

УДК 005.35:332.1:338.47:551.461.8

DOI: <https://doi.org/10.30838/EP.211.116-122>

Kim B.O.

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

Kim Vitalii

Admiral Makarov National University of Shipbuilding

<https://orcid.org/0000-0002-8295-2261>

МЕНЕДЖМЕНТ МІЖСЕКТОРАЛЬНОЇ ВЗАЄМОДІЇ У ПРИБЕРЕЖНИХ РЕГІОНАХ

У статті ідентифіковано невідповідність між існуючою в Україні ієрархічною моделлю управління морегосподарським комплексом та вимогами сучасного глобального порядку денного щодо сталого морського розвитку. Встановлено, що відомча роз'єднаність та ігнорування суб'єктності прибережних громад створюють інституційні пастки, які блокують інноваційний розвиток та посилюють ризики нерівномірного територіального зростання. Доведено, що стратегічна трансформація прибережних регіонів у повоснний період потребує переходу від традиційного комплексного управління прибережними зонами до управління відносинами між стейкхолдерами. Розроблено авторську модель Регіональної платформи міжсекторальної взаємодії, яка на відміну від існуючих структур, базується на механізмі «запитів-внесків» усіх учасників. Обґрунтовано, що підвищення управлінської суб'єктності територіальних громад є ключовим фактором резильєнтності прибережних зон.

Ключові слова: «блакитна» економіка, морегосподарський комплекс, менеджмент міжсекторальної взаємодії, прибережні територіальні громади, Регіональна платформа взаємодії, інституційні розриви.

MANAGEMENT OF INTERSECTORAL INTERACTION IN COASTAL REGIONS

This article presents a comprehensive study of the transformation of coastal governance systems in the context of the transition to an established «blue» economy paradigm. It identifies a discrepancy between the existing hierarchical model of maritime governance in Ukraine and the demands of the current global agenda for sustainable maritime development. It establishes that the key institutional barrier is the gap between the sectoral strategies of large maritime enterprises and the territorial development interests of coastal communities. It is demonstrated that this disconnect creates «institutional traps» that block the innovative potential of regions, perpetuate the resource-based management model, and increase the risks of uneven spatial growth, where the modernization of maritime infrastructure does not translate into social well-being. Particular attention is paid to rethinking the concept of integrated coastal zone management (ICZM). It is substantiated that for Ukraine during the post-war recovery period, technical compliance with zoning principles and environmental restrictions is insufficient. Strategic transformation requires a shift from «territorial management» to «relationship management» between stakeholders. The proposed approach views sustainable «blue» development as a product of collective intellectual action, where the environmental sustainability of water areas acts not as a limiting factor, but as a core strategic asset for the long-term capitalization of ecosystem services. A proprietary model of a Regional Platform for Intersectoral Interaction has been developed. Unlike existing consultative and advisory structures, it is based on a mechanism of «targeted requests» and «institutional contributions» from all process participants. It has been determined that the core of this model should be a digital moderator ensuring the transparency of information exchange. The use of «entrepreneurial discovery» (EDP) tools within the Regional Platform for Intersectoral Interaction allows for the synchronization of the resource potential of government agencies, maritime businesses, the scientific and educational sector, and civil society to identify new high-tech niches. It has been substantiated that enhancing the managerial agency of territorial communities is a key factor in coastal zone resilience. The proposed «request-contribution» mechanism creates the preconditions for transforming coastal communities from passive recipients of infrastructural and environmental pressures to active moderators of regional value chains capable of effectively capitalizing on maritime potential through inclusiveness and security. The practical recommendations formulated can be used by domestic local governments, regional authorities, and maritime industry stakeholders in developing restoration and development strategies, ensuring their integration into a unified European maritime space.

Keywords: Blue economy, maritime complex, management of intersectoral interaction, coastal territorial communities, Regional Interaction Platform, institutional gaps.

JEL classification: M14, R58, Q57.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку світового господарства характеризується переходом до моделі сталої «блакитної» економіки, де прибережні території розглядаються не лише як ресурсна база, а як складні екосистеми з високим інноваційним потенціалом. Для України в умовах безпрецедентних викликів воєнного стану та необхідності повоєнного відновлення, стратегічна трансформація морегосподарського комплексу набуває критичного значення для забезпечення життєздатності національної економіки. Однак, як свідчить практика, ключовим бар'єром на шляху цієї трансформації є не лише фізичні руйнування, а й застаріла модель менеджменту, заснована на жорсткій ієрархічній координації та відомчій роз'єднаності.

Тому виникає гостра потреба у формуванні адаптивних моделей міжсекторальної взаємодії морського бізнесу, органів влади, науково-освітнього середовища та прибережних громад, здатних інтегрувати інтереси приватного капіталу, науковий потенціал та соціальні запити громад у єдину інноваційну екосистему.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Надійний теоретичний фундамент управління прибережними зонами в Україні створено вітчизняними дослідниками з 2019 по 2025 рр. Сучасний науковий дискурс демонструє перехід від вузькогалузевого планування до інтегрованих моделей «блакитного» зростання. Так, С. Горбаченко [1] закладає фундамент розуміння морегосподарського комплексу через призму просторових аспектів, де ефективність підприємств прямо залежить від якості зовнішнього середовища прибережних територій. Розвиваючи цю думку, І. Лопушинський та О. Артем'єв [2] обґрунтовують необхідність удосконалення державного регулювання та координації морегосподарського комплексу як цілісного акваторіального формування, що є особливо актуальним в умовах інституційної нестабільності.

Еколого-економічний та ресурсний вектори дослідження управління прибережними зонами представлені у наукових роботах представників ДУ «Інститут ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України». Так, М. Петрушенко [3] пов'язує стійкий розвиток узбережжя з капіталізацією екосистемних послуг «блакитної» економіки. Ю. Степанова [4] визначає збереження екологічного стану прибережної зони як стратегічну ціль «блакитного» зростання та акцентує увагу на продуктивності прибережних екосистем.

Впровадження міжнародних стандартів комплексного управління прибережними зонами (ICZM) детально аналізується у науковій праці С. Сторожук [5], де баланс між економічними, соціальними та рекреаційними цілями виступає головним завданням менеджменту. Дослідження М. Волосяк [6] підтверджують необхідність імплементації інституційно-інноваційного та місцевого підходів як базису для формування інноваційних екосистем у прибережних регіонах України.

Незважаючи на значні наукові здобутки вітчизняних дослідників, питання практичної реалізації міжсекторальної координації та механізмів підвищення суб'єктності прибережних громад у системі

управління морегосподарським комплексом залишаються недостатньо опрацьованими, особливо у контексті повоєнного відновлення.

Метою статті є обґрунтування концептуальних заasad менеджменту міжсекторальної взаємодії у прибережних регіонах та розробка практичних рекомендацій щодо підвищення управлінської суб'єктності прибережних територіальних громад у процесах стратегічної трансформації морегосподарського комплексу на принципах сталої «блакитної» економіки.

Методологія дослідження. У процесі дослідження застосовані наступні методи та методологічні підходи: системний та інституційний підходи для ідентифікації структурних дисбалансів та пасток розвитку у моделі управління прибережними територіями; методи стратегічного аналізу (PESTLE, SWOT) - для комплексної діагностики зовнішнього середовища та внутрішнього потенціалу трансформації морегосподарського комплексу, а також аналітичної діагностики стану міжсекторальної взаємодії у прибережних регіонах. Фокус зроблено не на кількісних показниках, а на якісній інтерпретації виявлених тенденцій щодо рівня реальної суб'єктності прибережних громад, готовності бізнесу до екологічної модернізації та інституційній готовності до впровадження процесів «підприємницького відкриття». Для розробки концептуальної схеми регіональної платформи міжсекторальної взаємодії застосовано метод моделювання.

Виклад основних результатів дослідження. Понад півстоліття тому Конгресом США було закладено концептуальний фундамент для гармонізації прибережних та морських ландшафтів через впровадження процесу комплексного управління прибережними зонами (ICZM). Відповідно до сучасних трактувань European Environment Agency (EEA) [7], сутність «інтегрованості» у цьому контексті полягає у синергії цілей та інструментарію їх реалізації. Мова йде про багаторівневу координацію політичних рішень, секторів економіки та управлінських ланок, що дозволяє розглядати наземні та морські ресурси як єдиний просторово-часовий континуум.

Проте, незважаючи на ґрунтовність цієї концептуальної бази, практична імплементація ICZM протягом останніх десятиліть виявила низку інституційних розривів. Так, у науковому дослідженні L. Booth, F.D. Milne, R.W. Duck [8] бачимо критичний підхід до управління прибережними зонами як до суто технічного процесу (карти, зонування). Автори доводять, що менеджмент прибережних зон – це, насамперед, «управління відносинами» [8]. Цікавою є думка дослідників, що такий підхід як «конфлікт між портом і громадою є неминучим» вже сам по собі створює конфлікт. Автори пропонують шукати «малі спільні вигоди» [8], тим самим налагоджуючи міжсекторальну взаємодію.

Після виявлення інституційних розривів у ICZM, особливої уваги у контексті формування адаптивних моделей менеджменту заслуговують положення Звіту UNFCCC (2021) [9], де підкреслюється, що зміцнення резильєнтності прибережних зон можливе лише через розбудову колаборативних партнерств. Звіт акцентує

увагу на необхідності інтеграції локальних знань прибережних громад у стратегічне планування. Таким чином, сучасний менеджмент прибережних регіонів має трансформуватися з вертикального контролю у горизонтальну мережеву взаємодію, що дозволить ефективно реагувати на складні екосистемні та безпекові виклики.

В умовах сучасних викликів, що постали перед Україною, питання імплементації міжнародних стандартів менеджменту прибережних територій переходить із площини теоретичних дискусій у сферу практичного виживання морегосподарського комплексу. Як зазначає С. Сторожук [5], комплексне управління прибережними зонами в українських реаліях має трансформуватися у динамічний та ітеративний процес, ключовим завданням якого є «балансування екологічних, економічних та рекреаційних цілей» [5]. Авторка слушно підкреслює, що раціональне використання прибережних територій сьогодні неможливе без адаптації положень міжнародних конвенцій до конкретних стратегій регіонального розвитку, що дозволяє мінімізувати конфлікти між різними видами природокористування.

Проте, погоджуючись із необхідністю стандартизації та раціоналізації управління, ми вважаємо, що для повоєнного відновлення прибережних регіонів суто технічного дотримання принципів ICZM вже недостатньо. Сучасна парадигма менеджменту вимагає переходу до стратегії «блакитного» зростання, де збереження екологічного стану морського середовища виступає не просто обмежувальним фактором, а самостійною стратегічною ціллю. Такий підхід обґрунтовано у дослідженні Ю. Степанової [4], яка доводить, що продуктивність прибережних екосистем є першоосновою для капіталізації екосистемних послуг.

Водночас, найновіші дослідження у сфері морського та прибережного туризму [10] акцентують увагу на тому, що головним викликом сучасного менеджменту є подолання суперечностей між економічним стимулюванням громад та екологічними межами зростання. К.Р. Gurholt, L.K. Lund [10] наголошують, що в умовах глобальних трансформацій традиційні моделі управління вже не здатні забезпечити цей баланс самостійно. З огляду на це, для повоєнного відновлення України вкрай важливо впроваджувати не просто стандартизовані заходи, а інтегровані стратегії, де розвиток місцевого бізнесу стає інструментом регенерації, а не виснаження морських ресурсів.

Таким чином, це створює нову управлінську рамку, коли менеджмент міжсекторальної взаємодії має бути спрямований не лише на розв'язання поточних конфліктів, а й на формування інноваційних ланцюгів доданої вартості, що базуються на відновлювальному потенціалі моря.

Проведена нещодавно діагностика стану морегосподарського комплексу України шляхом використання інструментів стратегічного аналізу (PESTLE, SWOT/TOWS) та експертних консультацій дозволила нам виявити критичний розрив між наявним потенціалом «блакитного» зростання та реальними механізмами його реалізації. Ключовою управлінською

проблемою є інституційні дисбаланси у розвитку прибережних територій, що виникають у точці перетину суб'єктів морегосподарського комплексу та місцевих громад.

Зокрема, існуюча модель менеджменту морегосподарського комплексу в Україні тривалий час функціонувала як замкнута відомча система, де розвиток портової чи промислової інфраструктури відбувався відокремлено від стратегій розвитку прибережних громад та регіонів. Це призвело до формування низки критичних суперечностей, які блокують перехід до сталої «блакитної» економіки:

1. Управлінська асиметрія між галузевими і територіальними інтересами

Загальновідомо, що розвиток великих об'єктів морегосподарського комплексу (портів, терміналів тощо) підпорядковується централізованим національним стратегіям, тоді як прибережні регіони та громади залишаються здебільшого об'єктами впливу, а не суб'єктами прийняття рішень. Це створює ситуацію, коли економічні вигоди від експлуатації морських ресурсів акумулюються на загальнодержавному чи корпоративному рівні, а екологічні та інфраструктурні навантаження лягають на місцеві бюджети та екосистеми.

2. Інституційна фрагментація координаційних механізмів

Відсутність дієвих горизонтальних зв'язків між менеджментом підприємств морегосподарського комплексу, органами місцевого самоврядування, науково-освітніми установами та бізнес-асоціаціями унеможлиблює реалізацію комплексних проєктів. В умовах воєнного стану цей розрив стає критичним, оскільки швидка адаптація та відновлення прибережних регіонів потребують не директивних настанов, а гнучких партнерських мереж.

3. Інноваційно-технологічний застій через брак міжсекторального діалогу

Відсутність платформ для зародження процесу «підприємницького відкриття» призводить до того, що науковий потенціал прибережних регіонів не знаходить практичного застосування у бізнесі. Як наслідок, морегосподарський комплекс залишається переважно ресурсно-орієнтованим, ігноруючи можливості високотехнологічних секторів «блакитної» економіки.

Крім цього, важливо також враховувати ризики нерівномірного розвитку, які детально проаналізовані у дослідженні Н. Cuevas Valenzuela, R. Torres-Salinas, G. Grosser та ін. [11]. Автори доводять, що за відсутності інклюзивних механізмів управління, модернізація об'єктів морегосподарського комплексу може призводити до соціальної та економічної ізоляції прибережних громад, створюючи ілюзію симбіозу при реальному поглибленні інституційних розривів. Тому дослідники закликають розглядати прибережну громаду не як точку на карті, а як складну систему зв'язків.

Тому для України важливо, щоб менеджмент міжсекторальної взаємодії не обмежувався технічною координацією, а забезпечував справедливий розподіл ефектів від морської діяльності.

Виявлені суперечності підтверджують складну природу менеджменту в межах «блакитної» економіки, де успіх стратегій сталого розвитку залежить від якості взаємодії між ключовими групами інтересів. Звідси, сформулюємо декілька висновків для трансформації вітчизняної моделі управління морегосподарським комплексом:

- сталий розвиток прибережних територій не є результатом зусиль лише одного сектору (держави чи бізнесу). Це продукт колективної взаємодії, де кожен учасник (від великого портового оператора до місцевої еко-активної групи) має чітку управлінську роль та мотивацію до співпраці;

- однією з головних перешкод для міжсекторальної взаємодії є асиметрія інформації та низький рівень інституційної довіри. Створення відкритих комунікаційних платформ дозволяє трансформувати потенційні конфлікти інтересів (наприклад, між промисловим рибальством і туризмом) у спільні проекти

розвитку;

- менеджмент прибережних зон має еволюціонувати від жорстких ієрархічних структур до гнучких мережевих форматів, де органи місцевого самоврядування виступають модераторами партнерств.

Таким чином, розв'язання ідентифікованих в результаті досліджень проблем лежить не у площині посилення директивного контролю, а у створенні інституційного середовища, сприятливого для міжсекторальної взаємодії.

На основі проведеного аналізу нами розроблено концептуальну модель Регіональної платформи міжсекторальної взаємодії (далі – Платформа), яка функціонує як мережевий інституційний хаб. Основним інструментом в межах Платформи виступає цифровий офіс управління узбережжям, що виконує роль модератора між інтересами підприємств морегосподарського комплексу та цілями розвитку прибережних територій (рис. 1).



Рис. 1. Модель Регіональної платформи міжсекторальної взаємодії в системі сталої «блакитної» економіки
Джерело: створено автором

Центральним елементом запропонованої моделі (рис. 1) є Регіональна платформа міжсекторальної взаємодії, яка функціонує як координаційне ядро усієї системи. Це динамічний цифровий модератор, що забезпечує безперервність комунікацій між усіма стейкхолдерами «блакитної» економіки. Основна місія Платформи полягає у синхронізації різновекторних інтересів та подоланні інституційних розривів, трансформації конфліктів (наприклад, суперечностей між

промисловим використанням акваторії та рекреаційними потребами прибережних громад) у зони спільного розвитку, спільні проекти.

Ефективність функціонування Платформи базується на синергії чотирьох ключових секторів (рис. 1), кожен з яких формує специфічний вектор розвитку у системі управління прибережними територіями. Логіка вектору публічного сектору полягає у трансформації прибережної громади з об'єкта управління на

активного суб'єкта стратегічного планування. Орган місцевого самоврядування виступає гарантом дотримання суспільних інтересів та екологічної безпеки. У межах функціонування Регіональної платформи міжсекторальної взаємодії роль публічного сектору визначається через цільовий запит на забезпечення соціального добробуту та екологічної безпеки територій, водночас інституційний внесок цього сектору реалізується через інструменти нормативно-правового регулювання, розпорядження земельними ресурсами та безпосереднє підвищення управлінської суб'єктності територіальних громад.

Вектор морського бізнесу забезпечує ресурсну базу та ринкову динаміку для «блакитного» зростання. Роль у Платформі цього найважливішого сектору (рис. 1) полягає у формуванні попиту на інновації та кваліфікованих кадрів, а також інвестиційних пропозицій, участі у співфінансуванні інфраструктурних проєктів прибережної громади та екологічної модернізації виробництва. У межах функціонування Регіональної платформи міжсекторальної взаємодії роль приватного сектору визначається через прагнення до технологічної модернізації та ринкової стійкості. Тому цільовим запитом тут є формування ефективної та безпечної морської та прибережної інфраструктури, доступ до кваліфікованого кадрового капіталу, стабільність логістичних ланцюгів та прозорість дозвільних процедур. Водночас інституційний внесок цього сектору полягає у залученні приватних інвестицій у «блакитні» проєкти, генерації інноваційних запитів для наукового сектору, створенні нових робочих місць та імплементації принципів відповідального ведення бізнесу.

Логіка вектору науки полягає у науковому супроводі та мінімізації ризиків через обґрунтовані рішення. Науково-освітній сектор (рис. 1) є постачальником фундаментальних та прикладних знань. Наукові установи забезпечують екосистемний моніторинг та розробку нових «блакитних» технологій. Основна роль науково-освітніх установ у Платформі полягає у формуванні бази даних для цифрового модератора, підготовці фахівців нової генерації для управління прибережними зонами та проведенні незалежної експертизи проєктів розвитку. У межах функціонування Регіональної платформи міжсекторальної взаємодії роль науково-освітнього сектору визначається через цільовий запит на верифікацію наукових розробок у реальному секторі економіки, доступ до операційних даних моргосподарського комплексу для проведення прикладних досліджень, грантову підтримку міжсекторальних еко-інновацій. Водночас інституційний внесок цього сектору реалізується через розробку методології екосистемного моніторингу, наукове обґрунтування управлінських рішень у сфері резильєнтності узбережжя, підготовку мультидисциплінарних фахівців для менеджменту «блакитної» економіки.

Вектор громадянського суспільства забезпечує інклюзивність та прозорість управлінських процесів (рис. 1). Соціально-екологічний сектор – це джерело локальних знань та ініціатор регенеративних практик. Основна роль цього сектору у Платформі полягає у

здійсненні громадського контролю, участі у процесах «підприємницького відкриття» через надання ідей для малого бізнесу та зміцнення інституційної довіри між стейкхолдерами. У межах функціонування Регіональної платформи міжсекторальної взаємодії роль громадянського суспільства визначається через цільовий запит на забезпечення вільного доступу до прибережних ресурсів, дотримання високих стандартів екологічної безпеки, прозорість розподілу економічних ефектів від моргосподарської діяльності, водночас інституційний внесок цього сектору полягає у наданні локальних знань для стратегічного планування, здійсненні громадського контролю за дотриманням екологічних меж зростання та зміцненні інституційної довіри як фундаменту для довгострокового партнерства.

Всю Платформу охоплюють умови, в яких працює міжсекторальна взаємодія: безпека територій і акваторій, стандарти ICZM та ЄС як нормативні рамки, глобальні ланцюги вартості як джерело капіталу та конкуренції. Результатом такої взаємодії є спільні проєкти, які водночас розвивають моргосподарський комплекс, зберігають довкілля та підвищують якість життя в регіоні.

Висновки. Проведене дослідження дало змогу обґрунтувати концептуальні засади менеджменту міжсекторальної взаємодії у прибережних регіонах та розробити практичні рекомендації щодо підвищення управлінської суб'єктності прибережних територіальних громад у процесах стратегічної трансформації моргосподарського комплексу на принципах сталої «блакитної» економіки. У ході роботи доведено, що подолання існуючої відомчої роз'єднаності та ієрархічної закритості управління можливе лише через перехід до нової моделі, яка інтегрує інтереси влади, бізнесу, науки та громадянського суспільства. Ключовим результатом дослідження стало моделювання Регіональної платформи міжсекторальної взаємодії як цифрового модератора, що через інструментарій «підприємницького відкриття» синхронізує ресурсні внески та цільові запити стейкхолдерів, трансформуючи прибережні громади з пасивних реципієнтів інфраструктурного та екологічного навантаження на активних суб'єктів формування регіональних ланцюгів доданої вартості. Це створює надійне інституційне підґрунтя для повоєнного відновлення прибережних зон, забезпечуючи баланс між економічним зростанням моргосподарського комплексу, безпековими аспектами та збереженням відновлювального потенціалу морських екосистем, що є необхідною умовою інтеграції України у європейський простір «блакитної» економіки.

Подальші наукові напрацювання можуть бути спрямовані на детальне опрацювання нормативно-правових механізмів делегування управлінських повноважень прибережним громадам у межах реалізації спільних проєктів «блакитної» економіки та інтеграцію безпекового компонента у функціональну структуру Регіональної платформи міжсекторальної взаємодії.

Декларація щодо використання інструментів штучного інтелекту. Під час підготовки статті було використано інструменти штучного інтелекту

(зокрема, Gemini, Google, 2026). Запевняю, що використання штучного інтелекту обмежувалося перекладом та форматуванням списку використаних джерел у References згідно зі стандартом APA. Жоден фрагмент авторського тексту, що містить наукову новизну,

результати дослідження чи висновки, не був згенерований штучним інтелектом. Автор несе повну відповідальність за науковість, точність даних та цілісність контенту статті.

Список використаних джерел:

1. Горбаченко С.А. Морегосподарський комплекс України: просторові аспекти розвитку. Призовський економічний вісник. 2019. URL: <https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/dbcfa56d-41c8-4cd7-beee-2a514a3b38d2/content>
2. Лопушинський І.П., Артем'єв О.С. Удосконалення державного регулювання та координація розвитку морегосподарського комплексу України. Вісник ХНТУ. 2021. № 3(78). С. 138-143. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2021.3.15>
3. Петрушенко М.М. Стійкий розвиток узбережжя та парково-рекреаційних територій у контексті використання екосистемних послуг блакитної економіки. Вісник економічної науки України. 2024. № 2(47). С. 54-62. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2024.2\(47\).54-62](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2024.2(47).54-62)
4. Степанова Ю.В. Збереження екологічного стану морської прибережної зони України як стратегічна ціль блакитного зростання. Економічні інновації. 2023. Т. 25. № 3(88). DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.3\(88\).230-242](https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.3(88).230-242)
5. Сторожук С. Особливості раціонального використання та стійкого розвитку прибережних зон. Scientific Problems Of Architecture And Urban Planning. 2025. № 3. DOI: <https://doi.org/10.31650/2786-7749-2025-3-91-104>
6. Волосяк М.В. Економічний розвиток прибережних територій у контексті сталої «блакитної» економіки. Бізнес Інформ. 2024. № 4. С. 54-62. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2024-4-54-62>
7. EEA Glossary. URL: <https://www.eea.europa.eu/help/glossary/eea-glossary/>
8. Laura Booth L., Milne F.D., Duck R.W. (2013). Sectoral interactions in the Scottish coastal zone : Measuring sustainability in theory and practice. Ocean & Coastal Management. 2013. Vol. 85. Part A. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2013.09.003>
9. Enhancing resilience of oceans, coastal areas and ecosystems through collaborative partnerships. (2021). UNFCCC Nairobi Work Programme on Impacts, Vulnerability and Adaptation to Climate Change. Retrieved from: https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Report%20on%20oceans_NWP.pdf
10. Gurholt K.P., Lund L.K. (2026). Partnerships and co-governance for sustainable coastal recreation and public health promotion: public and civil society innovations. Annals of Leisure Research. No. 29(1). Pp. 124-146. DOI: <https://doi.org/10.1080/11745398.2025.2544752>
11. Cuevas Valenzuela H., Torres-Salinas R., Grosser G. et al. (2023). Port-city symbiosis and uneven development: a critical essay on forestry exports and maritime trade from Coronel, Chile. Marit Econ Logist. No. 25. Pp. 381-405. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41278-022-00246-6>

References:

1. Horbachenko, S.A. (2019). Morehospodarskyi kompleks Ukrainy: prostorovi aspekty rozvytku [Maritime economic complex of Ukraine: Spatial aspects of development]. Pryazovskyi Economic Herald. Retrieved from: <https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/dbcfa56d-41c8-4cd7-beee-2a514a3b38d2/content>
2. Lopushynskiy, I.P., & Artemiev, O.S. (2021). Udoskonalennia derzhavnoho rehuliuвання ta koordynatsiia rozvytku morehospodarskoho kompleksu Ukrainy [Improvement of state regulation and coordination of the development of the maritime economic complex of Ukraine]. Visnyk KHNTU. No. 3(78). Pp. 138-143. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2021.3.15>
3. Petrushenko, M.M. (2024). Stiikiy rozvytok uzberezhzhia ta parkovo-rekreasiinykh terytorii u konteksti vykorystannia ekosystemnykh posluh blakytnoi ekonomiky [Sustainable development of the coast and park-recreational territories in the context of using ecosystem services of the blue economy]. Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy. No. 2(47). Pp. 54-62. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2024.2\(47\).54-62](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2024.2(47).54-62)
4. Stepanova, Y.V. (2023). Zberezhennia ekolohichnoho stanu morskoi pryberezhnoi zony Ukrainy yak strahichna tsil blakytneho zrostannia [Preservation of the ecological state of the marine coastal zone of Ukraine as a strategic goal of blue growth]. Ekonomichni innovatsii. Vol. 25. No. 3(88). DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.3\(88\).230-242](https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.3(88).230-242)
5. Storozhuk, S. (2025). Osoblyvosti ratsionalnoho vykorystannia ta stiikoho rozvytku pryberezhnykh zon [Features of rational use and sustainable development of coastal zones]. Scientific Problems of Architecture and Urban Planning. No. 3. DOI: <https://doi.org/10.31650/2786-7749-2025-3-91-104>
6. Volosiuk, M.V. (2024). Ekonomichniy rozvytok pryberezhnykh terytorii u konteksti staloi «blakytnoi»

ekonomiky [Economic development of coastal territories in the context of a sustainable «blue» economy]. *Biznes Inform.* No. 4). Pp. 54-62. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2024-4-54-62>

7. European Environment Agency. (n.d.). EEA Glossary. Retrieved from: <https://www.eea.europa.eu/help/glossary/eea-glossary/>

8. Booth, L., Milne, F.D., & Duck, R.W. (2013). Sectoral interactions in the Scottish coastal zone: Measuring sustainability in theory and practice. *Ocean & Coastal Management.* No. 85. Part A. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2013.09.003>

9. UNFCCC Nairobi Work Programme. (2021). Enhancing resilience of oceans, coastal areas and ecosystems through collaborative partnerships. United Nations Framework Convention on Climate Change. Retrieved from: https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Report%20on%20oceans_NWP.pdf

10. Gurholt, K.P., & Lund, L.K. (2026). Partnerships and co-governance for sustainable coastal recreation and public health promotion: public and civil society innovations. *Annals of Leisure Research.* No. 29(1). Pp. 124-146. DOI: <https://doi.org/10.1080/11745398.2025.2544752>

11. Cuevas Valenzuela, H., Torres-Salinas, R., Grosser, G., Féllez-Bernal, J., & Budrovich, J. (2023). Port-city symbiosis and uneven development: a critical essay on forestry exports and maritime trade from Coronel, Chile. *Maritime Economics & Logistics.* No. 25. Pp. 381-405. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41278-022-00246-6>

Дата надходження статті: 20.02.2026 р.

Дата прийняття статті до друку: 16.03.2026 р.

Дата публікації (оприлюднення) статті: 06.04.2026 р.

Стаття поширюється на умовах ліцензії Creative Commons Attribution License International CC-BY.