

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет
«Одеська юридична академія»
ГО «Південно-український центр гендерних проблем»



**«СУЧАСНІ ПОЛІТИЧНІ ПРОЦЕСИ:
ГЛОБАЛЬНИЙ ТА НАЦІОНАЛЬНИЙ ВИМІРИ»**

**«MODERN POLITICAL PROCESSES: GLOBAL AND
NATIONAL DIMENSIONS»**

МАТЕРІАЛИ IV МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЇ
6 – 7 березня 2025 р.



м. Одеса

УДК 323.2+327(043.2)

За загальною редакцією президента Національного університету «Одеська юридична академія», доктора юридичних наук, професора, академіка Національної академії правових наук України, академіка Національної академії педагогічних наук України **С.В. Ківалова**.

Сучасні політичні процеси: глобальний та національний виміри: матеріали IV Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (м. Одеса, 6-7 березня 2025 р.) /за заг. ред. С. В. Ківалова. Одеса, 2025. 224 с.

Modern political processes: global and national dimensions : proceedings of the 4th International scientific and practical internet conference (Odesa, March 6-7, 2025) / Ed. S.V. Kivalov. Odesa, 2025. 224 p.

Матеріали видано в авторській редакції. Повну відповідальність за достовірність та якість поданого матеріалу несуть учасники конференції.

Марко О. (Київ) Концепція «п'ятої влади» у цифрову епоху	74
Барасій В. (Одеса) Трансформаційні процеси у медіа-просторі: вплив на політичну комунікацію.....	79
Воробйов В. (Одеса) Процес трансформації політичного представництва в умовах цифровізації суспільства	83
Махия С. (Київ) Штучний інтелект у глобалізаційних політичних процесах: переваги та ризики	87
Капсамун О. (Одеса) Стратегічні ризики проксі-війн в сучасному геополітичному протистоянні	92
Кропивко В. (Одеса) Комунікативні технології: від «інженерії згоди» до інтерактивного формування громадської думки	95
Чигідін В. (Одеса) Демократичне політичне представництво в муніципальних інституціях: баланс інтересів	99
Шевчук А. (Житомир) Постправда як чинник виборчого процесу: на прикладі президентських виборів в США 2024 року	103
Насарая А. (Одеса) Публічне адміністрування цифровізації портової діяльності в Україні	108
Галета Я. (Одеса) Суверенні права держави у системі багаторівневого управління морською діяльністю	114
Криворученко М. (Одеса) Цифровізація морської галузі: тенденції у сфері підготовки та дипломування моряків	119
Барановська В. (Одеса) Екологізація морської та портової діяльності: провідні глобальні ініціативи та правовий базис	123
Сушко А., Виговська В. (Одеса) Особливості демократичного транзиту в молдові	128
Возненко Л. (Одеса) Впровадження європейських стандартів у модель місцевого самоврядування в Україні	134
Проноза І., Піскун К. (Одеса) Вплив кібервійни на процес євроінтеграції: аналіз глобальних кейсів.....	138

ІІІ СЕКЦІЯ: ЕТНОНАЦІОНАЛЬНА ТА СОЦІОКУЛЬТУРНА ПОЛІТИКА: МОДЕЛІ, МЕХАНІЗМИ, ПРОБЛЕМИ ВПРОВАДЖЕННЯ

Rostetska S. (University of Nottingham (UK)) Vulnerability of migrants: from violence to modern slavery	142
Явір В. (Київ) Деколонізація в Україні: сучасний стан та перспективи	145
Кормич Л. (Одеса) Імідж влади як об'єкт в когнітивній війні	150
Голденштейн К. (Київ) Визначальні складові політики пам'яті	155

Публічне адміністрування цифровізації портової діяльності в Україні

Цифрова трансформація охоплює усе більше сфер життя сучасної людини, забезпечуючи автоматизацію фінансових, виробничих, логістичних та інших процесів. «Вибуховий» характер розвитку цифрових сервісів пов'язується з пандемією, але її завершення не зумовило гальмування діджитал-практик. Навіть навпаки – ковід-криза продемонструвала переваги нових інформаційних інструментів через підвищення продуктивності, можливість нівелювати вплив «людського фактора», оновити та прискорити управлінські механізми, залучити штучний інтелект для обробки великих обсягів даних, а через це – знизити операційні витрати та негативний вплив на довкілля.

Мореплавство та портова галузь, першими зазнавши нищівного впливу пандемії, першими же й почали реалізовувати нові практики роботи, зважаючи на необхідність забезпечення життєздатності глобальних ланцюгів постачання. І якщо суднові екіпажі ще досить довго зазнавали гуманітарного тиску, пов'язаного із закритими кордонами, то порти уже у квітні – травні 2020 року засвідчили стабільність функціонування, наскільки це було можливим за підвищених ризиків захворюваності робітників та карантинні вимоги. Цим було каталізовано впровадження портами нових програмних рішень та зумовлено їх безпрецедентну цифрову трансформацію. В європейському регіоні найзначніших діджитал-перетворень зазнали порти Антверпен-Брюгге та Роттердам. Перший запровадив декілька прогресивних смарт-рішень, зокрема цифрового двійника порту та власну систему обміну даними з використанням технології 5G, моніторинг акваторії та території за допомогою дронів, розумних датчиків та камер (14). Другий – оптимізував систему заходжень до порту та безпаперові цифровізовані управлінські інструменти для покращення логістики,

значно зменшив екологічні ризики і впровадив автоматизовану локальну торгівлю енергією (15). Звісно, ці порти є лідерами галузі і законодавцями цифрової «моди», а їхні інновації є кращими практиками, що підлягають запозиченню багатьма іншими акторами. Більшість із запроваджуваних ініціатив європейських портів здійснюються у рамках Європейського зеленого курсу (European Green Deal) (10) та низки фінансових проєктів: Connecting Europe Facility (9), Horizon Europe (11) та Innovation Fund (12), адже модернізація лише за рахунок основної діяльності може призвести до значного підвищення вартості перевезень та обробки суден, зробивши їх нерентабельними.

В Україні впровадження цифрових технологій та смарт-рішень для портів передбачено програмними документами стратегічного планування розвитку морської та портової діяльності: Морською доктриною України на період до 2035 року (1), Стратегією розвитку морських портів на період до 2038 року (2) та нещодавно оновленою Національною транспортною стратегією до 2030 року (5), якими ураховано керівні засади Європейського зеленого курсу. Систему органів публічного адміністрування впровадження нових інформаційно-комунікаційних рішень у портовій галузі становлять: Міністерство розвитку громад та територій України (далі – Мінрозвитку), Міністерство цифрової трансформації України (далі – Мінцифри), державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»), а також керівні органи окремих портів та терміналів України.

Відповідно до Положення (3), Мінрозвитку формує та реалізує державну політику, зокрема, у сфері реконструкції та модернізації інфраструктури морського та внутрішнього водного транспорту. У свою чергу Мінцифри є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики: у сферах цифровізації, цифрового розвитку, цифрової економіки, цифрових інновацій та технологій, робототехніки та роботизації, електронного урядування та

електронної демократії, розвитку інформаційного суспільства, інформатизації тощо [п. 1 Положення про Міністерство цифрової трансформації України (4)].

Статутом ДП «АМПУ» (7) передбачено, що до функціоналу Підприємства, серед іншого, належать такі пов'язані з впровадженням технічних інновацій види діяльності: дослідження й експериментальні розробки у сфері природничих і технічних наук; комп'ютерне програмування; діяльність із керування комп'ютерним устаткуванням; інша діяльність у сфері інформаційних технологій і комп'ютерних систем. При цьому, у Стратегічному плані розвитку ДП «АМПУ» на 2021–2025 роки (8) акцентовано увагу на низькому рівні цифровізації транспортних процесів та інформаційної взаємодії з галузями національної економіки в Україні та визначено однією з провідних цілей Підприємства модернізацію основних фондів та бізнес-процесів, а також підвищення ефективності функціонування і рівня міжнародної конкурентоспроможності морських портів України, зокрема через впровадження програмно-інформаційних комплексів, що забезпечують функціонал «морського вікна» та інтеграцію з міжнародними «цифровими коридорами».

Очевидно, що масштабне розгортання цифрової трансформації у портах України є утрудненим з 2022 р., але під час повоєнного відновлення галузь має змінитися за принципом «краще, ніж було», а органічною частиною таких інновацій очікувано стане впровадження інноваційних смарт-рішень. До речі, ще у 2018 р. в Україні було повідомлено про успішний досвід стивідорної компанії «Ольвія» із запровадження системи електронного управління портом «e-Port» з використанням технології блокчейн, що зробило діяльність порту більш прозорою та ефективною: на 34,4% прискорилося оформлення вантажів та, відповідно, строки їх обробки (6). Крім того, тестується система використання електронних коносаментів (далі – eBL), які є сучасною версією традиційних паперових документів, однією з ключових переваг якої є те, що цифровий формат спрощує оформлення та зменшує ризик втрати або пошкодження коносаменту, а його створення займає до п'яти хвилин у

порівнянні з більшим часом, необхідним для традиційних паперових версій. Цифровий коносамент також є належним чином кіберзахищеним, оскільки побудований з використанням технології блокчейн. Впровадження електронної документації у судноплавстві здійснюється Асоціацією цифрових контейнерних перевезень (далі – DCSA), заснованою у 2019 р. некомерційною організацією, що займається просуванням цифровізації та стандартизації глобальної індустрії контейнерних перевезень. Кілька років тому DCSA оголосила про плани перевести 50% промислової документації в електронні форми до 2025 р. з повною адаптацією до 2030 р. Однак станом на 2023 р. адаптація ринку становила лише 3 – 4%, а з того часу вона зросла до 4 – 5%. Деякі великі портові оператори та судноплавні компанії в Одесі та Чорноморську взяли участь у пілотних проєктах з eBL у співпраці з міжнародними партнерами. Одна з таких компаній (WaveBL) кілька років тому організувала презентацію eBL для українських клієнтів у партнерстві з судноплавною компанією ZIM (13; 16).

Таким чином, портова галузь активно перетворюється на інтелектуальну систему, що очікувано підвищить її ефективність та надійність. Інноваційні смарт-порти є новими суб'єктами, що активно використовують Інтернет речей, великі дані та хмарні технології для традиційних операцій і управління, що дозволяє досягти високого рівня автоматизації та ефективності вантажних операцій і суднового трафіку. Ці зміни поступово перетворюють звичайну транспортну галузь сектор на високотехнологічний сектор послуг. В Україні правовим базисом та передбаченими ним організаційними можливостями для провідних керуючих суб'єктів у сфері цифровізації портової діяльності створено необхідне підґрунтя для впровадження інновацій. Достатньо широкі за змістом нормативні формулювання надають можливостей для варіативності дій та активного розвитку, а спільні зусилля у цій сфері сприятимуть підвищенню прозорості, ефективності та інтеграції України до міжнародної, як глобальної, так й регіональної європейської логістичної системи. Необхідно також зауважити, що система публічного адміністрування цифровізації

портової діяльності в Україні не обмежується лише державними інституціями, а відкрита до співпраці з представниками приватного сектору, що свідчить про поступову зміну управлінських підходів від суто імперативного втручання до координації та об'єднання зусиль для досягнення загальної мети.

Список використаних джерел:

1. Кабінет Міністрів України. (2009, жовтень 7). *Постанова про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року* (№ 1307). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п#Text>
2. Кабінет Міністрів України. (2013, липень 11). *Розпорядження про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року* (№ 548-р). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-п#Text>
3. Кабінет Міністрів України. (2015, червень 30). *Постанова про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад та територій України* (№ 460). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-п#Text>
4. Кабінет Міністрів України. (2019, вересень 18). *Постанова про питання Міністерства цифрової трансформації* (№ 856). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/856-2019-п#Text>
5. Кабінет Міністрів України. (2024, грудень 27). *Постанова про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках* (№ 1550). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п#Text>
6. Мінрозвитку. (2018, серпень 17). *Систему «E-Port» ми запровадимо у порту Южний, Миколаївському та Одеському портах, – Володимир Омелян*. <https://mtu.gov.ua/news/30076.html>
7. Мінрозвитку. (б.д.). Статут державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (нова редакція). <https://mtu.gov.ua/files/Статут%20АМПУ.pdf>
8. *Стратегічний план розвитку ДП «АМПУ» на 2021-2025 роки, погоджений Наглядовою радою та затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 10.08.2020 року № 445*. <https://www.slideshare.net/slideshow/20212025-237776306/237776306>
9. European Commission. (n.d.). *The Connecting Europe Facility*. https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en
10. European Commission. (n.d.). *The European Green Deal*. <https://surl.li/tyzqco>
11. European Commission. (n.d.). *Horizon Europe*. <https://surl.li/gfuuvy>
12. European Commission. (n.d.). *Innovation Fund*. <https://surl.li/ehzdxx>

13. Global Ocean Link. (2024, July 23). *Digital in shipping: prospects of e-bills of lading in Ukraine*. <https://surli.cc/ssivkt>
14. Port of Antwerp-Bruges. (n.d.). *Smart port*. <https://surl.li/ixdoad>
15. Port of Rotterdam. (n.d.). *Step 6. Digitalisation*. <https://surl.li/dfxtzi>
16. Zim. (n.d.). *Цифрові рішення. Ми спрощуємо доставку для вас*. <https://surl.li/bkfvus>