

ECONOMIC LAW AND ECONOMIC PROCEDUREDOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-040-7-24>**ЕЛЕКТРОННІ ПОСЛУГИ ЯК РІЗНОВИД ГОСПОДАРСЬКОЇ
ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКОГО ПОРТУ****Аягут Н. Г.***ORCID ID: 0000-0003-1357-6853**ад'юнкт кафедри господарсько-правових дисциплін**Донецького юридичного інституту**Міністерства внутрішніх справ України**м. Маріуполь, Донецька область, Україна*

Сьогодення сфери послуг характеризується розширенням необхідності та можливостей застосування інформаційних технологій. У різних галузях господарства поступово запроваджуються електронні послуги, в тому числі у галузі портового господарства. Завдяки застосуванню електронних портових послуг можна вирішити ряд проблемних питань, а саме: забюрократизованість дозвільних процедур, у яких виникає необхідність в процесі здійснення господарської діяльності морського порту, забезпечення рівного доступу до інформації усіх учасників господарювання і таке інше. При цьому, існуючі порушення у сфері надання цих послуг знижують ефективність виконання завдань, які можливо вирішити за допомогою їх застосування.

Деякі моменти застосування інформаційних технологій у портовій діяльності вивчали: Габ О.Г. [1, с. 325-330], Боліщук М.А. [2, с. 54-59], Прус Л.Р. [3, с.85-94]. Але, розгляду особливостей електронних портових послуг у наукових студіях приділено недостатньо уваги.

В межах дослідження розглянемо сутність Інформаційної системи портового співтовариства (далі – ІСПС). Цю систему було запроваджено вперше в Одеському морському порту ще в 2011 році з метою скорочення тривалості процедур оформлення пасажирів і вантажів в рамках пілотного проекту «Єдине вікно – локальне рішення» [4]. Система запроваджувалась поетапно. І тільки в березні 2020 року

завершилась процедура переводу оформлення митних контейнерів повністю на електронне оформлення [5].

Слід позитивно оцінити запровадження цієї системи у діяльності вітчизняних морських портів. Зокрема, Габ О.Г. зазначає, що метою ІСПС є зменшення паперового документообігу при реалізації всіх операційних процедур у порту, який стосується обробки суден, оформлення вантажів, контрольованої безпеки руху товарів та транспортних засобів за межі порту, прискорення та спрощення процедур контролю без шкоди для їх форм, обсягів, встановлених законодавством, та якості [1, с. 328]

Боліщук М.А. наголошує, що створення ІСПС надасть реальний поштовх розвитку сприятливого правового простору, гармонізації обміну даними між різноманітними учасниками транспортного процесу та державними контролюючими органами на рівні світових стандартів та сприятиме позитивним зрушенням напрямленим на інтеграцію з Європою на рівні міжнародних ланцюгів поставок товарів [2, с. 58]

Але, наявні і певні негативні нюанси у функціонуванні цієї системи. Як і сповільнюють її позитивний вплив. Наприклад, Антимонопольний комітет України, (далі – АМКУ), на підставі вивчення поточного стану використання ІСПС в українських морських портах зазначає про необхідність удосконалення цієї системи, тому що «функціонування ІСПС не є ефективним, оскільки подача документів в електронній формі транспортними компаніями не є обов'язковою у зв'язку із запровадженням механізму подачі документів у паперовій формі через адміністрацію ДП «АМПУ». Водночас Національний проект «Єдине вікно – локальне рішення» проголошений державою в особі відповідних органів влади фактично був переданий до приватної структури без забезпечення контролю, зокрема щодо питань ціноутворення. Невтручання державних органів має негативні наслідки, пов'язані з понесенням затрат експедиторськими компаніями. Відсутність закріпленого в нормативно-правових актах статусу ІСПС, порядку функціонування системи не забезпечує прозорості її роботи та доступу до неї усіма учасниками» [6].

Науковці також наголошують на наявності ряду проблем у функціонуванні вітчизняної ІСПС, зокрема Прус Л.Р. вказує на проблеми в організації відносин державного і приватного партнера в сфері функціонування ІСПС: відсутність визначених у нормативно-правових актах процедур вибору на основі проведення відкритого конкурсу чи за тендерною процедурою суб'єкта господарювання, яке є Центром обробки даних; інформація про умови державно-приватного співробітництва між приватною компанією (Центром обробки даних) та

АМПУ не оприлюднюється; держава не отримує вигід від впровадження інформаційної системи, оскільки всі права на неї належать дочірній компанії АТ «Пласке»; відсутнє закріплення на нормативному рівні використання приватною компанією інформації державного значення, захисту інформації, яка потрапляє у розпорядження приватної компанії з ІСПС; необхідне вдосконалення нормативно-правової бази з регулювання відносин ІСПС та ін. [3, с. 88]

Основними нормативно-правовими актами щодо регулювання питань використання інформаційних технологій у морських портах є: Постанова КМУ від 25.05.2016 року № 364 «Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю»; Постанова КМУ від 21.05.2012 року № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними». Також у цей список можна віднести Закон України про електронну комерцію та Закон України про електронні довірчі послуги. Всі ці акти не мають достатньо нормативної інформації для належного регулювання відносин щодо надання електронних портових послуг.

Вважаємо, що на разі існує необхідність у прийнятті окремого нормативно-правового акту на рівні КМУ щодо регулювання функціонування ІСПС в українських морських портах, у якому слід визначити основні положення у нормативно-правовому забезпеченні яких виникне необхідність, як то визначення ІСПС, користувачі ІСПС, механізм організації і безпосереднього функціонування цієї системи та інші питання. Поки що прийняття відповідного документу залишилось на стадії законопроекту.

На необхідність нормативно-правового закріплення механізму функціонування інформаційних систем портового співтовариства, права власності на забезпечення інформаційних систем портового співтовариства, доступу суб'єктів господарювання до систем тощо вказує і АМКУ [7, с. 9]

На підставі вищевказаного зазначимо про наявність такого виду портових послуг як електронні портові послуги. Вони стосуються в більшій мірі митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю. Тобто такої категорії портових послуг яку можна назвати адміністративними портовими послугами.

У Європейському союзі використовується термін «e-Maritime services», що у перекладі «е-морські послуги» або «електронні морські

послуги». Під ними розуміються послуги, що використовують передові та взаємодіючі інформаційні технології у секторі морського транспорту для спрощення адміністративних процедур та полегшення пропускну здатності вантажів у морі та в портових районах, включаючи послуги єдиного вікна, такі як інтегроване єдине морське вікно, передбачене Директивою 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради, системи портових спільнот та відповідні митні інформаційні системи [8].

При цьому, в українському законодавстві відсутнє подібне поняття.

Встановимо основні ознаки електронних портових послуг:

1. Є послугами, що надаються у морських портах, тобто портовими послугами;
2. Надаються в електронній формі;
3. В основному стосуються видання митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю;
4. Призначені для спрощення дозвільних процедур, виконання інформаційної функції;
5. Передбачають можливість обмін даними, зворотного зв'язку.

На підставі зробленого аналізу можливо зробити висновок, що українська влада робить певні кроки у бік розвитку морської портової галузі. Зокрема було запроваджено ІСПС у всіх морських портах, продовжується подальше введення системи «єдиного вікна» у вітчизняну портову галузь. Проте ці кроки є подекуди не закінченими. Також під час їх реалізації виникають певні проблеми вирішення яких ігнорується чи відкладається. Це робить застосування в Україні інформаційних технологій більш неефективним, ніж воно могло бути за наявності продуманого та системного підходу. Це можливо лише за умови: наявності зворотного зв'язку з користувачами цих електронних систем для надання електронних послуг; не надмірній, але достатній участі держави в адаптації цих систем до реалій української портової галузі та таке інше. ІСПС є основою для надання електронних портових послуг. Головною проблемою застосування електронних технологій є відсутність необхідної нормативно-правової бази. Пропонуємо, на підставі встановлених вище ознак електронних портових послуг визначати останні як *послуги, що надаються у морських портах, оформлені в електронній формі, і в основному стосуються видання дозвільних документів митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фіто санітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю, спрямовані на спрощення дозвільних процедур та виконання інформаційної функції, передбачають можливість обміну інформацією і наявність зворотного зв'язку.* Це

визначення слід включити в Правила надання послуг у морських портах, затверджених Наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 року № 348.

Література:

1. Габ О.Г. Функціонально-організаційні детермінанти забезпечення адаптивної стратегії інноваційного розвитку морських портів. *Економічний аналіз: зб. наук. праць. Тернопільський національний економічний університет; редкол.: О. В. Ярощук (голов. ред.) та ін. Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка». 2018. Том 28. № 1. С. 325–330. ISSN 1993-0259.*

2. Боліщук М.А. ІСПС: застосування новітніх технологій для прискорення проходження митних процедур в морських портах. *Митна справа. 2014. № 6.С. 54–59*

3. Прус Л.Р. Проблеми функціонування інформаційної системи портового співтовариства в морських портах України. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. 2017. № 31. С. 85–94*

4. Законопроект щодо функціонування ІСПС опубліковано для публічного обговорення. URL: www.usra.gov.ua > novini > 8... (дата звернення 01.02.2021 р.)

5. з 1 березня Одеський порт повністю перейде на електронне оформлення імпорتنих контейнерів. URL: www.qdpro.com.ua > news (дата звернення 02.02.2021 р.)

6. АМКУ за ефективне функціонування ІСПС. URL: amcu.gov.ua > news > amku-z... (дата звернення 03.02.2021 р.)

7. Пропозиції – Антимонопольний комітет України. В PDF. URL: www.amc.gov.ua > document (дата звернення 04.02.2021 р.)

8. REGULATION (EU) No 1315/2013 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU. Document 02013R1315-20160603 ELL: eur-lex.europa.eu > legal-content > TXT