

УДК 656.611
JEL L 92
DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-5-13

УДК 656.611
JEL L 92
DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-5-13

**КОМЕРЦІЙНІ РИЗИКИ
МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
В УМОВАХ ЛЬОДОВОЇ НАВИГАЦІЇ**

Ю.В. Загородня

канд. економ. наук, доцент
zagorodnia.uv@gmail.com
ORCID: 0000-0003-0320-540X

*Азовський морський інститут
Національного університету
«Одеська морська академія»*

Анотація. Представлені актуальні комерційні проблеми морських перевезень в умовах льодової навігації, а саме визначено і проаналізовано можливі комерційні ризики перевезень. Визначено основні умови, що дозволяють суднам здійснювати захід у порти, які замерзають. Досліджено основні правила льодових попереджень Міжнародної організації ВІМСО «NORDICE», які націлені на регулювання комерційних ризиків морських перевезень. Виявлено недосконалість існуючих правил і проаналізовані позитивні моменти оновлених поправок ВІМСО «General Ice Clause for voyage charter parties». Визначено комерційні ризики при укладанні зовнішньоторговельних сировинних контрактів і стандартних договорів під специфічні види агропродукції Міжнародною організацією торгівлі зерном і кормами GAFTA і Федерацією асоціацій торгівлі олійними культурами, насінням та жирами FOSFA. Визначено, що комерційні ризики в умовах льодової навігації вимагають комплексного аналізу і підходу з урахуванням умов чартеру; стандартні застереження в чартері щодо льодової обстановки не дають можливість врегулювати комерційні ризики через відсутність чітких інструкцій щодо комерційних питань.

Ключові слова: льодова навігація, морські перевезення, комерційна експлуатація судна, комерційні ризики.

**КОММЕРЧЕСКИЕ РИЗИКИ
МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
В УСЛОВИЯХ ЛЕДОВОЙ НАВИГАЦИИ**

Ю.В. Загородня

канд. економ. наук, доцент

*Азовский морской институт
Национального университета
«Одесская морская академия»*

Аннотация. В статье представлены актуальные коммерческие проблемы морских перевозок в условиях ледовой навигации, а именно определены и проанализированы возможные коммерческие риски перевозок. Определены основные условия, позволяющие судам осуществлять заход в замерзающие порты. Исследованы основные правила ледовых предупреждений Международной организации ВІМСО «NORDICE», которые нацелены на регулирование коммерческих рисков морских перевозок. Выявлены несовершенства существующих правил и проанализированы положительные моменты обновленных поправок ВІМСО «General Ice Clause for voyage charter parties». Определены коммерческие риски при заключении внешнеэкономических сырьевых контрактов и стандартные договоры под специфические виды агропродукции Международной организацией торговли зерном и кормами GAFTA и Федерацией ассоциаций торговли масличными культурами, семенами и жирами FOSFA. Определено, что коммерческие риски в условиях ледовой навигации требуют комплексного анализа и подхода с учетом условий чартера; стандартные оговорки в чартерах относительно ледовой обстановки не дают возможность урегулировать коммерческие риски из-за отсутствия четких инструкций относительно коммерческих вопросов.

Ключевые слова: ледовая навигация, морские перевозки, коммерческая эксплуатация судна, коммерческие риски.

UDC 656.611
JEL Q53
DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-5-13

Yuliia Zahorodnia

PhD (Economics), Associate Professor

Azov maritime institute of National university «Odessa maritime academy»

COMMERCIAL RISKS OF SEA TRANSPORTATION IN ICE NAVIGATION CONDITIONS

Abstract. *The commercial risks of sea transportation in ice navigation conditions differ from the usual shipping conditions due to additional factors that affect the fulfillment of the terms of the sea transportation contract. During ice navigation, disputes and litigation often arise between shipowners, charterers, cargo owners and consignees due to the commercial interests of the parties.*

Purpose. *The purpose of this article is to analyze the commercial risks of maritime transport in ice navigation and identify possible ways to reduce them by making additional amendments to the contract of carriage in the global maritime market.*

Methods. *To solve the problem, the following methods were used: the method of theoretical generalization, the method of analysis and synthesis, the method of systematization, the method of deduction.*

Results. *The analysis of the international regulatory documents regulating commercial conditions and risks of navigation in the conditions of ice navigation is carried out. The main commercial risks arising from the organization of shipping and icebreaking of ships are identified and characterized, and measures to reduce them are proposed.*

Originality. *The need to improve the commercial conditions for sea transport during the ice navigation period is due to an increase in commercial risks and, as a consequence, a decrease in cargo flows in ports in the winter. It is proposed to create new rational approaches to the conclusion of contracts of carriage by sea, taking into account international experience in order to reduce risks and attract cargo.*

Output. *In conditions of ice navigation, the commercial risks of international maritime transport increase significantly due to. This has a significant impact on the business costs of the transport participants due to delays, unforeseen costs and additional risks. All of these factors reduce the commercial efficiency of maritime transport for all participants. It is necessary to constantly refine and improve the charter conditions in ice navigation conditions.*

Keywords: *ice navigation, sea transportation, commercial operation of a vessel, commercial risks.*

Постановка проблеми. Транспортування вантажу морським транспортом через його тривалість завжди пов'язана з певними комерційними ризиками, на які впливають багато

факторів контрольованих та неконтрольованих. До таких факторів належать правильність завантаження судна, пакування, маркування, своєчасне

оформлення документів, метеорологічні умови тощо.

До комерційних ризиків морських перевезень вантажу можна віднести наступні:

- вплив нездоланної сили природи: цунамі, шторм тощо;
- випадковості, яких можна уникнути, але неможливо передбачити: посадка судна на міліну (винятком є навмисна посадка судна на міліну з метою запобігання більших комерційних витрат);
- військові дії, громадянські війни, страйки, саботажі тощо;
- людський фактор, до якого відносяться навігаційні помилки в судноводінні екіпажу та лоцмана;
- ризики комерційних помилок: під час прийому та відвантаження вантажу, розміщення, зберігання;
- вантажні ризики: втрата, нестача, затримка подачі під завантаження;
- захоплення піратами;

Під час льодової навігації комерційні ризики суттєво збільшуються.

Огляд останніх досліджень та літератури. Питання комерційних ризиків в умовах льодової навігації наразі досліджується багатьма вітчизняними [1; 2] та зарубіжними спеціалістами [12-15], а також міжнародними організаціями в галузі морських перевезень [3-11], але, практичний досвід показав, необхідність подальшого дослідження з метою зменшення комерційних ризиків та як наслідок, витрат сторін-учасників перевезення. Зокрема міжнародна організація ВІМСО розробляє велику кількість окремих поправок, які вдосконалюють стандартні контракти, регулю-

ють комерційні відносини, у тому числі в умовах льодової навігації, з метою зменшення витрат, пов'язаних з комерційними ризиками [3; 4].

Задачі дослідження. Метою даної статті є аналіз комерційних ризиків морських перевезень в умовах льодової навігації та визначення можливих шляхів їх зменшення шляхом внесення додаткових поправок у договір перевезення в умовах світового ринку морських перевезень.

Основний матеріал дослідження. Одним з видів комерційних ризиків морських перевезень являються обставини непереборної сили, які перешкоджають виконанню комерційних умов чартеру. Перевізнику необхідно виконати наступні умови фіксації таких обставин, а саме [1]:

- негайно проінформувати безпосередньо всі зацікавлені сторони, а саме судовласника, фрахтувальника, P&I club, вантажовласника та вантажоодержувача;
- надати документи, які підтверджують факт обставин;
- тримати на контролі строки згідно до умов чартеру.

У портах України льодова навігація зазвичай починається з середини грудня та може тривати до кінця лютого та навіть до початку березня. У залежності від складності льодової обстановки оголошується льодова кампанія, яка представляє собою комплекс заходів, спрямованих на забезпечення безпеки судноплавства в акваторії порту [2]. Плавання в льодах здійснюється суднами самостійно, якщо судно має відповідний льодовий клас, або під проводкою криголама, який забезпечує безпечний прохід судна. У випадках, коли

судно не має льодового класу, провідка здійснюється виключно в режимі провідки криголамом (льодовим буксиром) або забороняється взагалі. Офіційним повідомленням про початок льодової кампанії є її оголошення капітаном порту зважаючи на реальні навігаційні умови в конкретному районі. Під час льодової навігації часто виникають спори та судові тяжби між судновласниками, фрахтувальниками, вантажовласниками та вантажоодержувачами через комерційні інтереси сторін. Найчастіші спори виникають через технічну невідповідність суден льодовим обмеженням за класом та, як наслідок, відмову судновласників від виконання рейсу внаслідок додаткової небезпеки через вмерзання судна. Ці фактори призводять до порушення умов договору морських перевезень та затримок поставки вантажу.

Комерційні ризики морських перевезень в умовах льодової навігації відмінні від звичайних умов судноплавства через додаткові фактори, які впливають на виконання умов договору морських перевезень. Міжнародна організація BIMCO спеціально розробила льодові застереження «NORDICE», які націлені на регулювання комерційних ризиків морських перевезень в умовах льодової навігації, основними правилами яких є наступні [3]:

- договір морського перевезення може бути припинений без компенсації, якщо існує ризик пошкодження судна або його суттєвої затримки. Вантаж може бути вивантажений за рахунок фрахтувальника. Якщо є ризик вмерзнути в лід, частково завантажене судно може піти і

завершити завантаження в іншому місці за вибором перевізника, якщо фрахтувальник не вирішить оплатити мертвий фрахт;

- якщо існує ризик пошкодження або суттєвої затримки судна в рейсі, фрахтувальнику може бути запропоновано призначити альтернативний безпечний порт. Якщо номінація не буде зроблена протягом 48 годин після запиту, капітан судна може сам вибрати більш безпечний порт;

- якщо є ризик вмерзнути в лід в порту вивантаження, судно може завершити завчасно розвантаження. Більш безпечний порт повинен бути номінований фрахтувальником, або сам капітан може вибрати його, як вказано вище;

- затримка через льодові умови розглядається як ніби судно знаходиться на демереджі;

- зміна місця призначення через очікування льодової обстановки призводить до зміни фрахту;

- за перевізником зберігається право утримання вантажу в забезпеченні шкоди перевізника;

- судно не повинно форсувати лід або слідувати за криголами, тобто судно не повинно проходити через лід;

- перевізнику надається повна свобода діяти або не діяти.

Аналізуючи застереження BIMCO можна зробити висновок, що вони в першу чергу направлені на захист комерційних інтересів перевізника, тобто судновласника, надаючи більш гнучку альтернативу варіантів під час перевезення в льодових умовах, зменшуючи комерційні ризики.

Льодова обмовка «судно не повинно форсувати лід або слідувати за криголамами...» не відповідала всім вимогам через те, що вона в більшості захищала сторону перевізника. У 2002 році в Копенгагені BIMCO внесла поправки в раніше прийнятий варіант загального льодового застереження для рейсових чартерів. Ці поправки мають назву «General Ice Clause for voyage charter parties». В цю редакцію було включено положення про те, що «судно не можна примушувати форсувати лід без згоди судновласників, однак воно може слідувати за криголамом, коли це розумно» [4]. Для фрахтувальників було відкрито додаткові можливості вирішення комерційного ризику у випадку, якщо лід перешкоджає тому, щоб судно прибуло в порт завантаження, а саме фрахтувальники отримали можливість:

- номінувати альтернативний безпечний і доступний порт;
- вважати час очікування, так якби порт був доступний;
- заявити, що вони анулюють чартер.

Цей варіант вступає в силу лише в умовах, якщо він був оголошений судновласникам за 48 годин, що вважається розумним, оскільки фрахтувальники повинні мати можливість домовитися або про перевалку вантажу, або про заміну вантажу, який надається в альтернативному порту відвантаження.

У ситуації часткового завантаження вантажу при ймовірності заходу судна в лід підпункт (a) (ii) зобов'язує судновласників повідомити фрахтувальників про те, що «судно відправляється в найближче

безпечне місце і буде чекати номінації фрахтівниками альтернативного безпечного порту» [4]. При неможливості з боку фрахтувальників протягом 24 годин, виключаючи недільні та святкові дні здійснити номінацію, судну надається право покинути цей порт, здійснивши додаткове завантаження в безпечному порту. Це право не залежить від того, знаходиться порт на звичайному маршруті для даного рейсу чи ні. Такий випадок може вважатися незаконною девіацією для договору перевезення, через вірогідність втрати комерційної вигоди перевезення. В коносаментах, які не містять умови чартеру, необхідно вносити обмовку про те, що судно має право довантажуватися в альтернативному порту (портах), незалежно від того, здійснюється довантаження на звичайному маршруті для зафрахтованого рейсу чи ні.

Підпункт (b) (i) стосовно порту вивантаження наділяє фрахтувальників можливістю додатково тримати судно в очікуванні до того, як порт знову буде доступний або направити судно в альтернативний порт. Підпункт чітко регулює комерційні відносини судноплавства, які виникають внаслідок ситуації, коли на судно чекають фрахтувальники і цей час не може бути зарахований як демередж [4].

Згідно до підпункту (b) (ii) судну дозволяється залишити порт коли виникає небезпека вмерзнути в лід, при цьому фрахтувальнику надається можливість призначити альтернативний безпечний і доступний порт, якщо він повідомить про це судновласника в відповідні строки, а саме

протягом 24 годин, виключаючи вихідні та святкові дні [4].

Окремі комерційні ризики виділяються під час заключення зовнішньоторговельних сировинних контрактів. Міжнародна організація торгівлі зерном та кормами GAFTA та Федерація асоціацій торгівлі олійними культурами, насінням та жирами FOSFA розробили стандартні договори під специфічні види агропродукції, але трактують їх по-різному в питаннях наслідків при затримках виконання умов договору в період льодової навігації. Наприклад, проформи GAFTA 48, GAFTA 88 і GAFTA 89 прирівнюють льодову обстановку до форс-мажорних обставин [5-7], а проформи FOSFA 4, FOSFA 11, FOSFA 53 і FOSFA 54 не містять окремого льодового застереження та відносять льодові умови до будь-яких інших форс-мажорних причин [8-11]. У цьому випадку комерційні ризики виникають через різницю в класифікації льодової обстановки як форс-мажорних обставин в зимовий період навігації в районах плавання, де льодова кампанія в певний час року являється звичайною ситуацією.

Комерційні ризики в умовах льодової навігації потребують комплексного аналізу і підходу, в тому числі з урахуванням умов чартеру, інкорпорованих в контракт. Стандартна льодова обмовка міститься в універсальних рейсових чартерах GENCON-94 (ст. 18) і SYNACOMEX-2000 (ст. 23). Згідно з пунктом (а) «якщо порт завантаження стає недоступний через льодову обстановку, в той час, коли судно готове йти з попереднього порту заходу, або в будь-який період часу протягом

рейсу, або після прибуття судна, або в разі, якщо лід утворюється після прибуття судна, капітан, зважаючи на небезпеку вмерзання судна в лід, має право покинути порт без вантажу, і чартер втрачає юридичну силу». Це застереження не охоплює всі можливі обставини, пов'язані з льодовою обстановкою. Комерційні ризики розподілу витрат, пов'язаних з очікуванням льодової проводки і власне проводкою, особливості подачі нотісу про готовність тощо залишаються не захищені. Не визначені взаємовідносини сторін в разі, якщо капітан скористався правом залишити порт завантаження, а саме незрозуміло звільняються сторони чартеру від виконання чартерних зобов'язань, якщо останній втратив силу. Використання стандартних обмовок в чартерах стосовно льодової обстановки не дає можливості врегулювати комерційні ризики, тому що немає чітко прописаних інструкцій відносно наступних питань [13]:

- з якого моменту фрахтувальник звільняється від контрактного обов'язку надати вантаж?

- чи може судновласник претендувати на відшкодування збитків від втрати фрахту на підставі, що фрахтувальник мав можливість надати вантаж протягом сталійного часу, але не зробив цього?

- чи може судновласник вимагати оплати демереджа, якщо право покинути порт здійснено ним після закінчення сталійного часу?

За відсутності прямих положень в договорі сторони чартеру повинні розумно оцінювати обставини, розуміти правові перспективи і бути готовими до комерційного компро-

місу, щоб не допустити непотрібної конфронтації, що посилює і без того непросту ситуацію.

Льодове застереження не регулює розподіл комерційних витрат, що виникли у сторін внаслідок втрати чартером юридичної сили. Збитки фрахтувальника не завжди очевидні на відміну від втрат судновласника, які відомі саме в момент припинення чартеру: витрати на баластний перехід судна в порт завантаження, утримання судна в період очікування завантаження тощо. В інтересах судновласників компенсувати витрати за рахунок фрахтувальника. Це можливо зробити, припинивши чартер, не використовуючи при цьому право, передбачене пунктом (а) льодового застереження, перекладаючи відповідальність за розірвання на фрахтувальника [4].

Визначення міри відповідальності фрахтувальників за простій судна в період льодової обстановки різняться. SYNACOMEX-2000 передбачає, що через льодову обстановку тільки затримки виключаються зі сталійного часу, але це не поширюється на судно, яке вийшло на демередж. Проформа GENCON-94 не містить будь-яких винятків із часу сталії через льодову, а містить лише умови, що вантаж повинен бути завантажений в погожий день. Факт наявності льоду в акваторії порту не впливає на можливість проведення вантажних робіт. Лід являється перешкодою в постановці судна до причалу, коли в порту відсутня своєчасна льодова проводка. Однак якщо судно вже

знаходиться біля причалу, наявність льоду в акваторії жодним чином не впливає на можливість такого судна почати, продовжити або завершити вантажні операції [13-15].

Аналіз джерел показав, що у зовнішньоторговельних сировинних контрактах та в договорах морського перевезення сторони не приділяють належної уваги до адаптації обмовок в період льодової навігації, а саме розрахунку сталійного часу. Але ця проблема завжди актуальна для замерзаючих акваторій.

Висновки. Таким чином в умовах льодової навігації комерційні ризики значно збільшуються, що може суттєво вплинути на економічну складову перевезення, через затримки, не прогнозовані витрати, пов'язані з цим додаткові ризики, які призводять до втрати комерційної вигоди перевезення усіма сторонами. У таких обставинах найкращим вибором для всіх учасників поставки буде керуватися принципами розумності. Сторони повинні оцінювати свої ризики заздалегідь. На стадії укладання угоди пропонувані льодові застереження і виключення повинні розглядати з урахуванням загального ризику і фактичної готовності сторін виконати контракт в період льодової обстановки.

На стадії виконання в деяких випадках безпечніше і дешевше залишити вантаж на зберіганні портовому терміналу протягом деякого часу, ніж боротися із затримками, додатковими збитками і подальшими ризиками.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Ледовая кампания в украинских портах: готовь сани хотя бы осенью // *Interlegal*. URL: https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/ledovaya_kampaniya_v_ukrainskih_portah_gotov_sani_hotya_by_osenju
2. В украинских портах и каналах стартовала ледовая кампания // *MINTRANS*. URL: <https://mintrans.news/porty/v-ukrainskikh-portakh-i-kanalakh-startovala-ledovaya-kampaniya>
3. *Basic guidance in understanding ice navigation* // *BIMCO*. URL: <https://www.bimco.org/ships-ports-and-voyage-planning/ice-information/general-information/guidance>
4. *Ice clause for Voyage Charter Parties 2005*// *BIMCO*. URL: [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ice_clause_general_for_voyage_charter_parties_2005#:~:text=Under%20the%20BIMCO%20Ice%20Clause,accessible%3B%20or%20\(3\)%20declare](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ice_clause_general_for_voyage_charter_parties_2005#:~:text=Under%20the%20BIMCO%20Ice%20Clause,accessible%3B%20or%20(3)%20declare)
5. *Contract № 48* // *GAFTA*. URL: <https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2010/48.pdf>
6. *Contract № 88* // *GAFTA*. URL: https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2010/88_2017.pdf
7. *Contract № 89* // *GAFTA*. URL: https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2018/89_2017.pdf
8. *Contract № 4* // *FOSFA International*. URL: <https://www.fosfa.org/document-library/contract-no-4-january-2015/>
9. *Contract № 11* // *FOSFA International*. URL: <https://www.fosfa.org/content/uploads/2015/01/Contract-No-11.pdf>
10. *Contract № 53* // *FOSFA International*. URL: <https://www.fosfa.org/content/uploads/2014/10/Contract-53-Oct-2004.pdf>
11. *Contract № 54* // *FOSFA International*. URL: https://ciss-group.com/documents/FOSFA_54.pdf
12. Рид Сміт Клінт Алерт (*Reed Smith Client Alert*, 2014) *Combined «Prevention of Shipment» clause replaces Prohibition, Force Majeure and Strikes clauses in standard grain trading contracts*, 2014.
13. Роберт Бриджес (*Robert Bridges*, 2017) *Risks and Damages Caused in Ice Navigation, Marine Ship Ice Interaction* 2017.
14. Jalonon R., Riska K., Hänninen S., Sjöfartsverket M. *A preliminary risk analysis of winter navigation in the Baltic Sea, Finnish Maritime Administration*, 2005.
15. Kum S., Sahin B. *A root cause analysis for Arctic Marine accidents from 1993 to 2011. Safety science*, 2015, 74: 206-220.

REFERENCES

1. *Ledovaya kampaniya v ukrainskih portah: gotov' sani hotya by osen'yu* [Ice campaign in Ukrainian ports: prepare sledges at least in autumn]. *Interlegal*. Retrieved from: https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/ledovaya_kampaniya_v_ukrainskih_portah_gotov_sani_hotya_by_osenju/ [in Russian]
2. *V ukrainskih portah i kanalah startovala ledovaya kampaniya* [Ice campaign started in Ukrainian ports and canals]. *MINTRANS*. Retrieved from: <https://mintrans.news/porty/v-ukrainskikh-portakh-i-kanalakh-startovala-ledovaya-kampaniya> [in Russian]

3. *Basic guidance in understanding ice navigation. BIMCO. Retrieved from: <https://www.bimco.org/ships-ports-and-voyage-planning/ice-information/general-information/guidance>*
4. *Ice clause for Voyage Charter Parties 2005// BIMCO. URL: [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ice_clause_general_for_voyage_charter_parties_2005#:~:text=Under%20the%20BIMCO%20Ice%20Clause,accessible%3B%20or%20\(3\)%20declare](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ice_clause_general_for_voyage_charter_parties_2005#:~:text=Under%20the%20BIMCO%20Ice%20Clause,accessible%3B%20or%20(3)%20declare)*
5. *Contract № 48 // GAFTA. URL: <https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2010/48.pdf>*
6. *Contract № 88 // GAFTA. URL: https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2010/88_2017.pdf*
7. *Contract № 89 // GAFTA. URL: https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2018/89_2017.pdf*
8. *Contract № 4 // FOSFA International. URL: <https://www.fosfa.org/document-library/contract-no-4-january-2015/>*
9. *Contract № 11 // FOSFA International. URL: <https://www.fosfa.org/content/uploads/2015/01/Contract-No-11.pdf>*
10. *Contract № 53 // FOSFA International. URL: <https://www.fosfa.org/content/uploads/2014/10/Contract-53-Oct-2004.pdf>*
11. *Contract № 54 // FOSFA International. URL: https://ciss-group.com/documents/FOSFA_54.pdf*
12. *Reed Smith Client Alert Combined «Prevention of Shipment» clause replaces Prohibition, Force Majeure and Strikes clauses in standard grain trading contracts, 2014.*
13. *Robert Bridges (Robert Bridges, 2017) Risks and Damages Caused in Ice Navigation, Marine Ship Ice Interaction 2017.*
14. *Jalonen R., Riska K., Hänninen S. & Sjöfartsverket M. (2005). A preliminary risk analysis of winter navigation in the Baltic Sea, Finnish Maritime Administration.*
15. *Kum, S & Sahin, B. (2015). A root cause analysis for Arctic Marine accidents from 1993 to 2011. Safety science. 74: 206-220.*

Стаття надійшла до редакції 19.02.2021

Посилання на статтю: Загородня Ю.В. Комерційні ризики морських перевезень в умовах льодової навігації // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: 36. наук. праць, 2021. № 1 (74). С. 5-13. DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-5-13.

Article received 19.02.2021

Reference a JournalArtic: Zahorodnia, Yuliia (2021). Commercial risks of sea transportation in ice navigation conditions // Development of management and entrepreneurship methods on transport. 1 (74), 5-13. DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-5-13.