

DOI: [10.32702/2307-2105-2021.10.87](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.10.87)

УДК 332.14

*А. Р. Дуб,
к. е. н., доцент, старший науковий співробітник,
ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України»
ORCID ID: 0000-0001-6377-1556*

ТИПОЛОГІЗАЦІЯ ПРИБЕРЕЖНИХ ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ¹

*A. Dub
PhD in Economics, Associate Professor, Senior Research Fellow,
State Institution «Institute of Regional Research named after M. I. Dolishnyi of the NAS of Ukraine»*

TYPOLOGY OF COASTAL AREAS OF UKRAINE

Визначення макрорегіону «Азов-Чорне море» як одного з типів функціональних територій України актуалізує питання диференціації цих територій для цілей надання державної підтримки розвитку.

Зазначено, що ключовими драйверами розвитку прибережних територій в Європейському Союзі – з огляду на наближення останніх до морського узбережжя – виступають прибережний туризм, морський вантажний транспорт, круїзний туризм, марікультура та морська вітрова енергія. Здійснено типологізацію прибережних територій України на прикладі розташованих у макрорегіоні «Азов-Чорне море» територіальних громадах.

Виявлено, що прибережний туризм та функціонування морського вантажного транспорту (діяльність морських портів, які його обслуговують) є єдиними напрямками використання потенціалу, який прибережні території України отримують від наближення до морського узбережжя.

Запропоновано напрями державної підтримки прибережних територій.

The Government of Ukraine has identified the Azov-Black Sea macro-region in the State Strategy for Regional Development of Ukraine until 2027 as one of the ten types of functional territories of Ukraine that need state support. This actualizes the study of coastal areas, especially in terms of their differentiation for the purposes of providing state support for development.

Coastal tourism, maritime freight transport, cruise tourism, mariculture and offshore wind energy are the key drivers of coastal growth in the spatial planning policy in the European Union - given their approach to the coast.

We have classified the coastal territories of Ukraine on the example of territorial communities located in the macro-region “Azov-Black Sea”, taking into account the European experience of spatial planning. We have singled out several groups of territorial communities: territorial communities that feel the direct impact of tourism on their development, territorial communities that feel the indirect impact of tourism on their development, territorial communities that feel the impact of sea freight transport on their development, territorial communities that do not the clear

¹ Статтю підготовлено в межах виконання науково-дослідної теми «Виокремлення проблемних територій та інструментарій стимулювання їх економічної активності» (ДР № 0120 U103864).

influence of the sea on its development. We used an expert method for the distribution. It was based on analysing the location of territorial communities (relative to the seacoast and other territorial communities) and data of the State Tax Service of Ukraine on the number of active taxpayers, revenues in terms of budget codes and taxes paid by type of economic activity.

We found that coastal tourism and the functioning of sea freight transport (the activities of seaports that serve it) are the only areas of use of the potential that the coastal areas of Ukraine receive from the approach to the sea coast.

We see areas of state support for the development of coastal areas in the promotion of tourism, projects for the development of mariculture and the establishment of offshore wind farms, and improving infrastructure (including transport). This will turn them into drivers of the socio-economic development of coastal areas. These issues are of particular importance for the activation of territorial communities located in coastal areas that do not use or make little use of the potential of the sea.

Ключові слова: *прибережні території; територіальна громада; туризм; морський порт; місцевий бюджет.*

Key words: *coastal areas; territorial community; tourism; seaport; local budget.*

Постановка проблеми. Державна стратегія регіонального розвитку України до 2027 року передбачає територіально спрямовану політику розвитку на основі стимулювання використання власного потенціалу територій. Для визначення ареалів, що потребують застосування особливих механізмів та інструментів державної підтримки, було проведено типологізацію та ідентифікацію території України. Макрорегіон «Азов-Чорне море» – територія України, яка прилягає до морського узбережжя або узбережжя морських заток і лиманів у межах 30-кілометрової доступності (далі – **прибережні території**) – став одним з десяти типів територій, який є об'єктом державної політики регіонального розвитку до 2027 року [1]. Проте прибережні території відрізняються між собою за наявним потенціалом та напрямками розвитку. З огляду на це та для вироблення напрямів державної підтримки розвитку прибережних територій питання їхньої типологізації є своєчасними та актуальними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання визначення дефініцій «прибережна (приморська) територія» та «приморський регіон» піднімали у своїх працях М. Волосюк та Ю. Жигалкін [2]. Зокрема зазначені автори роблять акценти на морегосподарському комплексі, який власне і визначає економічну особливість прибережної території. О. Голтвенко і С. Марова [3] розглядають міжнародні тенденції та специфічні особливості стратегії соціально-економічного розвитку прибережних територій з огляду на їх спеціалізацію у рамках національної політичної та соціально-економічної системи. Окремі аспекти соціально-економічної диференціації територій в контексті регіонального розвитку знайшли своє відображення в роботі І. Гринчишин [4]. Аналіз типологізації певних видів функціональних територій України (зокрема прикордонних) досліджено в праці І. Тимечко [5]. Формуванню наукових засад та виробленню методичного інструментарію ідентифікації функціональних типів територій в Україні, серед яких є і прибережні території, присвячені дослідження науковців ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України» [6].

Водночас сьогодні у вітчизняній науковій літературі недостатньо уваги приділяється питанням диференціації територій в межах макрорегіону «Азов-Чорне море».

Метою статті є здійснити типологізацію територій макрорегіону «Азов-Чорне море» з огляду на їхнє наближення до морського узбережжя та запропонувати напрями підтримки їхнього розвитку.

Виклад основного матеріалу. На території макрорегіону «Азов-Чорне море» розташовані 83 територіальні громади п'яти областей України (таблиця 1).

Відповідно до Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки за напрямом «Реалізація морського потенціалу для розвитку приморських регіонів та відтворення навколишнього природного середовища Азовського і Чорного морів» визначено 12 завдань [1], які умовно можна розподілити на три групи:

Таблиця 1.

Прибережні територіальні громади (ТГ) макрорегіону «Азов-Чорне море»

Область	Кількість	Назва громади
Одеська	36	Авангардівська селищна, Білгород-Дністровська міська, Біляївська міська, Великодальницька сільська, Великодолинська селищна, Вигодянська сільська, Визирська сільська, Вилківська міська, Дальницька сільська, Дивізійська сільська, Доброславська селищна, Кароліно-Бугазька сільська, Кілійська міська, Красносільська сільська (частина), Курісовська сільська, Лиманська сільська, Маразліївська сільська, Маяківська сільська, Мологівська сільська, Нерубайська сільська (частина), Овідіопольська селищна, Одеська міська, Сергіївська селищна, Старокозацька сільська, Суворовська селищна (частина), Таїровська селищна, Татарбунарська міська, Теплодарська міська, Тузлівська сільська, Усатівська сільська, Фонтанська сільська, Чорноморська міська, Чорноморська селищна, Шабівська сільська, Юженська міська, Ясківська сільська
Миколаївська	15	Березанська селищна, Веснянська сільська, Воскресенська селищна, Галицинівська сільська, Коблівська сільська, Куцурубська сільська, Миколаївська міська (частина), Мішково-Погорілівська сільська, Нечаянська сільська Очаківська міська, Первомайська селищна, Радсадівська сільська, Степівська сільська (частина), Чорноморська сільська, Шевченківська сільська (частина)
Херсонська	16	Бехтерська сільська, Білозерська селищна, Генічеська міська, Голопристанська міська, Дар'ївська сільська (частина), Долматівська сільська, Каланчацька селищна, Лазурненська селищна, Мирненська селищна, Музиківська сільська, Новомиколаївська сільська, Скадовська міська, Станіславська сільська, Херсонська міська, Чернобаївська сільська, Чулаківська сільська
Запорізька	12	Андрівська сільська, Андріївська селищна, Бердянська міська, Берестівська сільська, Кирилівська селищна, Коралівська сільська, Нововасилівська селищна, Олександрівська сільська, Осипенківська сільська, Приазовська селищна, Приморська міська, Якимівська селищна
Донецька	4	Мангушська селищна, Маріупольська міська, Новоазовська міська, Сартанська селищна (частина)

Складено автором за картою «Функціональні типи територій, які потребують державної підтримки» [7]

– підтримка розвитку рекреаційно-туристичного потенціалу прибережних територій (зокрема через реалізацію проектів розвитку у сфері туризму та рекреації; використання креативних індустрій для створення нових туристичних локацій та заходів у межах туристичних дестинацій; розбудови нового курорту на березі Чорного моря; удосконалення транспортної логістики приморських регіонів для з'єднання населених пунктів курортного значення між собою та з обласними центрами; удосконалення правил забудови у приморських населених пунктах тощо);

– сприяння розвитку марикультури;

– забезпечення відтворення навколишнього природного середовища (зокрема шляхом підтримки раціонального використання та захисту територій Азово-Чорноморського узбережжя, морських заток і лиманів; створення належної системи управління та відновлення прибережних та морських екосистем; збільшення кількості і розміру територій та об'єктів природно-заповідного фонду місцевого значення у лиманах і на узбережжі; підтримки проектів міжрегіональної співпраці приморських областей та територіальних громад у сфері збереження навколишнього природного середовища і т. п.).

До ключових особливостей (драйверів розвитку) прибережних територій – з огляду на наближення останніх до морського узбережжя, – що враховують при розробці політики просторового планування в Європейському Союзі, експерти відносять: прибережний туризм, морський вантажний транспорт, круїзний туризм, марикультуру та морську вітрову енергію [8]. Виходячи з ролі зазначених драйверів для функціонування і розвитку прибережних територій України, ми здійснили типологізацію останніх на прикладі територіальних громад.

Територіальні громади макрорегіону «Азов-Чорне море» умовно можна поділити (табл. 2) на ті, що:

– відчувають прямий вплив туризму (територіальні громади, в яких розташовані найпопулярніші туристичні дестинації (наприклад, смт Затока, с. Залізний Порт, смт Кирилівка та ін.), які є своєрідним ядром функціонування територіальної громади). До таких територіальних громад увійшли ті, в яких обсяг туристичного збору в розрахунку на одного жителя перевищував відповідний середньообласний показник у два і більше рази, а також м. Одеса, як один з найбільших центрів туризму в Україні;

Таблиця 2.

Типологізація ареалу макрорегіону «Азов-Чорне море» за основними драйверами функціонування та розвитку прибережних територій

Область	Податкові надходження в розрахунку на 1 жителя (на 01.09.2021р.), тис. грн/особу	Прямий вплив туризму	Опосередкований вплив туризму	Вплив вантажного морського транспорту (морського порту)	Не відчувають чітко вираженого впливу моря	
1	2	3	4	5	6	
Одеська	до 2,5		Лиманська сільська		Великодальницька сільська, Дивізійська сільська, Доброславська селищна, Кілійська міська, Курісовська сільська, Маразліївська сільська, Маяківська сільська, Мологівська сільська, Суворовська селищна (част.), Яськівська сільська, Старокозацька сільська	
	2,51-5,0	Шабівська сільська, Дальницька сільська, Тузлівська сільська			Усатівська сільська, Біляївська міська, Вигодянська сільська, Дальницька сільська, Теплодарська міська	
				Вилківська міська		
			Сергіївська селищна	Білгород-Дністровська міська	Татарбунарська міська	
	5,1-7,5				Великодолинська селищна, Красносільська сільська (част.),	Нерубайська сільська (част.), Овідіопольська селищна
				Фонтанська сільська, Чорноморська міська		
			Одеська міська			
	7,51-10,0				Авангардівська селищна	
10,1 і більше	Кароліно-Бугазька сільська, Таїровська селищна			Южненська міська, Визирська сільська	Чорноморська селищна	
Миколаївська	до 2,5				Воскресенська селищна	
	2,51-5,0	Чорноморська сільська			Первомайська селищна, Березанська селищна, Куцурубська сільська, Веснянська сільська, Радсадівська сільська, Шевченківська сільська (част.), Степівська сільська (част.)	
	5,1-7,5	Очаківська міська			Мішково-Погорілівська сільська	
				Миколаївська міська(част)		
	7,51-10,0	Коблівська сільська				
10,1 і більше					Галицинівська сільська	

1	2	3	4	5	6
Херсонська	до 2,5	Бехтерська сільська, Генічеська міська		Голопристанська міська	Білозерська селищна, Долматівська сільська, Новомиколаївська сільська, Станіславська сільська, Чулаківська сільська
			Скадовська міська		
	2,51-5,0	Лазурненська селищна, Каланчацька селищна			Музиківська сільська, Мирненська селищна, Чернобаївська сільська
			Херсонська міська		
	5,1-7,5				Дар'ївська сільська (част)
	7,51-10,0				
10,1 і більше					
Запорізька	до 2,5				
	2,51-5,0	Приморська міська	Приазовська селищна		Андрівська сільська, Якимівська селищна, Берестівська сільська, Коралівська сільська, Нововасилівська селищна, Андріївська селищна, Осипенківська сільська
			Бердянська міська		
	5,1-7,5				Олександрівська сільська
	7,51-10,0				
	10,1 і більше	Кирилівська селищна			
Донецька	до 2,5				Новоазовська міська
	2,51-5,0	Мангушська селищна			Сартанська селищна (част.)
	5,1-7,5				
	7,51-10,0			Маріупольська міська	
	10,1 і більше				

– відчувають опосередкований вплив туризму (територіальні громади, на території яких є туристичні дестинації, проте не настільки популярні серед туристів і рекреантів, як у першій групі, а також окремі територіальні громади, які межують з територіальними громадами, до складу яких входять популярні туристичні дестинації, і відчувають мультиплікативний ефект від функціонування сфери туризму і рекреації у сусідніх територіальних громадах). До складу територіальних громад даної групи ми віднесли ті, в яких обсяг туристичного збору в розрахунку на одного жителя перебуває у діапазоні «удвічі більший – удвічі менший», у порівнянні з відповідним середньообласним показником;

– відчувають вплив морського вантажного транспорту (морського порту) (територіальні громади, в яких розташований морський порт, або сусідні з ними територіальні громади, на економіку яких чинить вплив функціонування морського вантажного транспорту (морського порту)). Ця група включає територіальні громади, в яких головними платниками податків до місцевого бюджету виступають підприємства установи та організації, які пов'язані з функціонуванням морського порту, тобто провадять діяльність у сфері транспорту та складського господарства, оптової і роздрібною торгівлі, адміністративного управління, нерухомості, фінансів і т. п.;

– не відчувають чітко вираженого впливу моря (територіальні громади, які не мають виходу до моря, або мають вихід до моря, але орієнтуються на види діяльності не пов'язані/дуже слабо пов'язані з сферою туризму чи наявністю морського порту (у переважній більшості – це сільське господарство)).

Розподіл здійснювався експертним методом шляхом аналізу місця розташування територіальних громад (щодо морського узбережжя та до інших територіальних громад) та даних Державної податкової служби України [9] про чисельність активних платників податків (в розрізі КВЕД та кодом бюджетних надходжень), обсягу надходжень у розрізі бюджетних кодів, а також обсягу сплачених податків за видами економічної діяльності.

Сфера туризму і рекреації є важливою складовою формування доходів місцевих бюджетів практично кожної четвертої територіальної громади макрорегіону «Азов-Чорне море», а для окремих територіальних громад туризм та рекреація забезпечують значну частину податкових надходжень до місцевого бюджету. Наприклад, до місцевого бюджету Кароліно-Бугазької сільської громади Одеської області за 8 місяців 2021 року надійшло 2,4 млн грн, що склало 4,7% усіх податкових надходжень до місцевого бюджету. А суб'єкти господарювання за видом економічної діяльності «Тимчасове розміщення» забезпечили 17,5% усіх податкових надходжень до місцевого бюджету. Подібна ситуація для Кирилівської селищної громади Запорізької області. Туристичний збір за 8 місяців 2021 року склав 1,6 млн грн (2,3% усіх податкових надходжень місцевого бюджету), а на суб'єктів господарювання, що забезпечували тимчасове розміщення туристів, припадала кожна четверта гривня податкових надходжень місцевого бюджету.

Наявність морського порту в межах територіальної громади сприяє розвитку в громаді та/або сусідніх територіальних громадах таких видів економічної діяльності, як наземний та водний транспорт, складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту, оптова і роздрібна торгівля, операцій з нерухомим майном та інших. Найбільш яскравими прикладами впливу функціонування морського порту на бюджетні надходження до місцевого бюджету є сусідні громади: Южненська міська громада Одеської області (в межах якої розташований найбільший за обсягами опрацювання вантажів морський порт України – «Південний») та сусідня з нею Визирська сільська громада Одеської області. Обсяг податкових надходжень в розрахунку на одного жителя в цих територіальних громадах за 8 місяців 2021 року становив 12 тис. грн і 22 тис. грн відповідно. Водночас 37,5% усіх податкових надходжень до місцевого бюджету Южненської міської громади та 59,4% усіх податкових надходжень до місцевого бюджету Визирської сільської громади забезпечували суб'єкти господарювання у сфері складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту. Натомість у Вилківській міській громаді Одеської області, в межах якої розташовано морський порт Усть-Дунайськ, та Скадовській міській громаді Херсонської області (морський порт Скадовськ) вплив морського порту на економіку цих територіальних громад практично не відчутний. Найімовірніше головною причиною є розташування цих портів дещо обабіч міжнародних транспортних коридорів, а також незадовільний стан доріг, що ведуть до вказаних морських портів. В кінцевому результаті це спричиняє до низького рівня опрацювання вантажів, а відтак до незадовільного рівня завантаженості морських портів Усть-Дунайськ і Скадовськ (нижче 10% від їх номінальної пропускної спроможності).

В окремих територіальних громадах, окрім туризму та діяльності морських портів, вплив наближення до моря може знайти відображення у функціонуванні рибного господарства. Про це свідчать дані про обсяги податкових надходжень від суб'єктів рибного господарства до місцевих бюджетів територіальних громад. За 8 місяців 2021 року податкові надходження від рибного господарства у Вилківській міській громаді Одеської області склали 5,3% усіх податкових надходжень місцевого бюджету, а у Білозерській селищній громаді Херсонської області – 2,8%. Однак, слід відзначити, що забезпечили ці надходження суб'єкти господарювання, які займалися вирощуванням ставкової аквакультури. Натомість марікультура в Україні сьогодні не розвинута, незважаючи на наявний потенціал для її розвитку (ареал Чорного та Азовського морів).

Серед прибережних територіальних громад можна виділити і ті, на функціонування яких мають вплив відразу кілька драйверів розвитку територіальних громад, пов'язаних з їх наближенням до морського узбережжя. Наприклад, Вилківська міська громада Одеської області, на відміну від Кароліно-Бугазької сільської громади, яка

орієнтується, головним чином, на літній відпочинок туристів, використовує – хоч і не в повній мірі – потенціал розташування на своїй території морського порту («Усть-Дунайськ»), рекреаційних ресурсів (т. зв., «Українська Венеція» завдяки численним проритим вздовж вулиць каналам) для залучення туристів та рекреантів, сприятливі умови для розвитку аквакультури (хоча марикультура наразі не розвивається). Аналогічні вектори розвитку і функціонування властиві і для інших територіальних громад: Білгород-Дністровської міської, Чорноморської міської громад Одеської області; Скадовської міської, Херсонської міської громад Херсонської області; Миколаївської міської громади Миколаївської області; Бердянської міської громади Запорізької області.

Важливим нюансом, який слід врахувати при розробці політики підтримки прибережних територій макрорегіону «Азов-Чорне море», є те, що три з п'яти розташованих в його ареалі (30 кілометровій зоні від узбережжя морів та лиманів) територіальних громад не використовують або використовують дуже слабо потенціал, пов'язаний з близькістю до моря. Головним джерелом наповнення місцевих бюджетів у більшості таких територіальних громад виступають суб'єкти господарювання задіяні у сільському господарстві та пов'язаних із ним послуг. Їхній внесок до місцевого бюджету здебільшого коливається в межах від чверті до третини загального обсягу податкових надходжень до місцевого бюджету. А окремих територіальних громадах, наприклад, Маразліївській сільській громаді Одеської області, він перевищує половину загального обсягу податкових надходжень до місцевого бюджету. В Сартанській селищній громаді Донецької області головними платниками податків виступають суб'єкти металургійного виробництва, на яких припадає майже три чверті усіх сплачених податків.

Виходячи із диференціації прибережних територій України, можна виділити напрями їх подальшого розвитку із використанням потенціалу, зумовленого розташуванням в ареалі макрорегіону «Азов-Чорне море». Зокрема для підвищення ролі сфери туризму і рекреації для соціально-економічного розвитку прибережних територій доцільно розробити на рівні територіальних громад стратегії та програми розвитку туризму, які поруч із державними та регіональними стратегіями та програмами сприятимуть поширенню мультиплікативного впливу туризму на суміжні галузі економіки. Особливої актуальності це набуває для територіальних громад, на розвиток яких туризм чинить прямий вплив, а також для суміжних з ними територіальних громад.

Розвиток сфери туризму та рекреації має вагомое значення і для прибережних територій, на яких розташовані порти, через які здійснюють пасажирські перевезення (наприклад, для Вилківської громади Одеської області, у межах якої розташований морський порт Усть-Дунайськ). Це дозволить збільшити обсяги круїзного туризму. Для цього доцільно поліпшити якість надання послуг з обслуговування пасажирських суден та туристів та популяризувати яхтовий туризм.

Однією з доміант розширення мультиплікативного ефекту функціонування морських портів на соціально-економічну сферу прилеглих територій мало б стати врахування в планах розвитку морських портів інтересів територіальних громад, в межах яких розміщені морські порти, та сусідніх з ними територіальних громад. Це, зпоміж іншого, дозволить узгодити плани розвитку морських портів та інфраструктури прилеглих до них територій. Особливо важливою така взаємодія є для формування якісної транспортної та складської інфраструктури (під'їзних шляхів, місць паркування та стоянки вантажного транспорту, місць складування вантажів тощо). Практичне втілення даного напрямку розвитку прибережних територій можливе шляхом залучення представників органів місцевого самоврядування наближених до морських портів територіальних громад до процесів планування розвитку відповідних морських портів.

Розвиток території макрорегіону «Азов-Чорне море», які не використовують або дуже слабо використовують потенціал, пов'язаний з близькістю до моря, окрім традиційних для них сфер економіки (сільського господарства, металургії тощо), вбачаємо – якщо це можливо з огляду на місце їх розташування щодо морського узбережжя – у започаткуванні видів діяльності притаманних власне прибережним територіям (прибережного туризму, марикультури, використання морської вітрової енергії), а також у формуванні якісної інфраструктури (зокрема транспортної) для забезпечення перевезень туристів та вантажів до морського узбережжя.

Висновки. Отже, прибережні території України можна умовно поділити на ті, які відчувають прямий вплив туризму, опосередкований вплив туризму, вплив морського вантажного транспорту (морського порту), а також ті, які не відчувають чітко вираженого впливу моря. В Україні прибережний туризм (в т. ч. в незначній мірі і круїзний туризм) та функціонування морського вантажного транспорту (діяльність морських портів, які його обслуговують) сьогодні є єдиними напрямками використання потенціалу, які території макрорегіону «Азов-Чорне море» отримують від наближення до морського узбережжя. Натомість марикультура та морська вітрова енергії, як потенціал прибережних територій в Україні, не використовуються. Для перетворення їх на драйвери соціально-економічного розвитку прибережних територій доцільно на державному рівні розробити відповідні програми фінансової і технічної підтримки територіальних громад, в межах яких реалізуватимуться проекти з розвитку марикультури та започаткування морських вітрових парків, а також інфраструктури (зокрема транспортної). Особливої ваги дані питання набувають для активізації територіальних громад розташованих на прибережних територіях, які не використовують або слабо використовують потенціал моря.

Список використаних джерел.

1. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 р. № 695. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#n187>
2. Волосюк М. В., Жигалкін Ю. О. Державна політика регіонального розвитку приморських. *Наукові праці [Чорноморського державного університету імені Петра Могили комплексу «Києво-Могилянська академія»]. Серія : Економіка*. 2015. Т. 265. Вип. 253. С. 83-87. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npchdues_2015_265_253_16
3. Голтвенко О. В., Марова С. Ф. Шляхи управління інноваційним розвитком приморських територій як соціо-еколого-економічних систем. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 5. С. 80–84. DOI: [10.32702/2306-6814.2019.5.80](https://doi.org/10.32702/2306-6814.2019.5.80)
4. Гринчишин І. Соціально-економічна диференціація територіальних громад в контексті формування нової парадигми регіонального розвитку. *Економіка та суспільство*. 2020. № 22. DOI: [10.32782/2524-0072/2020-22-61](https://doi.org/10.32782/2524-0072/2020-22-61)
5. Тимечко І. Р. Роль прикордонних регіонів в контексті політики згуртованості ЄС. *Ефективна економіка*. 2020. № 6. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7983>
6. Функціональні типи територій як об'єкт державної регіональної політики: методичні підходи до ідентифікації: науково-аналітична доповідь / ДУ “Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України”; наук. ред. І. З. Сторонянська. Львів, 2020. 150 с. URL: <http://ird.gov.ua/irdp/p20200041.pdf>
7. Функціональні типи територій, які потребують державної підтримки. URL: <https://mrbu.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=3cb1d5b652d24f2cb7d35cb9e5761ddd>
8. MSP-LSI – Maritime Spatial Planning and Land-Sea Interactions. Final Report. (2020). URL: <https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/MSP-LSI%20Final%20Report.pdf>
9. Податкова карта України. URL: <https://map.tax.gov.ua/main> (станом на 01.09.2021 р.)

References.

1. Cabinet of Ministers of Ukraine (2020), Resolution “On approval of the State Strategy for Regional Development for 2021-2027”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#n187> (Accessed 12 Oct 2021).
2. Volosiuk, M. V. and Zhyhalkin, Yu. O. (2015), “The State Policy of Regional Development of Coastal Areas”, *Naukovi pratsi Chornomorskoho derzhavnoho universytetu imeni Petra Mohyly kompleksu «Kyievo-Mohylianska akademiia»*, vol. 253, pp. 83-87, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npchdues_2015_265_253_16 (Accessed 8 Sep 2021).
3. Goltvenko, O. and Marova, S. (2019), “Ways of management of innovative development of primary territories as socio-ecological and economic systems”, *Investytsiyyi: praktyka ta dosvid*, vol. 5, pp. 80-84. DOI: [10.32702/2306-6814.2019.5.80](https://doi.org/10.32702/2306-6814.2019.5.80) (Accessed 14 Sep 2021).
4. Hrynchyshyn, I. (2020), “Socio-economic differentiation of territorial communities in the context of forming the new regional development paradigm”, *Economy and Society*, vol. 22, available at: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2020-22-61> (Accessed 14 Sep 2021).
5. Tymechko, I. (2020), “The role of border regions in the context cohesion policy of EU”, *Efektivna ekonomika*, vol. 6, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7983> (Accessed 20 Sep 2021).
6. State Institution “Institute of Regional Research named after M. I. Dolishniy of NAS of Ukraine” (2020), “Functional types of territories as an object of state regional policy: methodical approaches to identification: scientific-analytical report”, available at: <http://ird.gov.ua/irdp/p20200041.pdf> (Accessed 13 Oct 2021).
7. Functional types of territories that need government support (2021), available at: <https://mrbu.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=3cb1d5b652d24f2cb7d35cb9e5761ddd> (Accessed 17 Oct 2021).
8. European Spatial Planning Observation Network. (2020), “MSP-LSI – Maritime Spatial Planning and Land-Sea Interactions. Final Report”, available at: <https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/MSP-LSI%20Final%20Report.pdf> (Accessed 10 Oct 2021).
9. State Tax Service of Ukraine (2021), “Tax map of Ukraine”, available at: <https://map.tax.gov.ua/main> (Accessed 17 Oct 2021).

Стаття надійшла до редакції 19.10.2021 р.