

**МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО В УПРАВЛІННІ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЮ
ВЛАСНІСТЮ МОРСЬКИХ ПОРТІВ: ВИКЛИКИ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ТА СТАЛИЙ
РОЗВИТОК**

**INTERNATIONAL COOPERATION IN THE MANAGEMENT OF INTELLECTUAL
PROPERTY IN SEAPORTS: CHALLENGES OF GLOBALIZATION AND
SUSTAINABLE DEVELOPMENT**

Анотація. Дане дослідження спрямоване на аналіз міжнародного досвіду у сфері регулювання інтелектуальної власності та визначення механізмів, які сприяють збалансованому поєднанню інноваційного розвитку з правовим захистом технологій у портовій діяльності. Особливу увагу приділено розгляду патентування технічних розробок, захисту авторських прав на програмне забезпечення, реєстрації торгових марок та управлінню комерційними таємницями.

Ключові слова: інтелектуальна власність, морські порти, глобалізація, сталий розвиток.

Abstract. This study aims to analyze international experience in intellectual property regulation and identify mechanisms that contribute to the balanced integration of innovative development with the legal protection of technologies in port activities. Special attention is given to the examination of patenting technical developments, copyright protection for software, trademark registration, and the management of trade secrets.

Keywords: intellectual property, seaports, globalization, sustainable development.

У сучасному світі морські порти відіграють ключову роль у глобальній економіці, будучи стратегічними логістичними вузлами для міжнародної торгівлі та перевезень. Їхній розвиток безпосередньо пов'язаний із впровадженням інноваційних технологій, автоматизацією процесів та цифровізацією управління, що вимагає ефективного захисту інтелектуальної власності. В умовах глобалізації та зростаючої конкурентної боротьби інтелектуальна власність стає одним із головних активів морських портів, забезпечуючи їхню конкурентоспроможність, ефективність роботи та довгострокову стабільність. Здатність захищати інноваційні рішення, управлінські моделі, інформаційні системи, технічні розробки та екологічні технології є визначальним фактором для сталого розвитку портової галузі та її інтеграції в міжнародну економічну систему [1].

На тлі сучасних викликів, що постають перед морськими портами, важливо дослідити міжнародний досвід у сфері регулювання інтелектуальної власності та визначити механізми, які сприятимуть збалансованому поєднанню інноваційного розвитку з правовим захистом технологій. Метою цього дослідження є аналіз особливостей міжнародного співробітництва в управлінні інтелектуальною власністю морських портів та розгляд можливих стратегій забезпечення сталого розвитку портової інфраструктури через ефективну політику у сфері інтелектуальної власності.

Морські порти є не лише транспортними вузлами, а й великими інженерними комплексами, які оперують технологічними розробками, цифровими рішеннями, екологічними ініціативами та організаційними інноваціями. У цьому контексті інтелектуальна власність виступає гарантією збереження конкурентних переваг, дозволяючи портовим операторам захищати свої розробки, залучати інвестиції та ефективно розвивати сучасну інфраструктуру.

У портовій діяльності інтелектуальна власність охоплює низку об'єктів, що можуть бути захищені відповідно до міжнародного та національного законодавства. Одним із найбільш значущих видів є патенти, які поширюються на технічні рішення, що використовуються в портах, зокрема новітні системи навігації, автономні крани, автоматизовані складські комплекси та інші інженерні розробки. Патентування інноваційних технологій дозволяє портам зберігати ексклюзивне право на їхнє використання, а також сприяє монетизації інтелектуальної власності через ліцензування або комерціалізацію технологій. Важливим елементом управління інтелектуальною власністю є також торгові марки, які визначають імідж та впізнаваність портових комплексів у міжнародному просторі. Успішні морські порти активно використовують брендові стратегії для формування репутації, залучення клієнтів та розширення ділових зв'язків. Захист торгових марок гарантує ексклюзивне використання певних комерційних позначень, що дозволяє уникнути недобросовісної конкуренції та зловживань з боку третіх осіб.

Авторські права відіграють не менш важливу роль, оскільки вони поширюються на програмне забезпечення, що використовується в управлінні портовими процесами. Сучасні порти дедалі більше впроваджують цифрові технології для оптимізації логістичних операцій, керування вантажопотоками, автоматизації митних процедур та контролю за безпекою. Програмні рішення, такі як системи управління вантажними терміналами, електронні платформи для моніторингу транспортних потоків і штучний інтелект для аналізу ризиків, становлять важливий елемент інтелектуальної власності, оскільки їхній захист дозволяє портовим операторам уникати несанкціонованого копіювання та використовувати конкурентні переваги, пов'язані з унікальними алгоритмами та управлінськими моделями. Крім того, значну роль відіграють ноу-хау, тобто конфіденційні знання, які мають комерційну цінність. У сфері морських портів ноу-хау можуть включати методики управління персоналом, логістичні стратегії, специфічні організаційні процеси, які не підлягають патентуванню, але забезпечують унікальні переваги власникам. Управління ноу-хау потребує суворої політики конфіденційності та відповідного правового захисту, оскільки витік інформації може призвести до втрати конкурентних позицій.

Розвиток морських портів значною мірою залежить від впровадження інноваційних технологій, які сприяють підвищенню ефективності, екологічності та безпеки роботи портової інфраструктури. У сучасному світі порти поступово переходять на цифрові та автоматизовані рішення, що дозволяє мінімізувати людський фактор, підвищити швидкість обробки вантажів і забезпечити гнучкість управлінських процесів. Використання штучного інтелекту, Інтернету речей (IoT), робототехніки та блокчейн-технологій значно змінює ландшафт морської логістики, вимагаючи ефективного механізму правового захисту новітніх розробок. Наприклад, блокчейн-системи, які застосовуються для управління ланцюгами поставок, забезпечують прозорість та безпеку операцій, але водночас потребують чіткого правового регулювання, оскільки питання їхньої інтелектуальної власності залишається предметом міжнародних дискусій. Аналогічно, автономні судна та безпілотні транспортні засоби, що використовуються в портах, потребують захисту інтелектуальної власності, зокрема щодо програмного забезпечення, алгоритмів навігації та конструкційних рішень.

Управління інтелектуальною власністю на міжнародному рівні здійснюється через діяльність провідних організацій, які розробляють правові механізми, спрямовані на захист інновацій та регулювання міжнародних відносин у цій сфері. Однією з ключових організацій є Всесвітня організація інтелектуальної власності (WIPO), яка координує

міжнародні угоди, такі як Паризька конвенція про охорону промислової власності та Договір про патентну кооперацію (РСТ). Ці документи встановлюють основні принципи патентного захисту, спрощують процес реєстрації винаходів на міжнародному рівні та сприяють гармонізації законодавства різних країн. WIPO також забезпечує функціонування міжнародної системи реєстрації торгових марок (Мадридська система) та механізмів захисту авторських прав, що є важливими для морських портів, які використовують власні бренди, цифрові рішення та програмне забезпечення для управління логістичними процесами [2].

Значну роль у регулюванні інтелектуальної власності в морській галузі відіграє Міжнародна морська організація (ІМО), яка розробляє стандарти та рекомендації для портів і судноплавних компаній. ІМО сприяє захисту інтелектуальної власності через впровадження єдиних технічних стандартів, що стосуються цифровізації портової інфраструктури, автоматизації вантажних терміналів та впровадження новітніх технологій. Оскільки сучасні порти дедалі більше використовують цифрові рішення, такі як блокчейн-системи для митного контролю, штучний інтелект для прогнозування транспортних потоків та екологічні технології, захист авторських прав на ці розробки стає невід'ємним аспектом міжнародного співробітництва [3].

Ще однією важливою міжнародною угодою є Угода про торговельні аспекти прав інтелектуальної власності (TRIPS), укладена в рамках Світової організації торгівлі (WTO). Вона встановлює мінімальні стандарти для охорони патентних прав, авторського права, комерційних секретів та торгових марок, забезпечуючи однаковий рівень захисту інтелектуальної власності в країнах-учасниках. Виконання положень TRIPS є обов'язковим для всіх членів Світової організації торгівлі, що сприяє уніфікації підходів до регулювання інтелектуальної власності у сфері міжнародної торгівлі та логістики [4]. Впровадження цих стандартів у морські порти дозволяє їм ефективніше використовувати власні інновації, запобігати технологічному шахрайству та отримувати економічні вигоди від інвестування в нові технології.

Досвід різних країн у сфері захисту інтелектуальної власності морських портів свідчить про різні підходи до регулювання та впровадження правових норм. Такі держави, як США, Китай, Німеччина, Нідерланди та Сінгапур, демонструють найкращі практики в управлінні інтелектуальною власністю завдяки застосуванню сучасних правових механізмів та розвитку інноваційних рішень для портової діяльності. Наприклад, у США на федеральному рівні функціонує спеціальне законодавство, що регулює захист цифрових технологій у портах, включаючи програмне забезпечення, бази даних та логістичні алгоритми. Американські порти активно використовують патентний захист для технологій автономного управління контейнерними терміналами, екологічних рішень та систем штучного інтелекту, що забезпечує високий рівень їхньої конкурентоспроможності на міжнародному ринку.

У Європі важливу роль відіграє система захисту інтелектуальної власності Європейського Союзу, яка забезпечує єдиний механізм реєстрації торгових марок та патентів. Порти таких країн, як Нідерланди та Німеччина, використовують спеціальні стратегії цифровізації, що включають правовий захист інноваційних рішень через систему європейських патентів. Наприклад, порт Роттердама є одним із лідерів у впровадженні «розумних» технологій та використовує хмарні платформи, блокчейн-технології та автономні транспортні засоби, які мають правовий захист у рамках європейського законодавства про інтелектуальну власність.

Країни Азії, зокрема Китай і Сінгапур, демонструють стрімкий розвиток у сфері правового регулювання інтелектуальної власності. Китай активно вдосконалює законодавство у сфері патентного права та боротьби з контрафактною продукцією, що є важливим для захисту технологічних розробок у портах. Водночас Сінгапур є одним із провідних центрів цифрової трансформації портової діяльності та використовує ефективні

механізми захисту інтелектуальної власності, включаючи міжнародне патентування, стандарти безпеки та систему правового регулювання цифрових інновацій.

Стратегічні підходи до інтеграції інтелектуальної власності та сталого розвитку передбачають створення сприятливих умов для розвитку екологічно орієнтованих технологій, їхнього міжнародного патентування та ліцензування, а також впровадження фінансових механізмів, що заохочують інвестування у «зелені» інновації. Одним із ключових напрямів є впровадження моделей відкритих інновацій, які передбачають співпрацю між державними установами, науковими центрами, приватними компаніями та міжнародними організаціями. Наприклад, відкриті патентні платформи, що дозволяють безкоштовно або за мінімальну плату використовувати екологічно чисті технології, сприяють їх глобальному поширенню та пришвидшують процес декарбонізації морської галузі.

Також важливим елементом є розробка спеціальних правових механізмів для стимулювання використання інтелектуальної власності в інтересах сталого розвитку. Наприклад, багато країн впроваджують податкові стимули та фінансові преференції для компаній, які реєструють патенти на екологічні технології, що сприяє зростанню інвестицій у цю сферу. Крім того, міжнародні фонди та програми, такі як Європейський фонд сталого розвитку або Глобальний екологічний фонд, надають фінансову підтримку підприємствам, які впроваджують екологічні інновації в портових системах [5].

Одним із найуспішніших прикладів поєднання інтелектуальної власності та сталого розвитку є порт Роттердама, який є лідером у впровадженні «зелених» технологій. Використання сонячних і вітрових електростанцій для забезпечення портової діяльності, застосування систем очищення баластних вод та автоматизованих енергозберігаючих логістичних платформ забезпечується належним захистом інтелектуальної власності через систему європейських патентів та міжнародне ліцензування [6]. Подібні ініціативи впроваджуються в портах Сінгапура, Гамбурга та Лос-Анджелеса, які використовують цифрові технології для оптимізації роботи та зменшення екологічного навантаження.

Таким чином, поєднання механізмів управління інтелектуальною власністю та стратегій сталого розвитку дозволяє морським портам не лише підвищувати свою конкурентоспроможність, а й забезпечувати екологічну безпеку та відповідність міжнародним стандартам. Захист інновацій у сфері «зелених» технологій через патентування, авторське право та комерційну таємницю сприяє зростанню інвестицій, розвитку кооперації між державами та впровадженню новітніх рішень, спрямованих на зменшення негативного впливу на довкілля. Інтеграція інтелектуальної власності у процеси екологічної модернізації морських портів є ключовим фактором їхнього майбутнього розвитку, що забезпечить довготривалу стійкість глобальної морської інфраструктури.

Аналіз міжнародного співробітництва у сфері інтелектуальної власності в морських портах демонструє його критичне значення для розвитку інновацій, захисту технологічних досягнень та забезпечення конкурентоспроможності портової інфраструктури. В умовах глобалізації та швидкої цифрової трансформації управління інтелектуальною власністю набуває стратегічного характеру, оскільки сприяє поширенню передових технологій, регулюванню правових аспектів їхнього використання та стимулюванню наукових досліджень у сфері морського транспорту та логістики. Співпраця між країнами в рамках міжнародних організацій, таких як Всесвітня організація інтелектуальної власності (WIPO), Міжнародна морська організація (IMO) та Світова організація торгівлі (WTO), дозволяє гармонізувати нормативно-правову базу, встановлювати єдині стандарти патентування та ліцензування, а також розробляти механізми ефективного захисту прав інтелектуальної власності в межах портової діяльності.

Література

1. Осадчий М. Л. Пріоритети стратегічного розвитку транспортно-інфраструктурних підприємств. Науковий вісник Одеського національного економічного університету. 2024.

№ 7-8 (320-321). С. 166-174. DOI: <https://doi.org/10.32680/2409-9260-2024-7-8-320-321-166-174>.

2. WIPO. What is Intellectual Property? WIPO. Website. Available at: <https://www.wipo.int/about-ip/en/>. (дата звернення: 18.02.2025).

3. International maritime organization. Partnerships and Projects. Website. Available at: <https://www.imo.org/en/OurWork/PartnershipsProjects/Pages/default.aspx>. (дата звернення: 18.02.2025).

4. WIPO. Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights. Website. Available at: <https://www.wipo.int/wipolex/en/treaties/details/231>. (дата звернення: 18.02.2025).

5. Осадчий М.Л. Інституційно-економічні механізми розвитку інфраструктури господарювання морських портів України. Ефективна економіка. 2024. №11. DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.11.104>.

6. Port of Hamburg. Port of Innovation - The Port Development Plan 2040. Website. Available at: <https://www.hafen-hamburg.de/en/portofhamburg/port-of-hamburg/>. (дата звернення: 18.02.2025).

References

1. Osadchyi M. L. Priorities of strategic development of transport infrastructure enterprises. Scientific Bulletin of Odesa National Economic University. 2024. No. 7-8 (320-321). P. 166-174. DOI: <https://doi.org/10.32680/2409-9260-2024-7-8-320-321-166-174>.

2. World Intellectual Property Organization (WIPO). What is Intellectual Property? WIPO. Website. Available at: <https://www.wipo.int/about-ip/en/>. (Accessed: 18.02.2025).

3. International Maritime Organization. Partnerships and Projects. Website. Available at: <https://www.imo.org/en/OurWork/PartnershipsProjects/Pages/default.aspx>. (Accessed: 18.02.2025).

4. World Intellectual Property Organization (WIPO). Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights. Website. Available at: <https://www.wipo.int/wipolex/en/treaties/details/231>. (Accessed: 18.02.2025).

5. Osadchyi M. L. Institutional and economic mechanisms for the development of the economic infrastructure of Ukrainian seaports. Effective Economy. 2024. No. 11. DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.11.104>.

6. Port of Hamburg. Port of Innovation - The Port Development Plan 2040. Website. Available at: <https://www.hafen-hamburg.de/en/portofhamburg/port-of-hamburg/>. (Accessed: 18.02.2025).