

А. В. Насарая

orcid.org/0009-0003-4199-913X

аспірант кафедри морського та митного права

Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРАВОВІ ОСНОВИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Вступ. Автоматизація, цифровізація та поступовий перехід на альтернативні види енергоресурсів стали головними драйверами розвитку морських портів сучасного світу. Впровадження інноваційних технологій у портову діяльність зумовлене прагненням стати екологічнішими, зменшити свій вуглецевий слід та сприяти досягненню Цілей сталого розвитку ООН. Значний тиск на довкілля змушує порти шукати нові рішення для боротьби з забрудненням акваторій, прибережного суходолу, повітря, акустичного та світлового середовища, створювати програмні продукти та оптимізовані протоколи роботи, що не лише спрощують звичайні портові операції та відстежують процеси обробки суден і мінливі кліматичні умови, а й формують більш ощадливе та дружнє до довкілля виробниче середовище.

Приморське розташування України, великий портовий комплекс та широка залученість до регіональних і усесвітніх ланцюгів постачання, зумовлюють наслідування вітчизняними морськими портами сучасних тенденцій розвитку та підвищення уваги до екологізації поряд з поступовою модернізацією та розвитком логістичних технологій. Але ефективний інноваційний розвиток є «справою» не лише локального (портового) рівня, а вимагає комплексних зусиль і координації функціоналу органів державного та місцевого адміністрування, розробки такої нормативної бази, яка сприятиме впровадженню нових технічних і управлінських ідей, формування працюючої системи стимулів та інвестицій для усіх зацікавлених суб'єктів, а також механізмів управління та протидії ризикам варіативного характеру та джерел походження. Не останні позиції у наведеному переліку займає й міжнародне співробітництво для запозичення найбільш вдалих практик та інновацій, обміну досвідом удосконалення портових операцій і технологій управління. При цьому, зважаючи на базову функцію законодавства, саме створення якісного нормативного регулювання є основним фактором для оновлення портової галузі. Адже на виконання нормативних приписів або ґрунтуючись на них стають можливими і обмін досвідом з зарубіжними партнерами, і укладання відповідних угод, і стимулювання енергетичного переходу, і закупівля нових пристроїв та обладнання, і їхня апробація у виробничих умовах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання інноваційного розвитку морської портової галузі України розглядаються, переважно, у розробках економічного спрямування та державного управління (О. Аляб'єва, А. Вітюк, О. Габ, С. Горбаченко, Л. Донець, О. Кібік, В. Коваль, І. Колегаєв, В. Котлубай, Ю. Левчук, О. Ніколюк, О. Потишняк, Т. Стівба, Л. Філіпішина, І. Яцкевич), а проблематика його правового забезпечення практично не потрапляє до кола наукових інтересів представників правничої науки і досліджується ними здебільшого у напрямку господарсько-правового регулювання портової діяльності (Ю. Драпайло, А. Згама, Д. Зятіна, О. Підцерковний) та у комплексі з оновленням нормативного базису для модернізації транспортного комплексу у цілому (Е. Деркач). Лише у деяких доктринальних розвідках автори зупиняються на проблематиці правового забезпечення екологізації та цифровізації портової діяльності, окреслюючи їх базові засади та відповідність загальносвітовим тенденціям (Т. Аверочкіна, Б. Бабін, Н. Коваль, Б. Кормич, Ю. Сергєєв). Зважаючи на це, **метою** статті обрано визначення правових основ інноваційного розвитку морських портів України та окреслення можливих напрямків його удосконалення.

Виклад основного матеріалу. Морські порти є ключовими пунктами, що забезпечують функціонування зовнішньої торгівлі. Умови повноправного входження національної еконо-

міки у світову та регіональну європейську економічні та правові системи зумовлюють комплексні зміни у сфері морського, внутрішнього водного транспорту та у механізмах роботи портової галузі України. Від ефективності портової системи та перевантажувальних потужностей залежить якість та обсяги експорту транспортних послуг, рівень конкурентоспроможності національних товарів на світовому ринку. Це викликає необхідність розробки такої інноваційної політики, яка б стимулювала економічну активність, підвищувала конкурентоспроможність, сприяла активізації інноваційної діяльності (Afanasieva, Pokora, 2020, p. 63) та була здатною до оперативного вирішення міжгалузевих протиріч.

Досвід роботи та зростання найбільших морських портів світу свідчить про щорічне залучення значного обсягу коштів у проекти інноваційного розвитку, які спрямовуються, у першу чергу, на формування інтелектуального порту, що передбачає широке використання новітніх інформаційно-комунікаційних технологій, цифровізації логістичних процесів та обробки великих обсягів даних різного рівня за допомогою штучного інтелекту, а також роботизації суден, використання безпілотних систем, автоматизації управлінських процесів, розширення пропускної здатності тощо. Інноваційні технологічні розробки, впроваджені у роботу портів та терміналів, надають додаткових переваг у вигляді підвищення ефективності та продуктивності, якості і комфорту нового рівня, поліпшення безпеки та посилення охорони навколишнього середовища (Аляб'єва, 2020, с. 7), супроводжуються зменшенням часу на перебування суден біля причалів, а отже – знижують витрати на логістику.

Необхідно підтримати думку Л. Філіпішиної про те, що сучасний розумний порт не слід розглядати лише як застосування цифрових технологій для оптимізації його роботи. Інтелект порту базується на його здатності розвивати спільний, комплексний підхід. Це пов'язано з тим, що, зважаючи на географічну обмеженість та обов'язковість участі портового шлюзу у товарних логістичних ланцюгах, морські порти вимагають скоординованих дій та політик, спрямованих на впровадження інновацій. Останні розробляються та реалізуються за участі портових адміністрацій, судноплавних компаній, виробників, відправників, отримувачів товарів, сировини та послуг, а також логістичних інтеграторів. Основним завданням при цьому стає створення комфортних та сталих екосистем, спільнот інтересів і практик, які перетворюють порт на більш інноваційний та більш привабливий для клієнтів (Філіпішина, 2018, с. 188).

Основні тенденції розвитку морської та портової галузі України визначаються програмними документами довгострокового стратегічного планування. Зокрема, Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року (Кабінет Міністрів України, 2020) передбачається, що у результаті реалізації стратегічної мети збалансованого розвитку та ефективного використання портових потужностей на інноваційній основі очікується забезпечення функціонування морських портів відповідно до концепцій «смарт-порт» (застосування новітніх технологій), «енергоефективний порт» (здійснення заходів з ресурсозбереження, відновлення та раціонального споживання ресурсів) та «зелений порт» (зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище). Для розв'язання проблем у сфері відновлення стратегічних об'єктів портової інфраструктури та інфраструктури загального користування необхідним визнане впровадження смарт-інфраструктури (новітніх технологій, що сприяють автоматизації та роботизації перевантажувальних процесів морських терміналів), екологічно безпечних технологій, спрямованих на зменшення шкідливих викидів від виробничих процесів у портах та отримання енергії з альтернативних джерел (розділ «Збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей»). А положення Національної транспортної стратегії до 2030 року (Кабінет Міністрів України, 2018) закріплюють узагальнені засади «розумного» та «зеленого» переходу транспортного комплексу України у цілому.

Зважаючи на з'єднаність морських логістичних мереж України з річковими, необхідно також звернути увагу на програмні документи розвитку внутрішніх водних сполучень та галузевий закон від 3 грудня 2020 р. «Про внутрішній водний транспорт» (Верховна Рада України, 2020). Так, відповідно до ст. 10 зазначеного Закону, одним з пріоритетних напрямів інвестування у сфері внутрішнього водного транспорту, що мають бути визначені Стратегією розвитку внутрішнього водного транспорту України, є запровадження інноваційних енергоефективних та екологічно безпечних технологій. Ця норма є єдиною у Законі, що закріплює вектор

модернізації галузі та спрямовує до програмного документа стратегічного планування її відновлення та ефективного функціонування. При цьому, Стратегію розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року, станом на вересень 2024 р., не схвалено, а її проєкт розміщено на офіційному сайті Мінінфраструктури України (Мінінфраструктури України, 2021b). Зокрема проєктом передбачено запровадження інноваційних енергоефективних та екологічно безпечних технологій на внутрішніх водних шляхах, а також забезпечення відповідності флоту екологічним стандартам Європейського Союзу (розділ «Основні завдання реалізації Стратегії»), що відповідає згаданій вище ст. 10 Закону «Про внутрішній водний транспорт». А проєктом Плану реалізації цієї Стратегії (Мінінфраструктури України, 2021a) відзначено необхідність гармонізації національного законодавства з вимогами щодо обмежень викидів суднами відповідно до європейських стандартів, а також розробка програми заходів стимулювання переходу до використанняощадливих силових установок у галузі.

Як підкреслюється у наукових дослідженнях, наведені завдання цілковито узгоджуються із загальносвітовими практиками, але досі очікують політичних та управлінських рішень та, як представляється, й розвиваючих і доповнюючих правових норм, спрямованих на модернізацію обладнання, насичення відповідних секторів кваліфікованим персоналом, подолання труднощів у забезпеченні захисту від кібератак та воєнної загрози (Кормич, Аверочкіна, 2024, с. 297–298). Такі заходи, спрямовані на формування концептуальних засад реформування галузі, є надзвичайно важливими, адже саме від рівня організації стратегічного планування залежить результативність механізму управління інноваційним розвитком морських портів у забезпеченні логістичної інфраструктури України (Ніколюк, Вітюк, 2020), а виконання визначених завдань має відбуватися системно та з дотриманням принципів сприяючого урядування і усебічної підтримки портів центральними, регіональними та місцевими органами публічного адміністрування.

Поряд з цим, необхідно звернути увагу на Закон України від 8 вересня 2011 р. «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» (Верховна Рада України, 2011), яким передбачено низку сфер, запровадження інновацій до яких є стратегічним пріоритетом для Української держави. До них, зокрема, належать технологічне оновлення та розвиток національної безпеки і оборони, агропромислового комплексу, впровадження нових технологій та обладнання для якісного медичного обслуговування, лікування, фармацевтики тощо (ст. 4). Водна транспортна діяльність (морська та річкова), а також відповідна портова галузь серед цих сфер не згадані. Узагальнено відзначено про освоєння альтернативних джерел енергії, нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи і суднобудування, застосування технологій більш чистого виробництва та охорони навколишнього природного середовища, а також розвиток сучасних інформаційних, комунікаційних технологій, робототехніки. На наше переконання, у переліку стратегічних та пріоритетних напрямів інноваційної діяльності в Україні має бути спеціально виокремлена модернізація морської та портової діяльності, а також судноплавства внутрішніми водними шляхами. Ці галузі є провідними для функціонування економіки держави, наповнення державного та місцевого бюджетів, забезпечення соціально-економічного розвитку прибережних регіонів та країни у цілому, а також стабільності зовнішньоекономічної діяльності. Це особливим чином підтверджується практикою функціонування галузі з початку 2022 року, зокрема у рамках інтенсифікації роботи Дунайського портового кластеру під час блокади портів Великої Одеси (Національний інститут стратегічних досліджень, 2023), під час дії Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів (2022–2023 рр.) (UN, n.d.) та Українського альтернативного морського коридору (з 2023 р.) (Мінінфраструктури України, 2024).

Технологічні інновації для забезпечення ефективності роботи морських портів України і повноправного входження до «сім'ї» сучасних, розвинутих та автоматизованих транспортних вузлів на теперішній час потребують державної підтримки та оновлення підходів до публічного адміністрування впровадження стартапів, які здатні вчинити значний вплив на якість роботи портової галузі і забезпечити належний рівень виконання портових операцій. Наприклад, коли порт при завантаженні окремих категорій вантажів використовує інноваційні методи пошуку та відсіювання сторонніх часток та бруду, це зменшує вірогідність

повернення такого вантажу отримувачем з порту призначення та застосування штрафних санкцій, сприяє підвищенню якості виконання контрактів, підсилює довіру між клієнтами та створює базис для нових угод, а отже активізує економічну діяльність та забезпечує ритмічне наповнення бюджетів. А якщо при цьому дотримується екологічний імператив, попереджуються різноманітні види забруднення довкілля та здійснюється перехід до використання альтернативних та відновлювальних джерел енергії – це свідчить про формування «зеленого» та «енергоефективного» порту.

Сучасні порти, здійснюючи поступовий перехід від уже звичних автоматизованих процесів до використання штучного інтелекту для їх оптимізації та підвищення ефективності, формують нове покоління «розумних» («смайт-портів»). Як відзначається у дослідженні оператора морської та портової логістики «Wilson Sons», станом на 2023 р. у світі налічувалося близько 85 великих стартапів, безпосередньо пов'язаних з впровадженням технології штучного інтелекту у портах (Wilson Sons, 2023). На підставі вивчення досвіду 45 країн було окреслено напрямки, що зазнали найширшого впливу цієї технології, а саме: планування часу прибуття та відбуття суден, прогнозування витрат палива та прокладання кращих маршрутів доставки. У дослідженні підкреслено, що технології штучного інтелекту значно допомагають автоматизації портових операцій, обробці даних про велику кількість процесів та показників, що їх супроводжують, а також сприяють забезпеченню безпеки, обранню кращих маршрутів для суден та часовому прогнозуванню. Завдяки таким рішенням зменшуються витрати, шкідливий вплив на навколишнє середовище та вирішуються проблеми логістики у перевантажених портах. Поряд із цим, штучний інтелект допомагає з внутрішньопортовою організацією праці та мінімізує вплив людського фактора, що часто зумовлює помилки і гальмування роботи. Отже, інтелектуальні порти можуть у найближчому майбутньому спростити судноплавну та портову галузі, а крім оптимізації та прискорення багатьох портових процесів, використання новітніх інформаційно-комунікаційних технологій позитивно позначиться також на екології та безпеці суден. Інтегровані в інтелектуальні системи екологічні, «зелені», рішення уже стали їх органічним компонентом та є результатом впроваджених новаційних рішень. «Зелений» розвиток визнається важливою концепцією «інтелектуальних» портів, а технологічні інновації є можливістю її досягнення. «Зелений» та «інтелектуальний» порт – це органічна цілісна система; інтеграція обох аспектів є неминучою для досягнення сталого розвитку порту майбутнього.

Висновки. Таким чином, базуючись на аналізі досвіду модернізації управління та правового регулювання впровадження інновацій у портову діяльність у зарубіжних та українських портах, а також попередніх наукових розробках у цій сфері, слід відзначити, що основними тенденціями реформування діючої нормативної бази може стати закріплення: 1) комплексного підходу до впровадження інновацій у портову діяльність, що поєднає зусилля не лише галузевих акторів, а буде спрямований на урахування їх фінансових інтересів та спрощення адміністративних формальностей; 2) стратегічних напрямків впровадження інновацій та відповідних інвестицій у морську та портову діяльність, а також галузь внутрішнього водного транспорту і відповідний портовий комплекс; 3) можливостей державно-приватного партнерства спеціального спрямування з утворенням вузькоспеціалізованих конструкторських бюро, зокрема на території окремих портів для забезпечення можливостей швидкого реагування на потреби їх інноваційного розвитку; 4) механізмів стимулювання суб'єктів (портів, операторів терміналів, судновласників, вантажовідправників тощо) до технічного та технологічного оновлення згідно з глобальними тенденціями цифровізації, автоматизації та екологізації діяльності у сфері водних транспортних сполучень.

Література

Аляб'єва О.М. (2020). Організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку морських портів [Автореферат докторської дисертації. Державний університет інфраструктури та технологій]. Київ. 20 с. https://files.duit.edu.ua/uploads/Сайт/3_НАУКА/СПЕЦ_РАДІ/К-26-820-05/aliabieva_o_m/aliabieva_oref.pdf

Верховна Рада України. (2011, 8 вересня). Закон про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні № 3715-VI. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3715-17#Text>

- Верховна Рада України. (2020, 3 грудня). Закон про внутрішній водний транспорт № 1054-IX. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
- Кабінет Міністрів України. (2018, 30 травня). Розпорядження про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>
- Кабінет Міністрів України. (2020, 23 грудня). Розпорядження про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року № 1634-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-p#n7>
- Кормич Б.А., Аверочкіна Т.В. (2024). Публічне адміністрування морського сектору: цифровізація, автоматизація та оновлення правового базису. *Право та державне управління*, 1, 294–301. <https://doi.org/10.32782/pdu.2024.1.41>
- Мінінфраструктури України. (2021a). План заходів з реалізації Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України до 2031 року. <http://surl.li/zzjsww>
- Мінінфраструктури України. (2021b). Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. <https://mtu.gov.ua/news/33077.html>
- Мінінфраструктури України. (2024, 18 вересня). Українським морським коридором транспортовано 70 млн тонн вантажів. <https://mtu.gov.ua/news/35937.html>
- Національний інститут стратегічних досліджень. (2023, 4 вересня). Напрями підвищення ефективності роботи портів Дунайського регіону. <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/napryamy-pidvyshchennya-efektyvnosti-roboty-portiv-dunayskoho-rehionu>
- Ніколюк О.В., Вітюк А.В. (2020). Інноваційні аспекти розвитку морських портів у забезпеченні логістичної інфраструктури України. *Ефективна економіка*, 4. <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.4.13>
- Філіпішина Л.М. (2018). Стратегічне управління інноваційним розвитком морських портів: закордонний досвід. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія : Економічні науки*, 36, 185-192.
- Afanasieva O., Pokora Ya. (2020). The formation of innovation policy of the seaport. *Development of Management and Entrepreneurship Methods on Transport*, 3(72), 61-76. <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-3-61-76>
- UN. (n.d.). Vessel Movements. Black Sea Grain Initiative Joint Coordination Centre. <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/vessel-movements>
- Wilson Sons. (2023). Unprecedented study by Wilson Sons finds 528 startups in the maritime and port industry worldwide. <http://surl.li/yqgofx>

References

- Aliabieva O.M. (2020). Orhanizatsiino-ekonomichniy mekhanizm innovatsiynoho rozvytku morskyykh portiv [Avtoreferat doktorskoi dysertatsii. Derzhavnyi universytet infrastruktury ta tekhnolohii]. Kyiv. 20 s. https://files.duit.edu.ua/uploads/Sait/3_NAUKA/SPETs_RADY/K-26-820-05/aliabieva_o_m/aliabieva_aref.pdf [in Ukrainian].
- Verkhovna Rada Ukrainy. (2011, 8 veresnia). Zakon pro priorytetni napriamy innovatsiynoi diialnosti v Ukraini № 3715-VI. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3715-17#Text> [in Ukrainian].
- Verkhovna Rada Ukrainy. (2020, 3 hrudnia). Zakon pro vnutrishnii vodnyi transport № 1054-IX. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2018, 30 travnia). Rozporiadzhennia pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-r#Text> [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2020, 23 hrudnia). Rozporiadzhennia pro vnesennia zmin do Stratehii rozvytku morskyykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku № 1634-r. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-p#n7> [in Ukrainian].
- Kormych, B.A., Averochkina, T.V. (2024). Publichne administruvannia morskoho sektoru: tsyfrovizatsiia, avtomatyzatsiia ta onovlennia pravovoho bazysu. *Pravo ta derzhavne upravlinnia*, 1, 294-301. <https://doi.org/10.32782/pdu.2024.1.41> [in Ukrainian].
- Mininfrastruktury Ukrainy. (2021a). Plan zakhodiv z realizatsii Stratehii rozvytku vnutrishnoho vodnoho transportu Ukrainy do 2031 roku. <http://surl.li/zzjsww> [in Ukrainian].
- Mininfrastruktury Ukrainy. (2021b). Stratehiia rozvytku vnutrishnoho vodnoho transportu Ukrainy na period do 2031 roku. <https://mtu.gov.ua/news/33077.html> [in Ukrainian].
- Mininfrastruktury Ukrainy. (2024, 18 veresnia). Ukrainyskym morskym korydorom transportovano 70 mln tonn vantazhiv. <https://mtu.gov.ua/news/35937.html> [in Ukrainian].
- Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen. (2023, 4 veresnia). Napriamy pidvyshchennia efektyvnosti roboty portiv Dunaiskoho rehionu. <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/napryamy-pidvyshchennya-efektyvnosti-roboty-portiv-dunayskoho-rehionu> [in Ukrainian].

Nikoliuk O.V., Vitiuk A.V. (2020). Innovatsiini aspekty rozvytku morskyykh portiv u zabezpechenni lohistychnoi infrastruktury Ukrainy. *Efektyvna ekonomika*, 4. <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.4.13> [in Ukrainian].

Filipishyna L.M. (2018). Stratehichne upravlinnia innovatsiinym rozvytkom morskyykh portiv: zakordonnyi dosvid. *Visnyk Pryazovskoho derzhavnogo tekhnichnogo universytetu. Seriya: Ekonomichni nauky*, 36, 185-192. [in Ukrainian].

Afanasieva O., Pokora Ya. (2020). The formation of innovation policy of the seaport. *Development of Management and Entrepreneurship Methods on Transport*, 3(72), 61-76. <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-3-61-76>

UN. (n.d.). Vessel Movements. Black Sea Grain Initiative Joint Coordination Centre. <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/vessel-movements>

Wilson Sons. (2023). Unprecedented study by Wilson Sons finds 528 startups in the maritime and port industry worldwide. <http://surl.li/yqgofx>

Анотація

Насарая А. В. Правові основи інноваційного розвитку морських портів України. – Стаття.

У статті охарактеризовано сучасні тенденції модернізації та впровадження нових технологій у портовій галузі у світі та в Україні. Відзначено, що ефективний інноваційний розвиток є завданням не лише локального рівня, а вимагає комплексних зусиль і координації функціоналу органів державного та місцевого адміністрування, розробки ефективної нормативної бази, формування працюючої системи стимулів та інвестицій, механізмів управління та протидії ризикам і налагодження міжнародного співробітництва. Підкреслено базисну функцію законодавства для оновлення портової галузі та впровадження інноваційних технологій. Охарактеризовано основні тенденції інноваційного розвитку морської портової діяльності та внутрішнього водного транспорту України, що закріплені програмними документами довгострокового стратегічного планування – Стратегією розвитку морських портів, Національною транспортною стратегією, проектом Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України. Запропоновано додання до переліку стратегічних напрямів інноваційної діяльності, що визначені Законом «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні», сфер модернізації морської та портової діяльності, а також судноплавства внутрішніми водними шляхами. Акцентовано увагу на тому, що ці галузі є провідними для функціонування економіки держави, розвитку прибережних регіонів та країни у цілому, а також стабільності зовнішньоекономічної діяльності, що особливим чином підтверджується з 2022 року. Окреслено основні тенденції реформування діючого законодавства України у напрямку інноваційного розвитку портової галузі: комплексний підхід з поєднанням зусиль не лише галузевих акторів, а й спрощення фінансових та інших адміністративних формальностей для них; чітке формування стратегічних напрямків впровадження інновацій та залучення інвестицій; державно-приватне партнерство спеціального спрямування; стимулювання технічного та технологічного оновлення згідно з глобальними тенденціями цифровізації, автоматизації та екологізації діяльності у сфері водних транспортних сполучень.

Ключові слова: порти, цифровізація, публічне адміністрування, правове регулювання, портова діяльність, смарт-порти, зелені порти, енергоефективні порти.

Summary

Nasaraya A. V. Legal basis of innovative development of seaports of Ukraine. – Article.

The article describes the current trends of modernization and introduction of new technologies in the port industry in the world and Ukraine. It has been noted that the effective innovative development is not only a local task, but requires the comprehensive efforts and coordination of the functionality of state and local administration bodies, the development of an effective regulatory framework, the formation of a working system of incentives and investments, the mechanisms for managing and countering risks and establishing of the international cooperation. The basic function of legislation has been emphasized for updating the port industry and introducing the innovative technologies. The main trends have been characterized of the innovative development of seaport activities and inland water transport of Ukraine, which are enshrined in the program documents of long-term strategic planning – the Strategy for the Development of Seaports, the National Transport Strategy, the draft Strategy for the Development of Inland Water Transport of Ukraine. It has been proposed to add to the list of strategic directions of innovation activity, defined by the Law "On Priority Directions of Innovation Activity in Ukraine", the spheres of modernization of sea and port activities, as well as navigation by inland waterways. The attention has been focused on the fact that these industries are the leading ones for the functioning of the economy of a state, the development of coastal regions and a state as a whole, as well as the stability of foreign economic activity, which is especially confirmed from 2022. The main tendencies have been outlined of reforming the current legislation of Ukraine in the direction of innovative

development of the port industry: an integrated approach with a combination of efforts not only of sectoral actors, but also simplification of financial and other administrative formalities for them; the clear formation of strategic directions for introducing innovations and attracting investments; the special-purpose public-private partnership; the stimulating technical and technological renewal in accordance with global trends in digitalization, automation and greening of activities in the sphere of water transport communications.

Key words: ports, digitalization, public administration, legal regulation, port activity, smart-ports, green ports, energy efficient ports.