

УДК 338.24:338.012(26)
DOI [https://doi.org/10.15589/znp2026.1\(503\).1.34](https://doi.org/10.15589/znp2026.1(503).1.34)

STRATEGIC PLANNING FOR THE MARITIME COMPLEX'S SUSTAINABLE DEVELOPMENT

СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

Georgii K. Rohov
georgii.rogov@nuos.edu.ua
ORCID: 0000-0002-2487-0946

Г. К. Рогов,
док. екон. наук, професор

Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Mykolaiv
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, м. Миколаїв

Abstract. *The study aims to improve strategic planning for the balanced development of the maritime economic complex based on a comprehensive systems approach. The research methodology is based on a comparative systematic analysis of the relevant strategic legal acts of Ukraine and the European Union.*

The study's results show that Ukraine's economic, maritime environmental, port, and water strategies lack a systemic vision for developing a conceptual model of sustainable development. Some objectives of these strategic legal acts are declarative. The issue of resource provision needs to be addressed. In contrast, the EU's industrial maritime and port strategies outline specific sectoral goals and objectives for sustainable development, the financial sources and methods, as well as the governing body responsible for the outcomes. This leads to the conclusion that a new approach to strategic planning is needed, one that is grounded in the principles of sustainable development, systemic thinking, and comprehensiveness. This approach should take into account the stages of economic reform, intersectoral relationships, and the impact of maritime industry activities on coastal ecosystems. Instead of focusing on implementing various tax incentives and special compensation programs, strategic documents should outline realistic financing mechanisms.

The scientific novelty lies in creating a comprehensive, systematic approach to strategic planning in the maritime economic complex that aligns with sustainable development principles.

The study's practical significance lies in its application to the strategic management of the marine industry and coastal area development.

Key words: strategy; strategic management; maritime industry; coastal areas; project financing methods; post-war reconstruction.

Анотація. *Метою дослідження є удосконалення стратегічного планування збалансованого розвитку морського господарського комплексу на основі комплексного системного підходу. Методика дослідження ґрунтується на компаративному системному аналізі відповідних стратегічних правових актів України та Європейського Союзу. Результати дослідження показують, що в економічній, морській природоохоронній, портовій та водній стратегіях України не закладено системного бачення формування концептуальної моделі сталого розвитку. Окремі завдання цих стратегічних правових актів мають декларативний характер. Потребує вирішення питання ресурсного забезпечення. Разом з тим, промислова морська та портова стратегії ЄС відрізняються визначенням пріоритетних галузевих цілей і завдань сталого розвитку, джерел і методів їх фінансування та органу управління, відповідального за результати. Це призводить до висновку щодо необхідності формування нового підходу до стратегічного планування на засадничих принципах сталого розвитку, системності та комплексності, з урахуванням етапів проведення економічних реформ, міжгалузевих зв'язків, впливу діяльності підприємств морської індустрії на екосистему прибережних територій. Стратегічні документи замість чисельних завдань щодо запровадження різноманітних податкових преференцій та спеціальних компенсаційних програм мають передбачати реалістичні механізми фінансування.*

Наукова новизна полягає у формуванні комплексного системного підходу до стратегічного планування на концептуальних засадах сталого розвитку морського господарського комплексу

Практична значимість дослідження визначається можливістю використання його результатів в процесі стратегічного управління розвитком морської індустрії та прибережних територій.

Ключові слова: стратегія; стратегічне управління; морська індустрія; прибережні території; методи проектного фінансування; повоєнне відновлення.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Морська індустрія історично займає провідне місце в українській економіці. Вона доводить свою стійкість навіть під час повномасштабної збройної російської агресії. Разом з тим, є цілком очевидним, що в умовах майбутнього повоєнного відновлення, галузь опиниться перед лицем нових викликів, таких як зростаюча конкуренція на міжнародних ринках, підвищення екологічних і соціальних стандартів і державна підтримка інвестицій у блакитну економіку в країнах Європейського Союзу.

За таких обставин дедалі більшого значення набуває визначення пріоритетів, довгострокових цілей і завдань розвитку морегосподарського комплексу, тобто стратегічне планування. Результати нещодавнього бібліометричного аналізу свідчать, що багато важливих теоретичних та практичних проблем управління блакитною економікою та сталим розвитком залишаються невирішеними [1]. Це зумовлює актуальність наукових досліджень у напрямі удосконалення методології формування стратегічного балансу економічних, екологічних і соціальних цілей морегосподарського комплексу.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

У статті досліджується багатоаспектна проблема, яка стосується функціонування морегосподарського комплексу, стратегічного управління та сталого розвитку. Отже, її розв'язання має ґрунтуватися на результатах наукового пошуку в усіх цих напрямках. Вітчизняні та зарубіжні публікації останніх років показують, що інтерес до цих питань зростає.

У ряді робіт розкривається потенціал розвитку морської індустрії, блакитної економіки та прибережних територій у повоєнний період [2; 3; 4; 5; 6]. Автори пов'язують перспективи його реалізації з процесами інтеграції України в загальноєвропейський простір, державною підтримкою та формуванням ефективних кластерів. Значна увага приділяється шляхам вдосконалення механізмів існуючої системи регулювання діяльності морегосподарського комплексу. А. Д. Петрашевська, С. М. Колонтай і В. О. Соколовська доводять необхідність розробки довгострокової стратегії розвитку морської галузі [7], Л. А. Траченко обґрунтовує переваги управління на основі міжнародних стандартів ISO [8].

На жаль, доводиться констатувати, що у багатьох публікаціях, де робиться наголос на специфіці морського господарського комплексу, применшуються його взаємозв'язок і взаємодія із загальною економічною системою. Це проявляється в методології досліджень і рішеннях, що пропонуються. Тому слід зазначити також наукові роботи невузькогалузевого характеру.

Практику і законодавчу базу стратегічного планування національного розвитку всебічно

проаналізовано А. О. Кулаком і Н.П. Сітніковою [9]. Слушним є їх висновок щодо доцільності застосування принципів і логіки управління, орієнтованого на результат (RBM). Вплив міжнародних правових актів на трансформацію морських технологій висвітлено М. Йохансеном і Г. Аргуельо [10]. Для постановки стратегічних завдань актуальним є дослідження факторів, що змінюють екологічні стандарти суднових компаній [11].

Істотний сегмент зарубіжної фахової літератури присвячений питанням забезпечення сталого розвитку морської індустрії. Науковий дискурс відбувається навколо етичних і правових норм, кліматичних змін, інноваційних технологій та ризиків блакитної економіки [12; 13; 14; 15; 16]. Попри різні умови господарювання, зазначені наукові праці становлять серйозний інтерес для українських дослідників.

ВІДОКРЕМЛЕННЯ НЕВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ

Узагальнення результатів попередніх досліджень дозволяє зробити висновок про наявність у науковому середовищі певного консенсусу щодо цілей, завдань і напрямів розвитку морської індустрії та її впливу на прибережні території. Удосконалення методів галузевого стратегічного управління дозволило вийти на рівень їх ефективного практичного застосування. Теоретичні напрацювання в галузі блакитної економіки дедалі більше враховують світові тренди та вітчизняні реалії. Існує порозуміння щодо необхідності врахування екологічних екстерналій промислової діяльності підприємств морських кластерів.

Проте, морський господарський комплекс продовжує функціонувати за старою концептуальною моделлю, яка орієнтує на незбалансоване економічне зростання, що різко контрастує із сучасними правилами ведення бізнесу, прийнятими в Європейському Союзі. Значною мірою це пояснюється невирішеністю проблеми інтеграції принципів сталого розвитку в систему стратегічного планування.

Метою дослідження є удосконалення на основі комплексного системного підходу стратегічного планування збалансованого розвитку морегосподарського комплексу України в економічному, соціальному та екологічному вимірах, в умовах повоєнного відновлення.

МЕТОДИ, ОБ'ЄКТ ТА ПРЕДМЕТ ДОСЛІДЖЕННЯ

Для досягнення мети дослідження застосовано компаративний системний аналіз стратегічних правових актів України та Європейського Союзу, які визначають пріоритети, цілі й завдання сталого розвитку морського господарського комплексу та прибережних територій.

Об'єктом дослідження є процеси інтеграції принципів сталого розвитку в систему стратегічного управління.

Предметом дослідження є методологія стратегічного планування збалансованого розвитку морського господарського комплексу в економічному, соціальному та екологічному вимірах.

З огляду на предмет і методологію дослідження, в статті використовується термінологія чинних стратегічних правових актів. Отже, морегосподарський комплекс тлумачиться згідно з Морською доктриною України як територіальне поєднання об'єктів морської індустрії, яке охоплює сфери торговельного мореплавства, морського транспорту, суднобудування, судноремонту, використання ресурсів моря та рибного господарства [17].

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Сучасне бачення сталого розвитку морегосподарського комплексу знайшло свій відбиток у низці чинних стратегічних правових актів. Передусім йдеться про Морську доктрину України, Основні засади державної екологічної політики, а також такі стратегії, як національна економічна, морська природоохоронна та водна. Окремі цільові індикатори, завдання, заходи та очікувані результати, що містяться у цих документах, мають безпосереднє відношення до проблематики екологізації морської індустрії, функціонування блакитної та прибережної економіки.

У Морській доктрині України на період до 2035 року сформульовані основні принципи збалансованого розвитку, яких мають дотримуватися органи виконавчої влади в процесі державного планування. Такими принципами є збереження навколишнього середовища, забезпечення екологічної рівноваги, відновлення морських ресурсів і врахування соціально-економічних інтересів приморських регіонів. У запропонованих напрямках сталого розвитку чітко відстежується специфіка морегосподарського комплексу та морських кластерів. Передбачено запровадження сучасних природоохоронних та енергоефективних технологій у морській індустрії, стимулювання раціонального використання водних біоресурсів, екологізацію економічної діяльності приморських територій тощо.

За своєю суттю Морська доктрина є документом, який визначає концептуальні орієнтири та лише окреслює шляхи їх досягнення. Дещо більшою конкретикою вирізняються Морська природоохоронна [18] та Водна стратегії України [19]. Перша встановлює три стратегічні цілі:

- мінімізація впливів забруднення морських вод та прибережної захисної смуги на здоров'я людей та антропогенного навантаження – на морські екосистеми;
- збереження біологічного різноманіття та природних ландшафтів;
- відтворення водних біоресурсів і розвиток марикультури.

Дорожня карта їх досягнення деталізована у вигляді пріоритетних завдань. Проте варто підкреслити, що

завдання сформульовані переважно у занадто загальному вигляді на кшталт «здійснення заходів для...», «удосконалення підходів до...», «зменшення негативного впливу на...» або передбачають реалізацію капіталомістких проектів як-от будівництво міських очисних споруд без згадки джерел фінансування. Крім того, фундаментальні результати Морської природоохоронної стратегії, а саме «добрий» екологічний стан морів та інтегроване управління їх прибережними територіями, не можуть бути забезпечені за об'єктивних обставин до кінця війни.

Схвалення Водної стратегії України на період до 2050 року, яке відбулося вже після початку повномасштабної збройної агресії росії, видається сьогодні особливо актуальним, адже згідно з висновками *S&P Global* [20], посилення дефіциту водних ресурсів стало глобальним трендом 2026 року. Цілі стратегії комплексно характеризують бажаний стан масивів поверхневих і підземних вод, систем водозабору та водопостачання. Позитивною рисою стратегії є детальне опрацювання індикативних показників, що має істотне значення для моніторингу виконання завдань, і наявність певного зв'язку з механізмом реалізації. Так передбачається здійснювати інвестування у сферу водопостачання й очищення стічних вод на засадах публічно-приватного партнерства, підвищити штрафні санкції для забруднювачів навколишнього середовища та забезпечити цільове спрямування бюджетних коштів, одержаних у такий спосіб, на фінансування екологічних програм.

Разом з тим, далеко не всі положення цієї стратегії враховують причинно-наслідковий зв'язок технологічних, організаційних та економічних заходів. Прикладом може слугувати ціль запровадження інтегрованого управління за басейновим принципом, поставлена у Водній стратегії України відповідно до організаційного підходу, що застосований у Морській природоохоронній стратегії. Таке водне врядування довело свою ефективність у країнах ЄС, але воно вимагає обґрунтованого реформування інституту бюджетних повноважень, на що в перелічених правових актах немає жодного натяку.

На відміну від Морської доктрини, проаналізовані документи не розглядають морегосподарський комплекс як цілісний об'єкт стратегічного планування. Водночас вони певною мірою конкретизують завдання його сталого розвитку в екологічному вимірі. Заслугує на увагу, що з принципу інтегрованого управління прибережними територіями Азовського та Чорного морів і районами річкових басейнів, закладеного в цих стратегічних правових актах, об'єктивно випливає необхідність формування масштабних морських кластерів. В їх формуванні та функціонуванні зростатиме роль органів державного та регіонального управління.

Активізація процесів Євроінтеграції України змушує оцінити розглянуті вище концептуальні

документи скрізь призму порівняльного аналізу з положеннями Промислової морської стратегії ЄС [21]. Насамперед, ця стратегія відрізняється сконцентрованою лише на трьох цілях, які є дійсно актуальними сьогодні: зміцнення морського виробничого потенціалу ЄС; підвищення конкурентоспроможності та сталості судноплавства; розширення військово-морських можливостей. По-друге, вона побудована на концепції сталого розвитку. У стратегії наголошується на необхідності досягнення нульових викидів парникових газів у міжнародному судноплавстві до 2050 року, зменшення забруднення морів, здійснення цифрової та циркулярної трансформації суднобудівних заводів. Деталізуються завдання щодо стимулювання попиту на чисте паливо, електричні та вітрові двигуни, морські відновлювані джерела енергії, технології уловлювання та зберігання вуглецю. Вказується на доцільність досягнення синергетичного ефекту від комплексного виконання програм декарбонізації, цифровізації та автоматизації.

По-третє, у Промисловій морській стратегії ЄС визначаються джерела фінансування, що свідчить про реалістичність її цілей. Серед них – кошти інвесторів, які мобілізує Європейська Комісія, спеціальні гранти, фінансові ресурси інститутів спільного інвестування. Крім того, передбачається створення органу відповідального за імплементацію стратегії, а саме Ради з питань морської промисловості та портів під головуванням комісара та виконавчих віце-президентів.

Важливою складовою вітчизняного морегосподарського комплексу є портова інфраструктура. Її перспективи визначаються Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року [22]. Поставлені стратегічні цілі та завдання орієнтують на оптимізацію системи управління, раціональне використання портових потужностей та підвищення якості послуг, що надаються учасникам транспортно-го процесу. Їх реалізації сприяє планування пріоритетних заходів для кожного морського порту окремо з розбивкою за часовими інтервалами впровадження.

Істотною вадою Стратегії є застаріла модель незбалансованого економічного зростання, яку покладено в її основу. У формулюванні стратегічної мети згадуються екологічна безпека й охорона водних об'єктів у межах акваторії морського порту, але це не знаходить підтвердження у змісті документа. Бачення розв'язання екологічних проблем зводиться до декларативних закликів впроваджувати чисті технології та отримувати енергію з альтернативних джерел. Єдиним конкретизованим завданням у площині цільових соціальних показників є «розвиток електронних сервісів доступу до публічної інформації» для запобігання корупції в портовій галузі.

Такий підхід різко контрастує з тим, що застосовано у процесі розробки Портової стратегії Європейського Союзу [23]. Питанням енергетичного

переходу, зміцнення екологічної стійкості, соціального партнерства, підготовки висококваліфікованого персоналу, створення нових робочих місць, безпеки праці та доступу до фінансування присвячено три відповідні розділи зазначеного правового акта ЄС. Кожний розділ містить опис проблем, обґрунтування шляхів їх вирішення, ключові заходи та джерела їх ресурсного забезпечення.

Змістовну частину розроблено з дотриманням принципів стратегічного управління. Визначені не лише його об'єкти, але й суб'єкти, окреслені системні взаємозв'язки, висвітлені основні ринкові тенденції та очікувані зміни у публічному регулюванні, показані подальші дії Єврокомісії як вищого органу законодавчої влади ЄС.

Наприклад, у Портовій стратегії звертається увага на посилення суперечності між підвищенням екологічних стандартів і конкурентоспроможністю. Далі наводиться підхід Єврокомісії до розв'язання проблеми, який полягає в конкретних ініціативах зі спрощення регуляторного тягаря за збереження пріоритетності охорони навколишнього середовища. Нарешті, вказуються наявні та потенційні джерела фінансування проєктів декарбонізації морських перевезень, розробки й упровадження блакитних технологій та циркулярних бізнес-моделей. Рекомендується розглянути варіанти одержання коштів від Європейського фонду конкурентоспроможності (*ECF*), участі у майбутній програмі «Горизонт Європа» 2028 – 2034, через механізми *CEF 3* і транссередземноморського співробітництва у сфері відновлюваної енергії тощо. Показуються перспективи мобілізації значних фінансових ресурсів за рахунок доходів від Системи торгівлі квотами на викиди парникових газів ЄС (*EU ETS*) після її поширення на морський транспорт. Очевидно, було б доцільно використовувати аналогічну методологію в Україні, в процесі удосконалення чинних стратегічних документів.

У Національній економічній стратегії України на період до 2030 року [24] є деякі положення, які безпосередньо стосуються морегосподарського комплексу, але практично всі вони так чи інакше дублюються у проаналізованих вище правових актах. Доречно лише виділити чітко визначене фінансове джерело оновлення активів портів, а саме зниження норми відрахування дивідендів АМПУ до державного бюджету до 30%, що не часто зустрічається в документах такого рівня. Разом з тим, виходячи з предмету дослідження, Національна економічна стратегія та Основні засади державної екологічної політики України на період до 2030 року [25] становлять інтерес в аспекті трансформації концептуальної моделі розвитку, яка поширюється на підприємства морської індустрії та прибережні території.

Іншими словами, йдеться про універсальні стратегічні цілі й завдання забезпечення сталого розвитку.

Найбільш системно і послідовно вони розроблені для сфери розподіленої генерації та споживання енергії з поновлюваних джерел. Тому не викликає подиву помітне просування в цьому напрямку.

Для екологізації економічної діяльності важко переоцінити стимулюючий вплив запровадження національної системи торгівлі квотами на викиди парникових газів, аналогічної *EU ETS*. У контексті Євроінтеграції важливо, що *EU ETS*, як уже зазначалося, незабаром буде поширено на морський транспорт. Згідно з Угодою про асоціацію між Україною та Європейським Союзом підготовка до запуску дозвільної системи на викиди парникових газів мала завершитись ще до 1 вересня 2019 року. Ця стратегічна ціль є, на жаль, непоодиноким прикладом розбіжностей між планами та реальними можливостями їх здійснення у намічені строки.

Обидва стратегічні документи явно перевантажені завданнями щодо запровадження різноманітних податкових преференцій та спеціальних компенсаційних програм. Для стимулювання розв'язання майже кожної проблеми запропоновано окремий пільговий режим. Інвесторам передбачені податкові канікули й відшкодування частини капіталовкладень, промисловим і транспортним підприємствам, які оновлюють зношені основні засоби, – прямі державні дотації та здешевлення кредитів. З метою заохочення до екологічної модернізації виробничих потужностей визнано доцільним зниження ставки екологічного податку або його відшкодування. Поставлено завдання розробити проєкт закону про податкові пільги для компаній, які впроваджують екологічні технології, й створити спеціальні умови для ведення соціального підприємництва. Науковим організаціям, що проводять дослідження у сфері енергоефективності та водневих технологій, обіцяно стимули, але без конкретизації їх форм. Все це у додаток до вже існуючих податкових і митних преференцій.

Причини, що понукають до такої точкової мотивації, є цілком зрозумілими. Вони криються у несприятливому інвестиційному кліматі та високій вартості залучення капіталу. Проте такий підхід видається нереалістичним і неефективним. Акумуляція коштів, необхідна для його реалізації, призводитиме до утворення бюджетних дисбалансів, проблем із отриманням компенсацій та, у підсумку, нестабільності податкового законодавства.

Ще більш вагомим аргументом не на користь масштабування преференцій для окремих платників податків і складових їх діяльності є неминуче погіршення загального непільгового режиму господарювання. Безперечно, фінансові стимули відіграють серйозну роль в орієнтуванні бізнесу на цілі, що відповідають суспільним інтересам. Однак, їх вибір має бути зваженим і базуватися на створенні певних передумов.

Зважаючи на експортну орієнтацію підприємств морських кластерів, важко сподіватися на те, що податкові стимули для впровадження екологічних технологій матимуть значний ефект без, наприклад, вирішення хронічної проблеми із затримкою відшкодування ПДВ. Наближення до концептуальної моделі розвитку морегосподарського комплексу ЄС вимагає комплексного системного підходу, який враховує і використовує взаємозв'язки між різними сферами державного управління та корпоративним сектором.

Ключовим завданням є залучення інвестицій в процеси модернізації інфраструктури морської індустрії та прибережних технологій за сучасними екологічними і соціальними стандартами. Для створення відповідних передумов недостатньо економічних важелів. Потрібні широкомасштабні реформи, адже як свідчать ще довоєнні опитування, що проводилися Європейською бізнес-асоціацією (*EBA*), Центром економічної стратегії та компанією *Dragon Capital* основними бар'єрами іноземні інвестори вважають недовіру до судової системи, корупцію та монополізацію ринків олігархічними структурами [26].

ОБГОВОРЕННЯ ОТРИМАНИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Аналіз практики стратегічного планування розвитку морського господарського комплексу підтверджує критичну оцінку існуючого загального підходу до розробки державних правових актів, які визначають пріоритети та встановлюють довгострокові цілі й завдання [9]. Дійсно, положення численних чинних стратегій не скоординовані, часто носять декларативний характер, а заходи не мають фінансового забезпечення. Це значно знижує ефективність стратегічного управління.

Результати дослідження не контрастують із зазначеними вище пропозиціями науковців щодо необхідності державної підтримки морегосподарського комплексу, але змушують уважно поставитися до її можливих форм. У стратегічних документах мають бути визначені сучасні методи проєктного фінансування, зміни у порядку формування й витрачання коштів спеціального фонду Державного бюджету, канали комунікацій між суб'єктами морського кластера, розробниками технологій та інвесторами. За відсутності комплексного підходу до мобілізації капіталу низька інвестиційна активність і надалі перешкоджатиме досягненню поставлених цілей.

Схвалення Європейською Комісією Промислової морської стратегії ЄС надає актуальності доводам А. Д. Петрашевської, С. М. Колонтай і В. О. Соколовської на користь прийняття аналогічного правового акта [7]. Проте вузловим залишається питання щодо методологічних засад створення такого документу. Концепція управління морською галуззю, яку покладено в основу морської та портової стратегій Європейського Союзу, має безумовні переваги. Отже, запозичення досвіду ЄС у цій сфері є виключно важливим

для повоєнного відновлення морської індустрії та прибережних територій.

ВИСНОВКИ

Повоєнне відновлення і розвиток морського господарського комплексу мають бути збалансованими в економічному, соціальному та екологічному вимірах. Проте в національній економічній, морській природоохоронній та водній стратегіях України не закладено системного бачення трансформації існуючої незбалансованої бізнес-моделі. Ще більшою мірою це стосується Стратегії розвитку морських портів. Чинні стратегічні правові акти містять деякі цілі й завдання щодо запровадження сучасних енергозберігаючих технологій, зменшення забруднення водних об'єктів і прибережних територій, але вони часто сформульовані у занадто неконкретній формі та переважно не мають надійних джерел фінансування.

Промислова морська та портова стратегії Європейського Союзу розроблені за принципово іншою методологією. Вона передбачає визначення пріоритетних цілей сталого розвитку галузі, логічну послідовність завдань, ключові ініціативи, методи їх фінансування та спеціальний орган управління, який відповідає за результати. Це робить стратегії реалістичними і ефективними.

У світлі євроінтеграційних прагнень України концептуальний підхід до стратегічного планування потребує перегляду. Він має ґрунтуватися на засадничих принципах сталого розвитку, системності та комплексності. Перспективним напрямком подальших наукових розвідок найближчим часом стане дослідження впливу адаптації законодавства до екологічних і соціальних стандартів ЄС на стратегічне управління морським господарським комплексом.

REFERENCES

- [1] Nishanthi, B., Hariharan, C., Parthiban, P. (2026). Blue economy and sustainable development: A bibliometric analysis and prospective research directions. *Social Sciences & Humanities Open*, Vol. 13, No. 102985, pp. 1–12. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ssaho.2026.102985>.
- [2] Volosiuk, M.V. (2024). Ekonomichniy rozvytok prybereznykh terytorii u konteksti staloi «blakytnoi» ekonomiky [Economic development of coastal areas in the context of a sustainable "blue" economy]. *Biznes Inform.* No. 47, pp. 54–62. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2024-4-54-62>. [in Ukrainian].
- [3] Volosiuk, M., Vdovychenko, L., Sirenko, I. (2022). Maritime Clusters As An Innovative Form Of Development Of Coastal Regions Of Ukraine. *Baltic Journal of Economic Studies*. Vol. 8 № 2. pp. 44–50. DOI: 10.30525/2256-0742/2022-8-2-44-50.
- [4] Husarina, N. V., Lypynska, O. A., Skitiashyna, V. K. (2021). Formuvannya mekhanizmu derzhavnoi pidtrymky rozvytku morehospodarskoho kompleksu Ukrainy [Formation of a mechanism for state support for the development of the maritime complex of Ukraine]. *Ekonomika: realii chasu*. No. 5 (57), pp. 23–29. DOI: 10.15276/ETR.05.2021.13 [in Ukrainian].
- [5] Parsyak, V., Zhukova, O., Vashchylenko, A. (2023). Ukraine's blue economy: Potential and prospects for integration into the European space. *Three Seas Economic Journal*. Vol. 4, No. 1, pp. 7–13. DOI: <https://doi.org/10.30525/2661-5150/2023-1-7>.
- [6] Stepanova, Yu.V. (2023). Zberezhenня ekologichnoho stanu morskoi pryberezhnoi zony Ukrainy yak stratehichna tsil blakytного zrostannya [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), pp. 230–242. 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). [in Ukrainian].
- [7] Petrashevska, A., Kolontai, S., Sokolovska, V. (2025). Upravlinnia morskoiu haluzziu: derzhavne rehuliuвання ta stratehii rozvytku [Maritime industry management: state regulation and development strategies]. *Ukrainskyi ekonomichnyi chasopys*. No. 8, pp. 96–101. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-8273/2025-8-17>. [in Ukrainian].
- [8] Trachenko, L. (2025). Problemy ta mozhlyvosti dlia rozvytku biznesu morskoi haluzi Ukrainy v poyoiennyi period [Problems and opportunities for the development of the maritime industry of Ukraine in the post-war period]. *Ekonomika ta suspilstvo*. No. 71. pp. 1–6. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-31>. [in Ukrainian].
- [9] Kulak, A. O., Sitnikova, N. P. (2024). Stratehichne planuvannya natsionalnoho rozvytku: mizhnarodnyi ta vitchyzniansyi dosvid Chastyna II. Vitchyzniansyi dosvid stratehichnoho planuvannya [Strategic planning of national development: international and domestic experience Part II. Domestic experience of strategic planning]. *Statystyka Ukrainy*. No. 105(2), pp. 95–107. DOI: 10.31767/su.2(105)2024.02.09. [in Ukrainian].
- [10] Johansson, T. M., Argüello, G. (2026). Mind the gap: Towards an equitable transfer of marine technology. *Marine Policy*. Vol. 192, No. 107182, pp. 1–11. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2026.107182>.
- [11] Mai, T. C. T. (2026). Reframing environmental strategies in international shipping: A semantic network analysis of the shift toward clean technologies. *Marine Policy*. Vol. 192, No. 107185. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2026.107185>.
- [12] Abid, S., Abid, N. (2025). Advancing a sustainable blue economy through innovation: A systematic review. *Discover Sustainability*. Vol. 6 (1), No. 1092. DOI: <https://doi.org/10.1007/s43621-025-01465-6>.
- [13] Apriantero, M. S., Saifullah, M. F., Hudaefi, F. A. (2025). How Does the Blue Economy Align with Sustainability? A Bibliometric Analysis of Trends and Themes. *International Journal of Energy Economics and Policy*. No. 15(5), pp. 587–598. DOI: <https://doi.org/10.32479/ijeep.20223>.
- [14] Bennett, N. J., Blythe, J., White, C. S., Campero, C. (2021). Blue growth and blue justice: Ten risks and solutions for the ocean economy. *Marine Policy*. Vol. 125, № 104387. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104387>.
- [15] Gerou, A., Pantouvakis, A. (2025). The transition to a sustainable blue economy explored through frameworks and SDG alignment. *Discover Sustainability*. Vol. 6, No. 1039, pp. 1–26. DOI: <https://doi.org/10.1007/s43621-025-01953-9>.

- [16] Winder, G. (2024). A discursive field of contested ethics: Reporting the UK's blue economy in the making. *Maritime Studies*. Vol. 23, No. 37, pp. 1–20. DOI: <https://doi.org/10.1007/s40152-024-00375-z>.
- [17] Kabinet Ministriv Ukrainy. (2009, October 7). *Pro zatverdzhennia Morskoi doktryny Ukrainy na period do 2035 roku* [On the approval of the Maritime Doctrine of Ukraine for the period up to 2035] (Postanova № 1307). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF> [in Ukrainian].
- [18] Kabinet Ministriv Ukrainy. (2021, October 11). *Pro skhvalennia Morskoi pryrodokhoronnoi stratehii Ukrainy* [On the approval of the Marine Environmental Strategy of Ukraine] (Rozporiadzhennia № 1240-r). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1240-2021-p> [in Ukrainian].
- [19] Kabinet Ministriv Ukrainy. (2022, December 9). *Pro skhvalennia Vodnoi stratehii Ukrainy na period do 2050 roku* [On the approval of the Water Strategy of Ukraine for the period up to 2050] (Rozporiadzhennia № 1134-r). <https://zakon.rada.gov.ua/go/1134-2022-p> [in Ukrainian].
- [20] S&P Global. (2026). *Top 10 sustainability trends to watch in 2026*. URL: https://www.spglobal.com/sustainable1/en/insights/2026-sustainability-trends?utm_
- [21] European Commission. (2026, March 4). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the EU Industrial Maritime Strategy* (COM(2026) 111 final). EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52026DC0111>
- [22] Kabinet Ministriv Ukrainy. (2013, July 11). *Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskyykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku* [On the approval of the Strategy for the development of seaports of Ukraine for the period up to 2038] (Rozporiadzhennia № 548-r). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/548-2013-%D1%80> [in Ukrainian]
- [23] European Commission. (2026). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: EU Ports Strategy* (SWD(2026) 81 final). Publications Office of the European Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52026SC0081>
- [24] Kabinet Ministriv Ukrainy. (2021, March 3). *Pro zatverdzhennia Natsionalnoi ekonomichnoi stratehii na period do 2030 roku* [On the approval of the National Economic Strategy for the period up to 2030] (Postanova № 179). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#Text> [in Ukrainian]
- [25] Verkhovna Rada Ukrainy. (2019, February 28). *Pro osnovni zasady (stratehiiu) derzhavnoi ekolohichnoi polityky Ukrainy na period do 2030 roku* [On the basic principles (strategy) of the State Environmental Policy of Ukraine for the period up to 2030] (Law № 2697-VIII). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text> [in Ukrainian].
- [26] European Business Association, & Dragon Capital. (2020). *Foreign investor survey results 2020*. URL: <https://dragon-capital.com/media/foreign-investor-survey/>

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- [1] Nishanthi, B., Hariharan, C., Parthiban, P. (2026). Blue economy and sustainable development: A bibliometric analysis and prospective research directions. *Social Sciences & Humanities Open*, Vol. 13, No. 102985, pp. 1–12. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ssaho.2026.102985>.
- [2] Волосяк, М.В. (2024). Економічний розвиток прибережних територій у контексті сталої «блакитної» економіки. *Бізнес Інформ*. №47. С. 54–62. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2024-4-54-62>.
- [3] Volosiuk, M., Vdovychenko, L., Sirenko, I. (2022). Maritime Clusters As An Innovative Form Of Development Of Coastal Regions Of Ukraine. *Baltic Journal of Economic Studies*. Vol. 8 № 2. pp. 44–50. DOI: 10.30525/2256-0742/2022-8-2-44-50.
- [4] Гусаріна, Н.В., Липинська, О.А., Скотіяшина, В. К. (2021). Формування механізму державної підтримки розвитку моргосподарського комплексу України. *Економіка: реалії часу*. № 5 (57). С. 23–29. DOI: 10.15276/ETR.05.2021.13.
- [5] Parsyak, V., Zhukova, O., Vashchylenko, A. (2023). Ukraine's blue economy: Potential and prospects for integration into the European space. *Three Seas Economic Journal*. Vol. 4, No. 1, pp. 7–13. DOI: <https://doi.org/10.30525/2661-5150/2023-1-7>.
- [6] Степанова, Ю.В. (2023). Збереження екологічного стану морської прибережної зони України як стратегічна ціль блакитного зростання. *Економічні інновації*. Т. 25, № 3 (88), С. 230–242. 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).
- [7] Петрашевська, А., Колонтай, С., Соколовська, В. (2025). Управління морською галуззю: державне регулювання та стратегії розвитку. *Український економічний часопис*. № (8), С. 96–101. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-8273/2025-8-17>.
- [8] Траченко, Л. (2025). Проблеми та можливості для розвитку бізнесу морської галузі України в повоєнний період. *Економіка та суспільство*. № 71, С. 1–6. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-31>.
- [9] Кулак, А. О., Сітнікова, Н. П. (2024). Стратегічне планування національного розвитку: міжнародний та вітчизняний досвід Частина II. Вітчизняний досвід стратегічного планування. *Статистика України*. № 105(2), С. 95–107. DOI: 10.31767/su.2(105)2024.02.09.
- [10] Johansson, T. M., Argüello, G. (2026). Mind the gap: Towards an equitable transfer of marine technology. *Marine Policy*. Vol. 192, No. 107182, pp. 1–11. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2026.107182>.
- [11] Mai, T. C. T. (2026). Reframing environmental strategies in international shipping: A semantic network analysis of the shift toward clean technologies. *Marine Policy*. Vol. 192, No. 107185. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2026.107185>.
- [12] Abid, S., Abid, N. (2025). Advancing a sustainable blue economy through innovation: A systematic review. *Discover Sustainability*. Vol. 6 (1), No. 1092. DOI: <https://doi.org/10.1007/s43621-025-01465-6>.

- [13] Apriantero, M. S., Saifullah, M. F., Hudaefi, F. A. (2025). How Does the Blue Economy Align with Sustainability? A Bibliometric Analysis of Trends and Themes. *International Journal of Energy Economics and Policy*. No. 15(5), pp. 587–598. DOI: <https://doi.org/10.32479/ijee.20223>.
- [14] Bennett, N. J., Blythe, J., White, C. S., Campero, C. (2021). Blue growth and blue justice: Ten risks and solutions for the ocean economy. *Marine Policy*. Vol. 125, № 104387. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104387>.
- [15] Gerou, A., Pantouvakis, A. (2025). The transition to a sustainable blue economy explored through frameworks and SDG alignment. *Discover Sustainability*. Vol. 6, No. 1039, pp. 1–26. DOI: <https://doi.org/10.1007/s43621-025-01953-9>.
- [16] Winder, G. (2024). A discursive field of contested ethics: Reporting the UK's blue economy in the making. *Maritime Studies*. Vol. 23, No. 37, pp. 1–20. DOI: <https://doi.org/10.1007/s40152-024-00375-z>.
- [17] Кабінет Міністрів України. (2009, 7 жовтня). Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року (Постанова № 1307). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF>
- [18] Кабінет Міністрів України. (2021, 11 жовтня). Про схвалення Морської природоохоронної стратегії України (Розпорядження № 1240-р). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1240-2021-p>
- [19] Кабінет Міністрів України. (2022, 9 грудня). Про схвалення Водної стратегії України на період до 2050 року (Розпорядження № 1134-р). База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1134-2022-%D1%80>.
- [20] S&P Global. (2026). *Top 10 sustainability trends to watch in 2026*. URL : https://www.spglobal.com/sustainable1/en/insights/2026-sustainability-trends?utm_
- [21] European Commission. (2026, March 4). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the EU Industrial Maritime Strategy* (COM(2026) 111 final). EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52026DC0111>
- [22] Кабінет Міністрів України. (2013, 11 липня). Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року (Розпорядження № 548-р). [База даних «Законодавство України»]. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/548-2013-%D1%80>
- [23] European Commission. (2026). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: EU Ports Strategy* (SWD(2026) 81 final). Publications Office of the European Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52026SC0081>
- [24] Кабінет Міністрів України. (2021, 3 березня). Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року (Постанова № 179). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#Text>.
- [25] Верховна Рада України. (2019, 28 лютого). Про основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року (Закон № 2697-VIII). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text>.
- [26] European Business Association, & Dragon Capital. (2020). *Foreign investor survey results 2020*. URL: <https://dragon-capital.com/media/foreign-investor-survey/>

© Рогов Г. К.

Дата першого надходження статті до видання: 19.03.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 15.04.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 22.05.2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

