих ресурсів, не досить ефективно реалізує власний потенціал морської галузі. Проте успішна діяльність підприємств морегосподарського комплексу економіки України є базисом реалізації її зовнішньо- і внутрішньополітичних пріоритетів, економічних і соціальних інтересів на шляху

зміцнення авторитету країни на міжнародній арені та поглиблення партнерських зв'язків із країнами ЄС.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання різних аспектів формування євроінтеграційних процесів в Україні розглянуті у наукових працях таких учених, як О. Амоша, М. Білоусов, Л. Гайдуков, В. Геєць, В. Копійка, Г. Савіна, С. Ситник, Д. Ченчик, А. Філіпенко, Т.І. Шинкаренко та ін. Проблеми функціонування підприємств морської галузі, формування та розвитку морегосподарського комплексу розглядаються в роботах вітчизняних науковців та практиків, серед яких слід відзначити таких, як Б. Буркинський, Г. Єфімова, І. Іртіщева, О. Котлубай, Ю. Макогон, В. Парсяк, М. Примачов, В. Осипов, М. Фатеев. Більшість наукових праць присвячена дослідженню проблем відновлення та розвитку морської галузі, що розглядаються в контексті визнання України як морської держави з великою протяжністю приморської смуги, розвитком морегосподарським комплексом у забезпеченні транспортування вантажів через вітчизняні та транзитні порти. Віддаючи належне науковій і практичній значу-

щості результатів досліджень цих та інших учених, слід зазначити, що нині питання ефективного функціонування і розвитку вітчизняного морегосподарського комплексу з урахуванням євроінтеграційних намірів України потребують більш глибокого дослідження.

Мета статті. Метою статті є дослідження сучасного стану морегосподарського комплексу України та визначення напрямів його розвитку у забезпеченні сталого розвитку країни на шляху європейської інтеграції.

Результати дослідження. У сучасних умовах трансформаційних змін у геополітичній, воєнно-політичній, економічній сферах, забезпечення процесу прискореного виходу України з довготривалої системної кризи та формування розвиненої економічної системи має відбуватися на основі оновлення напрямів розвитку країни як морської держави.

Важливим кроком становлення і подальшого розвитку України як морської держави стала «Морська доктрина України на період до 2035 року» (далі – Морська доктрина), що набула чинності 18 грудня 2018 р. та яка покликана сприяти підвищенню ефективності використання усіх різновидів ресурсів моря та успішній реалізації державної морської політики, від яких залежать суверенітет і територіальна цілісність України, її економічна та енергетична незалежність, сталий розвиток та інтеграція в євроатлантичний простір [5].

У Морській доктрині наведено термінологічний апарат пояснення таких категорій, як «морегосподарська діяльність», «морегосподарський комплекс», «морська діяльність», «морська індустрія». Так, під терміном «морегосподарський комплекс» розуміється «територіальне поєднання об'єктів морської індустрії». Такі об'єкти, використовуючи ресурси моря для досягнення цілей свого функціонування та задоволення потреб суспільства, здійснюють морегосподарську діяльність. При цьому морська діяльність, на відміну від морегосподарської діяльності, є більш узагальноною категорією, яка спрямована на забезпечення сталого соціально-економічного розвитку та включає вивчення, освоєння і використання моря, захист національної безпеки, морська торгівля. Сектор морської індустрії включає «суб'єкти господарювання у сферах торговельного мореплавства, морського транспорту, суднобудування, судноремонту, використання ресурсів моря, які не належать до водних біоресурсів, рибного господарства». Отже, можна дійти висновку, що всі розглянуті категорії є взаємопов'язаними, а їхня сукупність характеризує потенціал морської галузі України як передумови ефективного функціонування національної економіки. Згідно з вищезазначеним, у структурі морегосподарського комплексу України слід відзначити підприємства, що виконують виробничі та ремонтні роботи та надають логістичні, прибережні, посередницькі послуги у морській галузі (рис. 1).

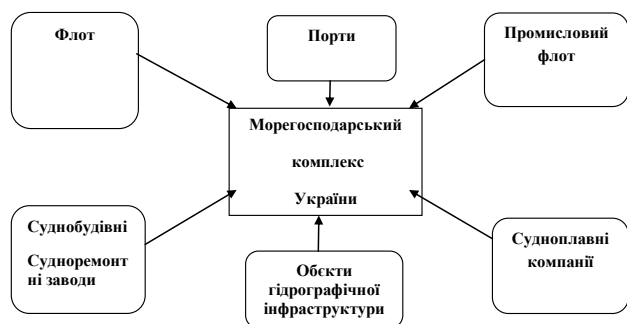


Рис. 1. Узагальнена структура морегосподарського комплексу України

Нині реалії функціонування морегосподарського комплексу України свідчать про його невідповідність зростаючим потребам у відповідних видах діяльності морської галузі, вимогам європейських стандартів якості надання транспортних послуг, що підтверджується наступними тенденціями:

1. Флот налічує загалом 1337 одиниць, серед яких: морський – 274 од., річковий – 1034 од., пасажирський – 29 од. Слід відмітити ще і спеціалізований флот, який використовується для виконання спеціалізованих операцій та включає контейнеровози, пороми, рефрижератори, лісовози, судна для перевезення важкогабаритних вантажів та ін. [9]. Проте потенціал флоту використовується неефективно, оскільки понад 85% суден перевищили нормативний термін служби і майже половина з них мають вік більше 20 років.

2. Морські порти є однією з найважливіших з'єднувальних ланок національної транспортної та виробничої інфраструктури з європейською та світовою. Портова сфера включає 13 континентальних морських портів, має 262 млн. тонн пропускної здатності на рік, у ній працює понад 25 000 працівників [7].

Загальна протяжність причального фронту становить близько 40 км, в яких є

250,0 тис. кв. м. критої і 1911 тис. кв. м відкритої складської площі, 560 порталних і 37 плавучих кранів, значна кількість одиниць іншої перевантажувальної техніки. Але застарілі основні виробничі фонди більшості портів, незадовільний стан припортової інфраструктури зумовили послаблення конкурентних позицій морських портів України на міжнародному та регіональному ринку портових послуг, зокрема стосовно глобальних транзитних вантажопотоків за напрямками «Європа – Азія».

3. Маючи досить широкі можливості, на перший погляд, промисловий флот, який охоплює морське рибне господарство (Азовське, Чорне моря), озерне господарство (Полісся, нижня течія Дунаю), ставкове господарство (зарибнений ставковий фонд 75000 га до 30 тис. т щорічного улову), мав би стати джерелом забезпечення вітчизняної економіки сировиною, а населення – продуктами харчування, відтворення природних ресурсів. Проте відсутність обігових коштів для оновлення і модернізації морально та фізично спрацьованого флоту рибної промисловості, низький рівень державної підтримки рибного господарства та інвестиційної привабливості вітчизняного флоту рибної промисловості зумовили занепад у сфері рибного господарства, незадовільний стан продовольчої безпеки держави і погіршення балансу споживання основних продуктів харчування населенням держави.

4. У діяльності морегосподарського комплексу беруть участь судноплавні компанії ПАТ «Українське Дунайське пароплавство» (пасажирський, річковий, морський флот, начальні центри, бази технічного обслуговування та ремонту), АСК «Укррічфлот», ТОВ «Судноплавна компанія «Укрферрі»», ТОВ «Нібулон» (торговий флот) та ін. Але відсутність стратегій розвитку національної вантажної бази (балкерів, танкерів, газозовів та інших типів суден різного тоннажу), непривабливість для внутрішніх і зовнішніх інвестицій інфраструктури вітчизняного флоту є перешкодами функціонування морської індустрії.

5. Суднобудування та судноремонт нині в Україні представлені великими суднобудівними заводами – 7 од., підприємствами суднового машинобудування, морського приладобудування та електромонтажу – 9 од., десятками середніх і малих суднобудівних і судноремонтних заводів, науково-дослідних інститутів і конструкторських бюро – 15 од. Наявні заводи виконують усі види ремонту

на всіх типах суден, дедалі більше до 60 тис. т., на стапелях будуються судна вантажопідйомністю до 1100 т. Нині основним негативним фактором, що заважає українським судновласникам будувати та придбавати нові судна вітчизняного виробництва, є оподаткування прибутку від експлуатаційної діяльності, сплата податку на додану вартість і мита на судна, що побудовані або придбані. Недостатня кількість обладнання та високий рівень його зносу, низький рівень кооперації з виробниками суднової техніки, недосконалість законодавчої бази являються перешкодами щодо ефективного забезпечення функціонування морської галузі України. Тому одним із критеріїв вибору шляхів розвитку вітчизняного суднобудування визначено відповідність загальній меті – зростання конкурентоспроможності суднобудування України в результаті досягнення корпоративних, ресурсних, управлінських цілей його функціонування [1, с. 19].

Досліджуючи тенденції функціонування вітчизняної сфери морської діяльності, слід відзначити, що під тиском загальних несприятливих економічних умов, Україна втрачає лідерство в обслуговуванні експортно-імпорتنих морських вантажопотоків, а внаслідок високого рівня зношеності виробничого потенціалу морського транспорту прискорюється зниження конкурентоспроможності підприємств морського транспорту. Крім того, серед негативних тенденцій сучасного морегосподарського комплексу відмічається низький рівень інноваційної діяльності, обмеженість здійснення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт у розбудові морської галузі, посилення проблем у соціальній сфері діяльності підприємств морської індустрії (забезпечення робочими місцями, достатнього рівня оплати праці, дієва система стимулювання працівників морської галузі, тощо) [2, с. 223].

Слід відзначити, що в 2017 р. Адміністрація морських портів України як наглядяч приєдналася до Європейської організації морських портів (ESPO), яка об'єднує портові адміністрації країн Європейського Союзу (Бельгії, Болгарії, Великобританії, Данії, Кіпру, Фінляндії, Франції, Німеччини, Греції, Ірландії, Італії, Латвії, Литви, Мальти, Нідерландів, Норвегії, Польщі, Португалії, Румунії, Словенії, Іспанії, Швеції, Хорватії та Естонії). Така співпраця забезпечується законодавчою базою, основною складовою частиною якої є Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (2015 р.), яка запроваджує умови посилення економічних та торговельних відносин, що ведуть до поступової інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС [8]. Також підписання Угоди про зону вільної торгівлі України з Європейським Союзом (2016 р.) сприятиме забезпеченню лібералізації торгівлі, вільного переміщення товарів та послуг, двостороннього рівноцінного ставлення до підприємств, товарів на території України та ЄС. Маючи статус члена-спостерігача та на основі підписаної угоди про Асоціацію з ЄС зони єдиної торгівлі, Україна має можливість не тільки доступу до передових європейських практик розвитку портів, просування українських терміналів на зовнішньому ринку, але і представляти національні інтереси щодо залучення коштів у інвестиційні проекти в українських портах, розвитку державно-приватного партнерства та обміну досвідом у реформуванні морської галузі загалом. Але поряд із цим інтеграція України до ЄС неможлива без побудови розвиненої власної економічної системи з метою підвищення національної конкурентоспроможності, розвитку внутрішнього і зовнішнього ринків товарів та послуг, залучення інвестицій у науково-інноваційну діяльність [4, с. 12].

Оскільки в Європі формується нова мультимодальна Транс'європейська транспортна система, яка включає всі

види транспорту та спрямована на побудову до 2020 року Транс'європейської транспортної мережі, то Україні необхідно долучитися до цього процесу, активізуючи застосування інноваційних технологій у перевізному процесі, використання логістичного підходу, поширення мультимодальних перевезень. Дослідження світового досвіду функціонування транспортних систем показує, що в таких країнах, як Німеччина, Китай, Великобританія важлива роль належить морському транспорту, обсяги перевезення вантажів яким зростають із кожним роком. Зокрема, серед європейських країн можна виділити досвід Німеччини, на водний транспорт якої припадає 1/5 вантажоперевезень, Морський транспорт цієї країни обслуговує головним чином зовнішньоторгівельні перевезення країни. Потужний морський флот, який обслуговує частину зовнішньої торгівлі і налічує понад 2200 суден, за загальним тоннажем знаходиться в світі в третій десятці, але за тоннажем контейнеровозних суден поступається тільки США, Панамі і Тайваню [6].

Аналіз сучасного стану перевезення вантажів і пасажирів різними видами транспорту в Україні підкреслює актуальність і важливість розвитку морської галузі, оскільки її потенціал не задіяний на повну потужність, що характеризується постійним скороченням частки морського і річкового транспорту у перевезенні вантажів різко виділяється автомобільний транспорт, частка якого залишається досить високою і стабільною, тоді як усіма іншими видами транспорту ці обсяги постійно скорочуються. Особливо турбує динаміка перевезення вантажів водним транспортом. За попередні п'ять років спостерігається значне зменшення обсягів перевезення вантажів морським і річковим транспортом. У 2017 р. порівняно з 2010 р. питома вага вантажообороту морського транспорту у перевезенні вантажів зменшилася майже на третину (33%), водного транспорту – майже на половину (55%). У 2017 р. в структурі транспортного комплексу України частка морського транспорту в середній чисельності працівників становить 0,4% (в 2010 р. – 1,2%), в експорті транспортних послуг – 10,4% (в 2010 р. – 15,6%) (табл. 1) [7].

Слід відзначити, що одним із факторів низького рівня розвитку транспортного сектору України являється низька ефективність міжнародної торговельної співпраці України з країнами ЄС. Так, за значенням субіндексу міжнародної торгівлі індексу Doing Business у 2017–2018 рр. Україна посідає 119 місце з 190 можливих (у 2016–2017 рр. 115 місце з 190) [10]. Україна посідає останнє місце за часом, який необхідний для документального оформлення експорту (96 годин проти 1–3 годин у країнах ЄС) та імпорту (168 годин проти 1 години), значний час витрачається на виконання процедур звітності транспортних засобів, насамперед у сфері морських перевезень. Залишається досить високою і вартість документального оформлення експорту (в Україні – 292 дол. США проти 0–45 дол. США у країнах ЄС) та імпорту (212 дол. США проти 0 дол. США). Частка України в зовнішньоторгівельному обороті ЄС становить близько 1% загальної торгівлі ЄС, а обсяги прямих іноземних інвестицій країн ЄС в Україну також є незначними порівняно з іншими країнами Центральної та Східної Європи і не мають істотного значення для національної економіки. Як показує досвід морських країн ЄС, у яких здійснюються роботи щодо запровадження моделі «єдиного європейського морського вікна» – EMSW (European Maritime Single Window), можна досягти спрощення митної звітності та інших процедур документального оформлення звітності морських суден під час заходу їх у порти. Тому в Україні створення

Динаміка показників морського транспорту як складника транспортної системи України

Індикатор	Роки							
	2010		2015		2016		2017	
	обсяг	(%)	обсяг	(%)	обсяг	(%)	обсяг	(%)
Вантажооборот , всього, млрд. ткм, у т.ч.	418,7	100	334,7	100	344,2	100	364,2	100
– морський транспорт	3,6	1,2	3,9	1,1	2,5	0,7	2,9	0,8
– річковий транспорт	1,7	0,9	1,6	0,5	1,5	0,4	1,4	0,4
Капітальні інвестиції* , млрд. грн.	19,6	100	18,7	100	25,1	100	37,9	100
– у т.ч. водний транспорт	0,18	0,9	0,30	1,6	0,24	1,0	0,25	0,7
Середньооблікова кількість штатних працівників* , тис. осіб	824,3	100	661,4	100	659,9	100	655,2	100
– у т.ч. водний транспорт	9,6	1,2	3,8	0,6	3,4	0,5	2,3	0,4
Експорт-імпорт транспортних послуг								
Експорт, млн. дол. США	7835,2	100	5263,2	100	8300,5	100	5861,4	100
– з них послуги морського транспорту	1234,3	15,6	735,9	14,0	661,6	8,0	612,1	10,4
Імпорт, млн. дол. США	1178,9	100	1153,3	100	989,2	100	1213,1	100
– з них послуги морського транспорту	143,0	12,2	191,7	16,6	141,2	14,3	222,8	18,4

Примітка. * Транспорт, складське господарство, пошта та кур'єрська діяльність

єдиного національного вікна, уніфікованого з процедурами ЄС, яке регламентуватиме вимоги щодо звітності суден, що заходять в українські порти, сприятиме підвищенню результативності діяльності моргосподарського комплексу та інтеграції до європейської транспортної системи. До того ж, географічна близькість морських країн сприяє економічним і торговельним відносинам між ними та виступає важливим підґрунтям розвитку європейської інтеграції [3, с. 6].

Отже, сучасний стан і тенденції функціонування моргосподарського комплексу України свідчать про зниження конкурентоспроможності підприємств морської галузі з причин стагнації виробничих потужностей та втрати частки транспортного ринку, скорочення потенційних можливостей розвитку галузі внаслідок загострення кризових явищ та відсутності програм комплексної підтримки морської індустрії, втрату лідерства в обслуговуванні експортно-імпорتنих вантажопотоків, застарілу портову інфраструктуру та нестачу спеціалізованих терміналів, скорочення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, відсутність програм мотивації та стимулювання працівників морської галузі тощо.

Висновки. Сучасні посткризові умови функціонування національної економіки вимагають використання стратегічних ресурсів базових конкурентоспроможних галузей, серед яких вагоме місце займає морська галузь. Маючи переваги щодо географічного розташування, просторових та виробничих ресурсів, Україна не досить ефективно використовує власний потенціал морської галузі, а реалії функціонування моргосподарського комплексу свідчать про його невідповідність зростаючим потребам у відповідних видах морської індустрії, вимогам європейських стандартів якості надання транспортних послуг.

Зміцнення авторитету України на міжнародній арені та поглиблення партнерських зв'язків із країнами ЄС вимагають відновлення потенційних можливостей підприємств моргосподарського комплексу вітчизняної економіки, які виступають базисом реалізації зовнішньо- і внутрішньополітичних пріоритетів, економічних і соціальних інтересів в умовах сьогодення.

Невід'ємними складниками ефективного функціонування моргосподарського комплексу України, враховуючи інтеграційні процеси, є підтримка вітчизняної морської галузі державою, формування сприятливих умов для залучення інвестицій у розвиток морської індустрії, надання податкових та інших пільг суднобудівним підприємствам. Серед основних завдань розвитку моргосподарського комплексу України слід визначити:

- створення сприятливих нормативних, фінансових і податкових умов для розвитку морської галузі;
- створення умов для ринкового саморегулювання морської галузі, ліквідація або перепрофілювання частини підприємств суднобудування і судноремонту, які не можуть витримати ринкової конкуренції;
- залучення інвестицій для розвитку морських портів та об'єктів їх інфраструктури, передача підприємств портової галузі та частини об'єктів портової інфраструктури, зокрема, в концесію;
- підвищення конкурентоспроможності водного транспорту на внутрішньому і зовнішньому ринку транспортних послуг;
- підвищення рівня використання транзитного потенціалу та прискорення інтеграції вітчизняного транспорту в європейську транспортну систему;
- удосконалення системи документообігу, спрощення дозвільних процедур, зменшення часу обробки вантажів, що сприятиме підвищенню ефективності, якості і швидкості вантажно-розвантажувальних робіт;
- приведення стандартів екологічної безпеки роботи морських портів у відповідність з міжнародними, впровадження стандартів ЄС щодо роботи з небезпечними вантажами, тощо.

З метою прискорення інтеграції вітчизняного моргосподарського комплексу до європейської економічної системи, підвищення його конкурентоспроможності та здатності задовольняти потреби національної економіки та населення необхідно також здійснити техніко-технологічне оновлення суднобудівного виробництва, модернізацію існуючої інфраструктури морських і річкових портів, впровадження мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів.

Список використаних джерел:

1. Єфімова Г.В. Наукові засади стратегії розбудови підприємств суднобудування України. Економіст, 2015. Вип. 6. С. 17–19.
2. Гуренко А.В., Щеникова Е.В., Євсік М. С. Дослідження сучасного потенціалу морегосподарського комплексу України. Вісник Приазовського технічного університету, 2017. Вип. 33. С. 218–224.
3. Ковальова О.О. Стратегії євроінтеграції: як реалізувати європейський вибір України: Монографія. К.: Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2003. 340 с.
4. Манаєнко І.М. Присяник І.В. Особливості зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств в умовах євроінтеграції. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Економіка. 2018. Вип. 18, частина 3. С. 11–14.
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108) / Морська Доктрина України на період до 2035 року. URL: <http://search.ligazakon.ua>
6. Транспортна система Німеччини. URL: <http://www.geograf.com.ua>
7. Транспорт і зв'язок України 2017 / Державна служба статистики України, 2018. 168 с.
8. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011.
9. Українське Дунайське пароплавство. URL:<http://oaoudp.com.ua/>
10. Doing Business 2018. Reforming to Create Jobs. URL:<http://www.doingbusiness.org/~media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>.

ТЕНДЕНЦИИ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ

Аннотация. В статье определено место и значение морехозяйственного комплекса Украины в условиях европейского вектора экономической интеграции. Приведен терминологический аппарат категорий, совокупность которых характеризует потенциал морской отрасли Украины как предпосылку эффективного функционирования национальной экономики. Исследована структура и состояние морехозяйственного комплекса Украины и выявлены тенденции его деятельности. Определено, что функционирование морехозяйственного комплекса Украины свидетельствует о его несоответствии растущим потребностям морской отрасли, требованиям европейских стандартов осуществления морской деятельности. Определены основные задачи развития морехозяйственного комплекса Украины в условиях интеграции к европейской экономической системы.

Ключевые слова: морская отрасль, морехозяйственный комплекс, морской транспорт, судостроение, европейская интеграция.

TENDENCIES, PROBLEMS AND PROSPECTS OF THE MARINE ECONOMY COMPLEX OF UKRAINE
IN THE CONDITION OF EUROPEAN INTEGRATION DEVELOPMENT

Summary. The place and significance of the marine economy complex of Ukraine in the conditions of the European vector of economic integration have been defined in article. The terminological apparatus of categories, the totality of which characterize the potential of Ukraine's marine industry, has been presented as a prerequisite for the effective functioning of the national economy. The authors consider the marine economy complex as a territorial combination of marine industry objects, which use the resources of the sea to achieve the goals of its functioning and satisfaction of requirements of society and carry out marine economy complex activities. The structure and state of the marine economy complex of Ukraine and the tendencies of its functioning have been revealed. It has been determined that the functioning of the Ukrainian marine economy complex indicates its non-compliance with the growing needs of the maritime industry, the requirements of European standards for maritime activity. For the purpose of acceleration of integration of the domestic marine economy complex to European economic system, the main objectives of development of the marine economy complex in this context are to increase its competitiveness and ability to satisfy requirements of national economy, to carry out technological updating of shipbuilding industry production, modernization of infrastructure of sea and river ports. The support of the domestic maritime industry by the state, formation of favourable conditions for attraction of investments into development of the maritime industry, granting tax benefits are components of effective functioning of the marine economy complex of Ukraine. The main tasks of development of the marine economy complex of Ukraine in the conditions of integration into the European economic system have been determined.

Key words: maritime industry, marine economy complex, marine transport, shipbuilding industry, European integration.