

ПРИСКОРЕНИЙ РОЗВИТОК ІТ У СУДНОПЛАВСТВІ –  
КРИТЕРІЙ ДОСТУПУ НА ФРАХТОВИЙ РИНОК ЄС

FEET OF APPLICATION OF IT IN A NAVIGATION –  
CRITERION OF ACCESS TO THE CHARTERED MARKET OF EU

Липинська О.А., Гуцу Г.І., Зарембо І.М.  
Alena Lipinskaya, Genadiy Gutsu, Igor Zaremba

---

---

*В статье рассмотрены основные аспекты применения информационно-коммуникационных технологий в процессе организации перевозки, а также степень ее реализации в международной и европейской морской торговле. Проанализирована оценка выхода украинских судоходных компаний на соответствующий уровень, исходя из особенностей применения международного права в Украине.*

Процес морської бізнес-комерції суттєво змінився за останнє десятиліття. Для того, щоб залишатися конкурентоспроможними, компанія повинна все частіше винаходити більш ефективні способи ведення бізнесу. Щоб вижити в конкурентному середовищі морських перевезень, компанії доведеться досягати балансу між ефективною діяльністю та скороченням витрат. Так як сфера морського транспорту є дуже конкурентоспроможною, компанії повинні бути підготовлені до впровадження нових технологій в існуючі структури.

*Постановка проблеми.* Ринок морського транспорту відрізняється високим рівнем стохастичності дуже нестабільний з постійними змінами, тому менеджмент компанії повинен бути підготовлений до обставин змінного середовища з метою максимізації прибутку, уникнення ризику витіснення з бізнесу іншими більш сильнішими конкурентами, підвищення рівня власної конкурентоспроможності, швидкого реагування на зміни в конкурентному середовищі. Завдання, які декілька років тому потребували витрат значного часу і людських ресурсів, сьогодні може бути досягнуто лише в кілька секунд за допомогою інформаційних технологій [1]. Такі обставини, обумовлені еволюцією електронної торгівлі, не можна ігнорувати, тому що вони добре довели переваги її використання для максимізації прибутку і скороченні витрат.

Місією морського транспорту є переміщення товарів і людей між пунктами відправлення і призначення, з максимальною якістю і мінімальними витратами [2]. Щоб робити це ефективно, і оптимізувати ведення бізнесу морськими транспортними компаніями, були розроблені нові технології на основі мережевих послуг, що надаються через Інтернет. Тому важливо дати зрозуміти національним компаніям, що продуктивність морських транспортних перевезень може бу-

ти суттєво покращена шляхом використання електронної торгівлі, насамперед через зниження витрат в результаті використання мережі Інтернет.

*Постановка завдання.* Ціль даної статті полягає у оцінці ступеню реалізації інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) в міжнародній та європейській морській торгівлі та можливості виходу українських судноплавних компаній на відповідний рівень електронної комерції.

З огляду на складність процесу організації роботи флоту, морські перевізники повинні розробити власний підхід до здійснення електронної торгівлі транспортними послугами в цей перехідний період виходячи з необхідної, але обмеженої кількості зв'язків і визначити, як їм краще діяти в сучасному електронному ринку.

*Аналіз досліджень з даної проблеми.* Свого часу Роберт Меткалф (Robert Metcalfe), засновник найбільш популярної комп'ютерної мережі висунув ідею, що цінність (value) комунікаційної мережі пропорційна не кількості учасників (як у класичній трансляційній мережі), а кількості зв'язків між ними. Кількість жезв'язків він, як людина ділова, оцінив грубо, але виразно — по максимуму, виходячи з того, що кожен пов'язаний з кожним. У цьому випадку число зв'язків пропорційно квадрату числа вузлів мережі. Осць цю формулу коментатор ІТ-сектору Джордж Гилдер (George Gilder) і назвав в 1993 році «законом Меткалфа» [3]. Загальна вартість мереж сьогодні дає можливість судноплавним лініям працювати з Інтернет спільнотами на ринках у чотирьох стратегічних напрямках діяльності, таких як: стратегічні альянси, стратегічний маркетинг, стратегічні операції, стратегічне співробітництво. Кожен аспект успішної реалізації цих стратегій значною мірою залежить від стратегічного партнерства з компаніями інформаційних технологій (наприклад, Cisco, IBM, Oracle і т.д.). Такі програмні рішення, як ERM (планування ресурсів підприємства) та CRM (управління взаємовідносинами з клієнтами) цих компаній дозволяють судноплавним ліній і пов'язаним з ними компаніям сервісної діяльності та альтернативним перевізникам обмінюватися інформацією всередині країни і ззовні через Інтернет.

*Виклад основного матеріалу.* Однак, успіх в стратегії електронного бізнесу вимагає залучення всіх учасників в віртуальний ланцюжок створення вартості та інтеграції різних систем (наприклад, DBMS і т.д.) [4]. Це дає можливість організації зібрати, організувати та розповсюджувати великий обсяг інформації через Інтернет. На рисунку 1 схематично показано такий напрямок здійснення електронної торгівлі як B2B на електронних ринках, пов'язаних з лінійним судноплавством.

Електронна торгівля послугами судноплавних ліній сьогодні охоплює всі райони починаючи з електронних закупівель і закінчуючи електронним обслуговуванням клієнтів на основі комплексного підходу, що потребує своєчасне і точне переміщення інформації через брандмауери як між зовнішніми компаніями, так і внутрішньофірмових департаментів [5]. Інтеграції в межах ланцюжка компанії дає можливість ефективно застосовувати систему планування ресурсів підприємства (Enterprise Resource Planning) [6]. Сьогодні, після успішного впрова-

дження програмного забезпечення ERP систем, деякі ІТ компанії і провайдер сервісу пропозицій (ApplicationServiceProviders) відіграють важливу роль, дозволивши всім учасникам обмінюватися відповідною інформацією між їхніми базами даних. Бази даних компаній дозволяють всім учасникам ділитися інформацією систематично в синхронізованому порядку, даючи можливість всім контролювати весь процес судноплавства в їх внутрішньому та зовнішньому віртуальному ланцюгу.

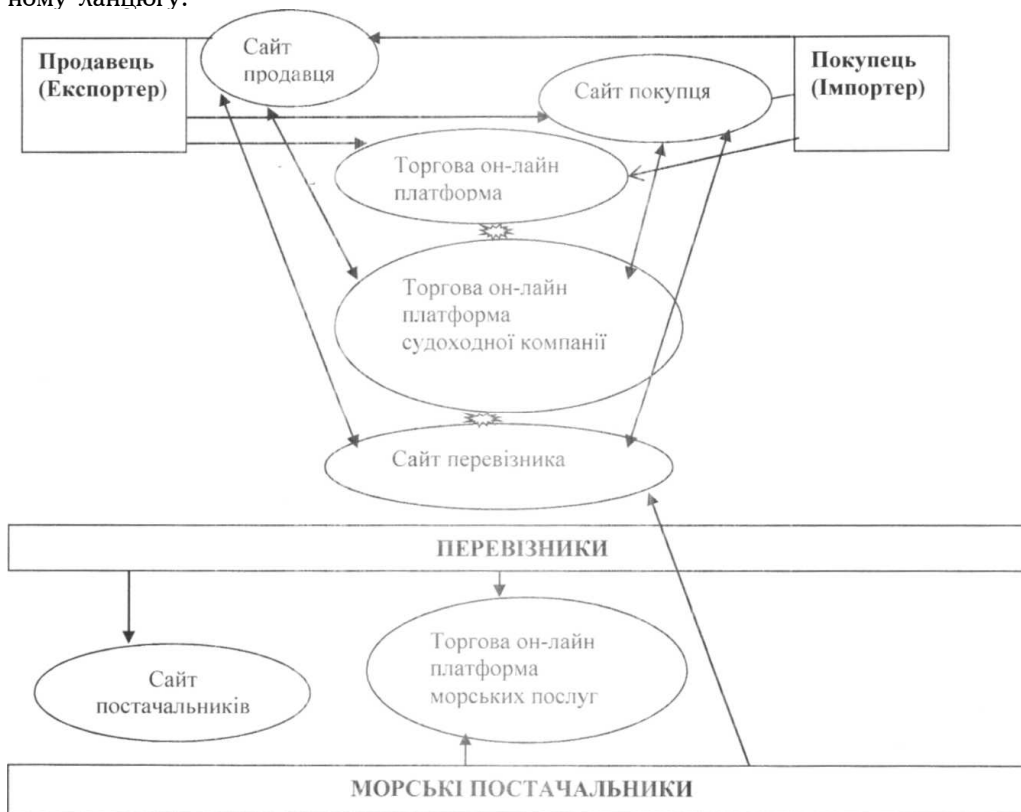


Рис. 1. Електронна торгівля B2B в лінійному судноплавстві

Сфери застосування електронної торгівлі в судноплавному бізнесі досить різноманітні. Поряд з доставкою вантажів судноплавною лінією, відділ електронних продаж та електронної діяльності лінійного оператора займається діяльністю від придбання запасних частин, бункеру, провізії, контейнерів впритул аж до обміну контейнерами з іншими їх власниками. Весь торговий процес від одержання запиту на котирування до розрахунків за фізичну доставку може бути організований у сеті Інтернет. Це дозволяє судноплавними лініями дотримуватись кращої практики з точки зору ефективності витрат (наприклад, зниження витрат на придбання шляхом зіставлення більшої кількості альтернатив, формування електронних заявок та безпаперових операції, передачі даних з використанням XML, заснованих на новій MTML (MarineTradingMarkupLanguage).

З боку операторів судноплавних ліній та їх агентів використовуються інструменти електронної торгівлі для отримання кращих результатів роботи суден і операцій вивантаження/завантаження як в портах відправлення/призначення, так і між флотом різних суднових операторів, які працюють на напрямках перевезення. Щодо операцій по судну, агенти повідомляють, пов'язаних з портом асоціацій вантажовласників проможливу дату прибуття суден на рейд та під розвантаження для своєчасного здійснення портових послуг (наприклад, електронне декларування вантажу, електронне замовлення суміжного транспортного засобу, пропуску у порт, робіт з завантаження/розвантаження контейнерів, тощо.). При здійсненні операцій завантаження/розвантаження оператори судноплавних ліній та їх агенти за допомогою електронного документообігу краще організують виконання інструкцій, пов'язаних з переміщенням власних пустих та повних контейнерів у порт вантажовідправникам чи вантажоодержувачам, операторам інших транспортних засобів та складської діяльності, відправку вантажних маніфестів і інших транспортних документів у порт та митним органам для прийняття оформленого митницею офіційного підтвердження, обмін інформацією та інших видів повідомлень по конкретних видах вантажу (наприклад, небезпечних) з партнерами по перевезенню (наприклад, експедиторами, агентами), запобігають можливим перешкодам на шляху вільного просування товарів. Порт або приватні інформаційні та комунікаційні Інтернет-портали (наприклад, PortNet, portsnportals) сьогодні дають можливість всім компаніям ділитися інформацією своєчасно і комплексно, особливо у портах на Далекому Сході, перш за все це порти Сінгапур, Гонконг) [7].

Одночасно, маркетинг та продаж по Інтернету призводять до появи деяких нових додаткових комісій у бізнес-сфері лінійних перевезень [8]. Концепція дезінтермедіації (усунення або скорочення кількості посередників між виробником продукту і його кінцевим споживачем), яка сприяє прямим продажам через Інтернет, поступово замінюється на принцип реінтермедіації (відновлення посередництва) який реалізується через комплексні засоби електронного маркетингу та електронного продажу, коли пропозиція розповсюджується від сайту лінії чи її агента на сайти інших користувачів Інтернету, навіть не пов'язаних з транспортною діяльністю. Звідси й з'являються нові посередники. Сьогодні сайти бронювання вантажу, портали і сайти аукціону стають важливими додатковими каналами електронного продажу для судноплавних ліній та знижують витрати центрів обслуговування і інформації на маркетинг і збут (наприклад, електронний коносамент, відстеження контейнерів та ін.). Основні судноплавні портали створено судноплавними лініями, які контролюють понад 85% загального обсягу ринку лінійних перевезень. Системи інтеграції між судноплавними лініями і порталами дозволяють обом сторонам знайти необхідні дані. Крім веб-сайтів судноплавної лінії, Інтернет-агентидуже зацікавлені в тому, щоб вантажовідправники купували Інтернеті всі лінійні послуги, але традиційні звичаї і практика в деяких країнах не дозволяють вантажовідправнику придбати послугу тільки з веб-сайтів. Відсутність мікросайтів агентів в лінійному корпоративному веб-сайті стимулює більшість вантажовідправників здійснювати послуги в області морсь-

ких перевезень, так як вони це робили раніше. Таким чином, традиційна покупка послуг судноплавних ліній через лінійних агентів мінуючи Інтернет існує й до сьогодні. Але Інтернет мережі між судноплавними лініями і їх агентами дозволяють обом сторонам контролювати замовлення, які надходять не тільки з он-лайн мережі а і традиційним шляхом, оскільки відправлення замовлення в систему та поміщення її в централізовану базу даних і збір всіх замовлень з цієї бази даних дозволяє судноплавними лініями та їх територіальним агентам продажу працювати більш ефективно. У внутрішньофірмовій мережі, Інтранет також поліпшує результативність здійснення послуг судноплавства від організаційної діяльності до горизонтальної координації шляхом інформаційного об'єднання усіх відділів, які пов'язані на здійсненні судноплавної діяльності та використанні спільних баз даних.

Послуги інформаційних центрів до і після реалізації процесів продажу в лінійному судноплавстві можуть бути доставлені прямим і непрямим шляхом за допомогою XML повідомлень та документації в режимі 24/7 на веб-сайтах. Після реєстрації в якості вантажовідправника на веб-сайті судноплавної лінії, після того як надані всі цифрові сертифікати і персоналізація, веб-сайт також дозволяє відправникам отримувати ці послуги любим безпечним засобом. Крім того Web-технології дозволяють судноплавним лініям надавати деякі послуги безпосередньо через мобільні телефони відправників [9].

Більшість компаній морського транспорту, як і раніше, орієнтовані на "традиційні" засоби ведення бізнесу, частково з-за архаїчного підходу, а частково із-за неможливості забезпечити необхідне фінансування електронних угод. Незважаючи на ясні і численні свідчення на користь електронної торгівлі, рівень інформатизації все ще відносно низький, і відсутність освіченого персоналу є досить очевидною.

Мета європейської електронної морської ініціативи полягає у тому, щоб сприяти послідовним, прозорим, ефективним і спрощеним рішенням на підтримку співробітництва, взаємодії та узгодженості між державами-членами, секторами, бізнесом та системами, що беруть участь у європейській транспортній мережі. Ця мета цілком відповідає Лісабонській угоді, "Білій книзі" транспорту, книзі з комплексної морської політики, інформаційному суспільству та цілому ряду інших ініціатив завдяки впровадженню електронних засобів комунікації [10].

Цілі електронної морської галузі відповідають "морській транспортній стратегії на 2008-2018" [11], через підтримку підвищення ефективності та якості морських транспортних послуг для задоволення європейських економічних, соціальних та екологічних потреб у відповідності з комплексною морською політикою.

У більш широкому контексті Лісабонської стратегії, галузь електронного морського транспорту тісно пов'язана з європейською діловою ініціативою, яка була створена відповідно до Лісабонської мети про те, що ЄС у перспективі має стати в світі найбільш конкурентоспроможним, заснованим на знаннях суспільством. Ця стратегія ЄС підкреслює важливу роль ІКТ для продуктивності та

інновацій, а також припускає нову еру електронних бізнес-рішень на основі комплексних ІКТ систем та інструментів. У цьому контексті політика розвитку електронної морської торгівлі може розглядатися в якості ініціативи, спрямованої на розвиток електронного уряду та розвиток електронного бізнесу в секторі морських перевезень [11].

Політика розвитку електронної морської торгівлі також тісно пов'язана з:

1) ініціативою "електронного фрахту" ініційована ЄС планом дій з перевезення та логістики, який бачить як безпаперове функціонування, електронний обмін інформацією приєднується до фізичного потоку товарів на безпаперовій основі побудованої завдяки ІКТ;

2) ініціатива «електронної митниці», спрямована на створення умов для безпаперового здійснення митних операцій та торгівлі за рахунок створення електронної митної системи держав-членів сумісної один з одним і створення єдиного, загального комп'ютерного порталу.

Морський транспорт є основним засобом для торгівлі між ЄС та третіми країнами, ним перевозиться близько 40% внутрішнього ринку вантажних потоків і 90% зовнішньої торгівлі ЄС [12]. Його роль у створенні стійкої європейської транспортної мережі накладає підвищені вимоги до транспортних операторів, зокрема європейських портів, а також адміністрацій, які відповідають за різні види контролю (безпека, митна безпека, імміграція та ін.) для підвищення ефективності та якості їх послуг.

Тим не менш, європейська індустрія морського транспорту відстає від інших секторів у впровадженні сучасних ІКТ технологій, що перешкоджає прогресу у відношенні підвищення ефективності та покращення якості та стримує його розвиток в економічному секторі, який базується на знаннях. На залізничному транспорті та внутрішньому водному судноплавстві, розміщення узгодженої європейської структури для інформаційних потоків отримує підтримку з боку європейських залізничних систем управління дорожнім рухом (ERTMS), а також річкових інформаційних служб (PIS) відповідно. На відміну від залізничних перевезень, морські перевезення обслуговуються тільки обмеженим набором комунікаційних технологій і програм, в тому числі SafeSeaNet, автоматична ідентифікаційна система (AIS), відстеження на великі дальності (LRIT) та інформаційні системи порту [13].

Конкретні проблеми реалізації політики розвитку електронної морської торгівлі включають той факт, що:

1) адміністративні процедури в морському транспорті є складною і тривалою справою. Вони і сьогодні нерідко здійснюються на папері. Коли ж проводяться в електронному вигляді, то існуючі системи їх реалізації значно відрізняються за регіонами;

2) підвищення безпеки портів і суден все більше залежить від інтеграції в «розумне» інспектування та моніторинг управлінських процесів, що охоплюють співпрацю між владою й учасниками перевезень. Перехресні регіональні або європейські оперативні системи потребують «оптимізованої» електронної взаємодії між різними організаціями та їх безпеки або безпеки систем;

3) морський транспорт є недостатньо інтегрованим в логістичний ланцюжок і, зокрема, електронний обмін повідомленнями і даними не дуже добре розвинені. Це все перешкоджає розвитку морських автомагістралей як частини транс-європейських мереж;

4) відсутність сумісності призводить до збільшення витрат, оскільки ряд різних систем електронної торгівлі співіснують без масштабу реальної економії. Отже, судові, портові, логістичні оператори та національні адміністрації повинні розробити кілька адаптерів для інтеграції з безліччю різних систем, які вони використовують у своїй повсякденній діяльності. Вартість санкцій інтеграції впливають на малі та середні підприємства, тому що вони мають потребу в доступі до інформаційних систем, які найчастіше є закритими і які варіюється від компанії до компанії або з порту до порту.

В цілому, електронна морська політика спрямована на підтримку сталого розвитку транспорту в Європі на основі розробки і застосування систем, заснованих на новітніх інформаційних, комунікаційних і технологіях спостереження, все у відповідності з транспортною політикою ЄС [14].

Конкретні цілі включають в себе:

1) підвищення захисту та безпеки морських перевезень, а також переваг та охорони навколишнього середовища з особливим упором на:

- прискорений розвиток і впровадження серед держав-членів ЄС систем SafeSeaNet, EU LRIT та електронної навігації;

- поліпшення використання європейської глобальної навігаційної супутникової системи (GALILEO) та її інтеграція з процесом моніторингу переміщення;

- інтеграція та розвиток процесів обробки даних з різномірних датчиків та інших джерел інформації для забезпечення безпеки та управління екологічними ризиками в ЄС, на регіональному та організаційному рівнях;

2) підвищення конкурентоспроможності ЄС морської транспортної галузі через:

- спрощення адміністративних процедур, за допомогою нового покоління Національної Єдиної системи WINDOWS як спільного механізму забезпечення взаємодії між єдиними Європейськими платформами і спрощення нормативних вимог системи звітності;

- поліпшення використання ресурсів морських перевезень шляхом підтримки зацікавлених сторін транспорту у розробці та здійсненні конкурентної ділової мережі;

- підтримка підвищення ефективності морських перевезень (вартість/т-км) та підвищення привабливості каботажного судноплавства для ефективного здійснення послуги «від дверей до дверей» (підвищення надійності, екології та простоти використання), зокрема, в рамках комплексних систем управління флотом;

- підтримка розвитку європейських портів в якості основних центрів логістики зокрема за рахунок використання сучасних портів та портових систем;

- створення базових умов для розвитку конкурентоспроможного постачання техніки в цій галузі;

3) підтримка розвитку умін та умов праці для моряків, шляхом:

- підтримка електронного навчання фахівців морської транспортної галузі з упором на моряків;

- підтримка розвитку знань морського транспорту шляхом обміну цифровими бібліотеками і взаємозалежними регіональними центрами морського досвіду;

- витрати у порівнянні з вигодами повинні бути оцінені. Особливі зусилля будуть надаватися стратегіям, спрямованим на підвищення мотивації і готовність до змін.

Перелік транспортних учасників і потенційних вигод, які електронна морська торгівля може надати для кожній групі наводиться нижче:

1) користувачі транспортних послуг (вантажовідправник, експедитори, транспортні інтегратори та ін.) будуть мати:

- підтримку з метою виявлення та використання транспортних послуг, які найбільше підходять для їх цілей;

- легкий доступ та чітке роз'яснення нормативних вимог;

- здатність створювати стратегічні альянси з іншими зацікавленими сторонами у відповідності до тенденцій в галузі торгівлі з поліпшенням використання морських транспортних засобів;

- web-інструменти для створення чи приєднання до мереж для досягнення спільних цілей;

- підвищення прозорості діяльності;

- ефективні онлайн-послуги для фінансових угод та контрактів для D2D послуг;

- можливості для обміну досвідом в галузі електронного морського бізнесу з іншими вантажовідправниками;

2) оператори суден і агенти будуть мати користь від:

- дій щодо надання інформації про свої послуги та обмін інформацією в електронному вигляді з усіма учасниками в процесі планування, виконання та завершення транспортної операції;

- послуг по підтримці нормативних вимог ефективного використання останніх пропозицій електронного уряду на регіональному, національному рівнях та ЄС;

- підтримки стабільності в галузі інтермодальних / комодальних мереж;

- доступу до оцінки нових технологій (наприклад, Інтернет комунікацій, семантичних web-технологій та ін.) і новаторських додатків;

- простоти в web-доступу до послуг фахівців, що дозволить транспортній клієнтурі забезпечити кращий результат в рамках спільних модальних перевезень;

- доступу до електронних послуг в галузі підготовки кадрів, спеціально призначених для європейських судноплавних екіпажів;

3) Європейські власті порту будуть мати користь від використання елек-



тронного бізнесу тому, що він:

- надає підтримку в цілях сприяння найкращому використанню всієї портової інфраструктури та надання транспортним користувачам інформації про наявну інфраструктуру, і як її використовувати;

- підтримує співробітництво з органами по забезпеченню безпеки;

- надає можливості, особливо малим і середнім портам, для оцінки потенційних вигод від рішень "єдиного електронного суспільства" і портових систем;

- підтримує електронне навчання людей портових структур, і обмін знаннями з іншими портами;

4) Організації наукових досліджень та освіти / Навчання будуть мати користь від:

- пропозицій щодо розвитку морського транспорту та курсів електронного навчання, послуг;

- створення мережі співпраці з творцями полісу;

5) для моряків перевагами будуть:

- покращення доступу до професійного розвитку електронних послуг в області підготовки кадрів;

- поліпшення комунікації;

- підвищення якості інформації, освіти;

6) творці Системи та консультанти наступними перевагами будуть мати:

- публікацію їх послуги та її широке використання;

- використання можливостей для інтеграції своєї платформи та зіставлення інтегрованих ІТ-рішень та потенціалу ринку;

- розробку нових інноваційних продуктів для електронної морської торгівлі;

7) транспорт та Адміністрація торгівлі будуть мати користь від:

- автоматизованого виконання звітності;

- обміну інформацією з іншими відомствами для забезпечення безпеки навколишнього середовища та управління ризиками;

8) Європейська комісія і міністри національного транспорту мають можливість скористатися рядом переваг, які залежать, головним чином від здатності оцінки потенційного впливу політики на конкурентоздатність та стійкість європейського транспорту;

9) Європейська статистична служба автоматично одержуватиме інформацію про морську торгівлю та надання послуг в інтересах всіх перерахованих вище учасників.

Електронна торгівля є глобальною еволюцією традиційної торгівлі, і має величезний потенціал для майбутньої реалізації. Бути всередині електронної торгівлі означає, що ти в змозі перетворити в першу чергу свій власний бізнес-процеси і думки. Електронна торгівля надає всі можливості, що дозволяють доступ до даних в реальному масштабі часу, і відкриває бізнес-процеси для покупців, постачальників, дистриб'юторів та партнерів. В кінці кінців, електронної комерції стане парадоксом коли більша частина бізнес-процесів буде здійснюватися через Інтернет.

Сектор транспортних та логістичних послуг (TLS) характеризується яскраво вираженою цифровою прірвою між малими та великими компаніями. Системи інформаційно-комунікаційних технологій великих компаній, як правило, більш потужні і складні, ніж у дрібних фірм. Це призводить до більш інтенсивних та передових методів електронного бізнесу, а також великого потенціалу для використання економії можливостей. Багато хто з невеликих компаній вважають, що вони просто "занадто малі", щоб скористатися е-бізнес, або що потрібні технології занадто дорогі.

*Висновок.* Таким чином ступень використання ІКТ в європейській морській торгівлі значно відстає від застосування ІКТ в інших сферах економічної діяльності, це обумовлено регіональними особливостями застосування міжнародного права що приводить до відмінностей як у транспортній документації так і у практиці її використання. Отже жодна зі українських СК не має можливості дотримуватися цього рівня (використання ліцензійного програмного забезпечення), що приводить до її неконкурентоздатності на світовому ринку морських перевезень. Крім того використання ІКТ потребує наявності високого рівня фахівців з морського права (а таких на сьогодні в Україні немає), оскільки регіональні розбіжності тлумачення окремих положень і термінів з точністю до «навпаки», можуть стати наслідком настільки великих втрат, що все вигоди використання ІКТ будуть зведені на унівець.

#### Література

1. Trust and Loyalty in Electronic Commerce: An Agency Theory Perspective // ZeinabKarake-Shalhoub. - London, GB: - Nov 30, 2002. — 185 p.
2. ICT and e-Business Impact in the Transport & Logistics Industry. — Available at: [http://www.ebusiness-watch.org/studies/sectors/transport\\_services/documents/Study\\_04-2008\\_Transport.pdf](http://www.ebusiness-watch.org/studies/sectors/transport_services/documents/Study_04-2008_Transport.pdf)
3. The Future of E-Commerce: Will The Maritime Industry Be Left Behind? (2000). — Available at: <http://marinelink.com/Story/The+Future+of+E-Commerce:+Will+The+Maritime+Industry+Be+Left+Behind%3F-4117.html>
4. Strategies for Electronic Commerce and the Internet // Henry C., Jr. Lucas. — Capetown, SA: - April 1, 2003. — 203 p.
5. Review of Maritime Transport 2008, Special Chapter: Latin America and the Caribbean UNCTAD/RMT/2008 - E.08.II.D.26, 01/11/08. - Available at: [http://www.unctad.org/en/docs/rmt2008\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/rmt2008_en.pdf)
6. Джонсон Джеймс, Вуд Дональд, Ф., ВордлоуДэниел, Л., Мерфилл, Поль П. Современная логистика, 7-е издание: Пер. с англ. - М.: Издательский дом "Вильямс", 2002 г. - 624 с
7. The Industry's Preferred Global E-commerce Shipping Platform. — Available at: <http://www.inttra.com/home/Home.aspx>
8. Котлер Филип Маркетинг менеджмент / Пер. с англ. под ред. Л. А. Волковой, Ю. Н. Каптуревского. - СПб.: Питер, 2000. - 752 с. (Серия "Теория и практика менеджмента")

9. Electronic Commerce, Seventh Annual Edition // Gary Schneider. - Vancouver, Canada: - Mar 27, 2006. — 154 p.
10. Review of Maritime Transport 2008, Special Chapter: Latin America and the Caribbean UNCTAD/RMT/2008 - E.08.II.D.26, 01/11/08. - Available at: [http://www.unctad.org/en/docs/rmt2008\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/rmt2008_en.pdf)
11. Review of Maritime Transport 2007, Special Chapter: Asia UNCTAD/RMT/2007 - E.07.II.D.14, 07/12/07. - Available at: [http://www.unctad.org/en/docs/rmt2007\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/rmt2007_en.pdf)
12. The Future of E-Commerce: Will The Maritime Industry Be Left Behind? (2000). — Available at: <http://marinelink.com/Story/The+Future+of+E-Commerce:+Will+The+Maritime+Industry+Be+Left+Behind%3F-4117.html>

#### Abstracts

**Alena Lipinskaya, Genadiy Gutsu, Igor Zarnba**

**Feet of application of IT in a navigation — criterion of access to the chartered market of EU**

In the article the basic aspects of application of of informative-communication technologies are considered in the process of organization of transportation, and also degree of its realization in international and European sea-born trade. The estimation of output of the Ukrainian shiping companies is analysed on the proper level, coming from the features of application of international law in Ukraine.