

И.А. Русинов,
д.т.н., профессор, заведующий кафедрой коммерческой эксплуатации водного транспорта
ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала
С.О. Макарова»

И.А. Гаврилова,
к.э.н., доцент кафедры частного права ФГБОУ ВО
«Государственный университет морского и речного флота имени адмирала
С.О. Макарова»

А.Г. Нелогов,
доцент кафедры коммерческой эксплуатации водного транспорта ФГБОУ ВО
«Государственный университет морского и речного флота имени адмирала
С.О. Макарова»

Деятельность линейных конференций накануне принятия Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций

***Аннотация.** В статье рассмотрены вопросы развития линейного судоходства и взаимоотношений линейных конференций с грузоотправителями накануне обсуждения в ООН Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций (далее «Кодекс», 1974). Доказано, что обсуждению положений Кодекса в ООН предшествовали значительные изменения рынка линейных перевозок. Сделан вывод о том, что разрушение колониальной системы привело к нарушению сложившегося за столетия порядка в области торгового судоходства и подорвали могущество конференций. Появились грузовладельцы и перевозчики, представляющие развивающиеся страны. Значительных масштабов достигла консолидация капиталов, поддерживаемая и регулируемая правительствами капиталистических государств. Между национальными, транснациональными группами грузовладельцев и перевозчиков обострились противоречия. Они привели к торговым войнам между отдельными государствами. Установлено, что действенной силой на рынке морских линейных перевозок стали Советы и Ассоциации грузовладельцев. Выявлены масштабные изменения, которые предопределили начало процесса выработки Кодекса поведения линейных конференций, причем каждая из договаривающихся сторон, приступая к работе над Кодексом, преследовала собственные цели.*

***Ключевые слова:** линейные конференции, судоходство, морские перевозки, фрахтовый рынок, конференциальные соглашения.*

The activities of liner conferences in advance of the Code of conduct for liner conferences

***Abstract.** In the article, the issues of development liner shipping and relationships with shippers Liner Conferences on the eve of the discussion in the UN Convention about the Code of conduct for liner conferences (further - the Code, 1974) are defined. Discussion of the provisions of the Code in the UN was preceded by significant changes in liner shipping market. The destruction of the colonial system led to violation of the established order of a century in the field of merchant shipping and undermined the power conferences. There freight owners and carriers, representing the developing countries. A significant scale consolidation has reached the capital, supported and regulated by governments of the capitalist states. Between national, transnational groups, shippers and carriers exacerbated contradictions. They have led to trade wars between states. Effective force on the sea liner steel market Tips and shippers Association. Such large-scale changes in predetermined start the process of formulating the Code of Conduct for Liner Conferences. In addition, each of the contracting parties, before working on the Code, pursuing its own goals.*

***Keywords:** liner conference, shipping, ocean freight, freight market, the conference agreement.*

1. Введение

Рассматривая вопрос о взаимоотношениях линейных конференций и клиентуры морского транспорта целесообразно напомнить определение линейного судоходства, данное в Рекомендациях ЮНКТАД о применении Кодекса. «Под линейным судоходством понимается регулярная перевозка судами грузов, принадлежащих неопределённому кругу грузоотправителей (грузополучателей), между портами захода по объявленному расписанию. Линейный перевозчик является общественным перевозчиком, то есть не может проводить дискриминацию каких-либо потребителей, грузов или линейных портов. Перевозчик должен принимать к перевозке грузы без ограничения минимального количества и организовать работу с грузами в портах, на определённых перевозчиком терминалах (причалах) с которыми имеет договорные отношения» [1].

Линейное судоходство появилось в первой четверти XIX века. Полвека спустя, в 1875 году, стремясь к сокращению острой и разрушительной конкуренции, британские судовладельцы создали объединение линейных перевозчиков на направлении порты Великобритании – порты Индии (Калькутта). Соглашение получило название Калькуттской конференции (United Kingdom Calcutta Conference) и положило начало всемирному распространению конференциальной системы в линейном судоходстве. [2, 3] Так появилась первая конференция.

«Линейная Конференция или Конференция – группа, состоящая из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда, которые предоставляют услуги по международным линейным перевозкам грузов на определённом направлении или направлениях в обусловленных географических пределах и которые имеют соглашение или договорённость, независимо от их характера, в рамках которых они осуществляют перевозки по единым или общим тарифным ставкам и на любых других согласованных условиях в отношении предоставления линейных услуг» [1].

В течение относительно короткого периода времени конференции получили широкое распространение и стали контролировать практически все основные направления морских линейных перевозок. Конференции находились в центре борьбы различных сил. В отдельных вопросах интересы национальных судоходных компаний и групп компаний противоречили интересам других национальных или транснациональных групп; интересы государства иногда находились в конфликте с интересами компаний и т.д.. «Противостояние» линейных перевозчиков и грузовладельцев (клиентуры морского транспорта, фрахтователей) было одним из наиболее острых и постоянных.

Советский учёный В.В. Петровский, принимавший участие в работе ООН над Кодексом поведения линейных конференций, в монографии «Морское линейное судоходство» [4] отметил следующее: «Овладение конференциями большинством судоходных направлений вызвало у грузоотправителей необходимость использования конференциального тоннажа на этих направлениях. Поскольку большинство линейных перевозчиков объединены в конференции, то

есть организованы в довольно сильные судоходные картели, их позиция на рынке, безусловно, является более прочной, чем позиция большинства грузоотправителей, которые не имеют подобной организации, способной действительно защищать их интересы на мировом фрахтовом рынке линейного тоннажа. Такое «неравноправное» положение линейных перевозчиков и фрахтователей на рынке нередко приводит к острым столкновениям интересов».

Таким образом, естественным ответом грузовладельцев на совместные действия перевозчиков было создание равноценного по влиянию на рыночную ситуацию объединения грузовладельцев. Однако в течение многих десятилетий эта задача была неразрешимой.

Первым успешным опытом совместных действий грузовладельцев явилась работа Совета британских грузоотправителей. С момента образования Совета британских грузоотправителей (The British Shipper Council) [5] в 1955 году начинается новый этап во взаимоотношениях грузовладельцев и линейных конференций. Именно в это время появилась практика проведения взаимных консультаций (совет грузовладельцев – линейные конференции) по вопросам установления или изменения тарифных ставок. Впервые с начала работы линейных конференций фрахтовая политика последних стала системно учитывать мнения фрахтователей. В дальнейшем разнообразные советы грузовладельцев стали играть заметную роль на рынке линейных перевозок. В настоящее время советы грузовладельцев, оформленные в том или ином, допускаемом международным и национальными законодательствами, виде оказывают влияние на рынок мирового судоходства в целом и на рынок морских линейных контейнерных перевозок в частности. Формально это проявляется через участие в обсуждениях принципиальных вопросов современного судоходства, например, сохранения или отмены от ограничения действия антимонопольного законодательства в отношении линейных конференций. Фактически, консолидированная грузовая база позволяет проявлять рыночную власть и добиваться лучших условий для участников таких объединений.

2. Вопросы взаимоотношений линейных конференций с грузоотправителями накануне обсуждения в ООН Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций

Вслед за созданием Совета британских грузоотправителей на основании рекомендаций Международной торговой палаты подобные союзы были созданы в капиталистических европейских странах: в Бельгии, Дании, ФРГ, Финляндии, Франции, Греции, Италии, Нидерландах, Норвегии, Швеции и Швейцарии. Процесс образования таких союзов продолжился в других странах мира. В частности, ассоциации «Western India Shippers Association» и «Eastern India Shippers Association» были созданы в Индии в 1962 году; в 1964 году в Австралии была создана ассоциация «Australian Europe Shippers Association» (AESA), представлявшая интересы австралийских грузоотправителей, которые осуществляют свои отгрузки на конференциальном тоннаже на направлении Австралия – Европа. Несмотря на то, что все эти объединения грузоотправителей в связи с различием частных интересов не имели такой хорошей организации, как

конференции, нельзя недооценивать сам факт постоянного и все усиливающегося влияния советов грузоотправителей, особенно в период низкой конъюнктуры (низкого рынка) в судоходстве, когда отдельные линии и конференции готовы пойти на существенные уступки.

Основная деятельность советов грузоотправителей, в том числе европейских советов, сводилась к стремлению устранить недостатки в работе перевозчиков, выдвижению конкретных требований в области улучшения линейного сообщения, а также к оптимизации условий конференциальных тарифов.

Грузоотправители выдвигали требования в области организации линейного судоходства. Основные требования сводились к следующему:

1. отходы судов регулярных линий должны производиться не только в соответствии с установленными сроками, но также через равномерные промежутки времени;
2. в расписаниях должны указываться не только даты отхода, но также и даты прибытия судов с учетом извещений об опозданиях, вызванных особенностями морской перевозки;
3. расписания не должны изменяться внезапно, т.е. в каждом случае эти изменения должны сообщаться грузоотправителям в циркулярах и заблаговременно публиковаться в прессе;
4. проформ коносаментов должны быть унифицированы.

Особой критике подвергались так называемые «контракты лояльности». По мнению грузовладельцев, они не регулировали должным образом взаимоотношения между грузоотправителями и судоходными конференциями. В случае формального нарушения соглашения грузовладелец терял все преференции и полученные преимущества. В тоже время наличие контракта не гарантировало своевременное и полное предоставление услуг перевозчиком. Значительные сложности возникали у грузовладельцев, имевших контракты лояльности с определённой линией, при выходе этой линии из состава конференции. В таком случае у грузовладельца возникали обязательства перед другими членами конференции и отсутствовала возможность продолжить работу с линией, вышедшей из состава конференции.

Значительной критике со стороны грузовладельцев–подверглась система конференциальных тарифов. Особенно много было возражений против их секретности. Грузовладельцы заявляли, что публикация конференциального тарифа в значительной степени облегчит калькуляцию и создаст атмосферу стабильности и доверия. В то время грузовладельцы достигли существенного прогресса в части, касающейся открытости тарифов. Требования по публикации тарифов и сейчас содержатся в нормативных актах многих государств, определяющих конфигурацию мирового рынка морских перевозок. Тем не менее, в настоящее время принцип открытости тарифа можно считать отчасти устаревшим в связи с активным использованием конфиденциальных сервисных контрактов. Федеральная морская комиссия США в качестве одного из преимуществ нового Закона о Судоходстве (Ocean Shipping Regulation Act, 1998) называет отход от принципа равных ставок, т.н. «me too» [6].

Грузовладельцы выдвинули ряд иных требований, связанных с конференциальными тарифами [7], улучшением порядка котирования тарифных ставок, применением общего изменения тарифных ставок (General Rate Increase) и т.д.

Тем не менее, даже спустя несколько лет после принятия Кодекса, ЮНКТАД отмечал отсутствие единого, чёткого и официально сформулированного методического подхода к формированию ставок фрахта [8]. В дальнейшем принципы формирования тарифных ставок не стали более открытыми и понятными [9].

Нажиму грузоотправителей многие конференции противопоставляли консолидацию своих рядов, то есть объединение в более крупные организации, призванные защищать интересы конференциальных линий. Одним из примеров такого объединения конференций является организованный в 1963 году Комитет европейских национальных ассоциаций судовладельцев (КЕНСА) («The Committee of European National Shipowners Associations» – CENSA). Толчком к его организации послужила Резолюция европейских министров транспорта от марта 1963 года, в которой подчеркивалось, что «система конференций является для судовладельцев независимым средством, дающим им возможность предоставлять грузоотправителям регулярные и эффективные транспортные услуги на базе стабильных ставок, а также необходимость эффективного взаимодействия между конференциями и грузоотправителями» [4]. В дальнейшем КЕНСА предложил один из вариантов Кодекса о поведении линейных конференций, однако отклонённый другими участвующими в обсуждении сторонами.

Большая работа по урегулированию и регламентации взаимоотношений между грузовладельцами и линейными конференциями, а также между конференциями и судовладельцами развивающихся стран была проведена в рамках Комитета ЮНКТАД по судоходству. Резолюция ЮНКТАД, относящаяся к вопросам морского судоходства в 1964 году сумела найти точки соприкосновения многих сторон, участвовавших в обсуждении. Она отметила следующее: «Система конференций необходима для обеспечения стабильности фрахтовых ставок и регулярного обслуживания. Однако для того чтобы эта система могла хорошо функционировать, необходимо установить тесное сотрудничество между грузоотправителями и участниками конференций». Система конференций признавалась всеми членами ЮНКТАД. Они отмечали её вклад в обеспечение ориентироваться в своей деятельности на сотрудничество с линейными конференциями.

В отечественной литературе признавались определённые преимущества конференциальной системы в линейном судоходстве. К ним относилось высокое качество услуг, предоставляемых конференциальным тоннажем, что было следствием технического совершенства линейных судов и высокой организации работы линий в составе конференций. При этом В.В. Петровский отмечал, что «линейные конференции – это монополистические объединения судовладельцев, являющихся подчас одним из мощных инструментов внешней политики развитых

стран, проводимой ими по отношению к развивающимся странам. Через конференции капиталистические монополии контролируют внешнюю торговлю и судоходство этих стран» [4].

3. Проблемы развития линейного судоходства накануне обсуждения в ООН Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций.

Большой интерес в целях понимания нынешней ситуации в мировом линейном судоходстве представляет информация о проблемах линейного судоходства, которые имели место в середине 1970-х годов, то есть накануне обсуждения Кодекса поведения линейных конференций. Наиболее полно и ярко ситуация раскрыта в работе В.В. Петровского.

В то время, с учётом темпов расширения географии и объёмов перевозок генеральных грузов на основе новых технологических методов ожидалось, что даже первоклассные линейные суда, сроки эксплуатации которых были рассчитаны на 12-17 лет, работающие в то время на «неконтейнеропригодных» направлениях, станут через 10-12 лет абсолютно неконкурентоспособными и будут приносить убытки своим владельцам. На наиболее «контейнеронасыщенном» направлении (Северная Атлантика) этот процесс начался на несколько лет раньше, в 1967 году.

Замена тоннажа, связанная с большими капиталовложениями, была под силу только крупнейшим судоходным монополиям и вызывала необходимость дальнейшей концентрации и централизации капитала, а организация работы этого тоннажа требовала также дальнейшей концентрации производства. Само явление концентрации не было новым. О сути концентрации капитала в линейном судоходстве подробно рассказывал в начале XX века австрийский учёный Э. Закс в работе «Пути и средства сообщения в народном хозяйстве» [10]. Однако, поистине фантастических масштабов консолидация капитала в судоходстве достигла именно в период, предшествовавший появлению Кодекса. Можно предположить, что Кодекс среди всего прочего был ответом и на это явление.

Процессы консолидации были связаны с расширением интеграции, порождающей новые международные «сверхмонополии» в виде судоходных контейнерных консорциумов или «суперконференций». Примером огромной централизации капитала в линейном судоходстве в национальном масштабе может служить слияние крупнейших западногерманских линейных компаний «Hamburg-American Line» (Hapag) и «North German Lloyd» (Lloyd), образовавших консорциум «Hapag-Lloyd AG», в составе которого сразу оказалось более 117 линейных судов общим дедвейтом свыше 1,1 млн. тонн. К числу основных держателей акций этого консорциума в то время относились крупнейшие банки ФРГ «Deutsche Bank AG» и «Dresdner Bank AG».

С 1967 года «Hapag-Lloyd» начал замену своего ещё очень современного традиционного линейного тоннажа контейнеровозами, годовая провозная способность которых уже к 1970 году оценивалась в 2 млн. тонн. В настоящее время эта компания является одной из десятка гло-

бальных контейнерных перевозчиков, формирующих мировой рынок морских линейных контейнерных перевозок.

Первый английский контейнерный консорциум «Overseas Container Ltd.» (OCL), в состав которого входили крупнейшие линейные монополии и даже группы, был основан с капиталом свыше 50 млн. ф. ст. Контрольный пакет акций крупнейшей английской судоходной группы «Cunard», которая специализировалась на линейных перевозках (из 60 судов 52 заняты на грузовых линиях), принадлежала Банку Ллойда.

К этому периоду относится появление национальных и международных монополий, которые создавались при прямой или косвенной поддержке капиталистических и развивающихся государств.

В этой связи достаточно вспомнить проведенную законодательным путем и законченную в 1968 г. японским правительством («Shipping and Shipbuilding Rationalization Council» (правительственный орган) операцию по укрупнению флота через организацию 6 монополистических групп из 97 судоходных компаний, владевших на середину 1964 г. 81% линейного тоннажа Японии. При этом The Development Bank of Japan был ответственным за проведение этой интеграции. Процесс этого грандиозного слияния подробно описан в работе советского учёного Г.А. Левикова «Морской транспорт послевоенной Японии» [11]. В результате такие известные компании как Mitsui OSK, NYK, K-Line приняли очертания в большей степени соответствующие их современному состоянию.

Поддержка, оказанная судоходству, и в первую очередь линейному, особенно ярко была выражена в США, где большую роль играли судостроительные и даже эксплуатационные субсидии. Ориентировочная сумма субсидий, выплаченных американским судоходным монополиям в 1964-1965 годах составила 200 млн. долл. Такие субсидии были распространены приблизительно на 45% частных сухогрузных судов США и предоставлялись только владельцам линейного тоннажа, обслуживавшим важнейшие направления внешнеторговых перевозок. На эксплуатационные субсидии с 1967 г. было ассигновано 185 млн. долл. Правительством США особо поощрялись судоходные компании, флот которых мог быть использован для военных нужд. Именно эта причина во многом способствовала быстрому росту одной из крупнейших линейных компаний «Sea Land», которая в 1956 г. явилась пионером внедрения автомобильно-морской транспортировки грузов в Северной Атлантике. В начале XXI века Sea Land была поглощена датским консорциумом A.P. Møller-Mærsk, в линейных перевозках известным как Maersk Line.

В середине прошлого века в практике линейного судоходства отмечались многочисленные примеры, показывающие процессы диверсификации в капиталистической экономике, а также сращивания судоходного капитала с банковским и промышленным капиталом или поглощения крупными монополиями более мелких компаний. В этой связи необходимо упомя-

нуть о том, что «Sea Land» контролировался компанией «R.J.Reynolds Industries Inc.», которая сама являлась дочерней компанией табачной монополии США «R.J.Reynolds Tobacco Co.»

Таким образом, уже в то время можно было говорить о фактическом контроле над крупнейшими линейными судоходными предприятиями со стороны правительств капиталистических государств. Большинство наиболее значимых событий в отрасли происходило с непосредственным участием правительств этих стран.

Появлению Кодекса предшествовали острые противоречия между различными силами, в той или иной мере участвующими или заинтересованными в результатах работы линейных перевозчиков и их объединений. Сейчас может показаться неожиданным и удивительным развернувшееся в 1965 г. и продолжавшееся почти целое десятилетие столкновение США и Великобритании в области линейных перевозок по поводу «структуры фрахтовых ставок в перевозках между североатлантическими портами США и портами Англии». Этот спор на уровне правительственных органов явился продолжением спора, возникшего еще в 1961 г. с введением в США так называемого «Dual Rate Bill» или «Bonner Act 1961». В соответствии с этим законом конференциальным линиям разрешалось применять контрактную систему с двойными ставками. Практическое применение системы ставилось под жёсткий контроль со стороны Федеральной морской комиссии (ФМК) США вплоть до регулирования уровня конференциальных ставок [12]. Введенная поправка к законодательству США о регулировании морских перевозок от 1916 г. соответствовала точке зрения как правительства, так и деловых кругов США. Более того, воспринятый европейскими и азиатскими перевозчиками как попытка крайне жесткого регулирования линейного судоходства, в США этот Акт рассматривался как результат компромиссного, то есть более мягкого, решения. Поскольку это затрагивало жизненные интересы многих европейских линейных компаний-членов конференций, работающих из портов США, дискуссия велась на правительственном уровне и привела к ряду серьезных дипломатических протестов.

В связи со сложившимся тогда в США мнением о том, что иностранные линии-члены американских конференций применяли более высокие ставки в направлении из США, чем в обратном направлении. Это отрицательно сказалось на ценах американских товаров, подрывало, по мнению американских властей, экспорт из США. ФМК потребовала от некоторых конференций, работающих из портов США, снизить свои ставки до уровня ставок конференций, работающих на порты США. Кроме того, перед конференциями было выдвинуто требование – представлять ФМК такие отчётные документы, которые фактически раскрывали бы всю картину коммерческой деятельности линий-членов конференций.

Недовольство конференций действиями ФМК вылилось в конце 1963 г. в открытый международный конфликт. В результате 10 европейских морских стран и Япония заявили дипломатические протесты США. Нечто подобное практически невозможно представить в современном мире.

Обстановка еще более накалилась после требования ФМК в марте 1964 г. аннулировать существующие конференциальные контракты и перезаключить их по проформе, одобренной ФМК, причем на это было дано 90 дней.

Конфликт между странами был «приглушен» компромиссной договоренностью, достигнутой в Париже между правительствами США, 13 европейских стран (Бельгия, Дания, Финляндия, Франция, ФРГ, Греция, Нидерланды, Ирландия, Италия, Норвегия, Испания, Швеция, Великобритания) и Японии о том, что ФМК будет получать только часть требуемой ею документации, и не от отдельных линий и конференций, а официальные данные от правительственных органов стран. Это показывает уровень участия правительств иностранных государств в решении вопросов, относящихся к международному морскому линейному судоходству в частности и влиянию судоходства на мировую экономику в целом.

Дальнейшие события также не привели к урегулированию разногласий в области линейного судоходства. О сложившемся положении недвусмысленно высказался крупнейший норвежский судовладелец Т. Вильмгельсен: «Дискриминация и американские законы, касающиеся конференций, вот причины, почему норвежские и большинство неамериканских судовладельцев, которые осуществляют линейные перевозки на США, не могут получить достаточных доходов, чтобы покрыть расходы на амортизацию и обеспечить прибыль на вложенный капитал. Эта ситуация характерна почти для всего периода после последней войны».

В конце 1967 г. на том же североатлантическом направлении разразилась новая «война», объявленная Североатлантической ассоциацией грузоотправителей (NASA) ФМК, в которую было втянуто и правительство Великобритании. В 1968 г. ФМК снова объявила, что конференции, оперирующие между портами США и Великобритании, должны давать 90-дневный нотис до намечаемого повышения ставок (GRI). Это вызвало новые разногласия и протесты со стороны конференций и отдельных линейных компаний. Все попытки ФМК «регулировать» линейное судоходство вытекали из того положения, что флот США перевозил 7% американских экспортно-импортных грузов и зарабатывал только 1 млрд. долл. ФМК имела намерения обеспечить для флота США 50% грузов, утверждая, что «если наши суда перевезут 50% наших внешнеторговых грузов, то общий неблагоприятный платежный баланс будет полностью ликвидирован». Даже этот далеко не полный перечень правительственных «мероприятий» только на одном направлении линейных перевозок, охватывающем большую часть торговли США с Западной Европой, уже может дать представление о масштабах вмешательства государства в сферу линейного судоходства.

На фоне общего ухудшения в начале 70-х годов XX века экономического положения развитых экономических стран необходимо выделить два явления – глубокую инфляцию и энергетический или топливно-сырьевой кризис.

Уже в 1973 г., в результате нефтяного кризиса [13], судоходство столкнулось с проблемой нехватки бункера. Конференции отреагировали на это введением специальной надбавки за

бункер – «bunker surcharge» или «energy surcharge» или «bunker adjustment factor» (BAF) и т.д., которая выражалась в определенных денежных единицах или в процентах к ставке.

Установление бункерной надбавки обычно сопровождалось так называемой рационализацией сервиса конференций, то есть увеличением загрузки судов за счет сокращения числа отходов, сокращения числа портов захода и снижения скорости судов в целях экономии бункера.

Девальвация валют, установление плавающих курсов привели к повсеместному распространению в конференциальных тарифах специальных валютных надбавок – «contingency adjustment factor» (CAF).

Создававшаяся ситуация нашла свое отражение в условиях бронирования грузов на линейный тоннаж, в формулярах коносаментов и букинг-нот. Так, например, «Atlantic Container Line Ltd.» применила в коносаментах специальную оговорку «Oil crisis clause», согласно которой судовладелец имел право на любую девиацию и (или) на выполнение рейсов с пониженной скоростью с целью экономии бункера и ограничивает свою ответственность за какую-либо задержку в доставке груза, его потерю или повреждение и т.д. Таким образом, стороны сами посредством коносамента стали регулировать возникающие между ними отношения [14].

Все это, естественно, очень обострило и без того довольно сильные противоречия между линейными судовладельцами, конференциями, с одной стороны, и грузоотправителями и их союзами с другой. Выражением недовольства грузоотправителей явилась острая критика подобной практики конференций, которая нашла свое отражение в многочисленных специальных заявлениях и обращениях союзов грузоотправителей.

Внешнеэкономическая и торговая экспансия развитых капиталистических стран была тесно связаны с противоречиями в области судоходства, возникшими в результате крушения колониальной системы, между интересами крупнейших империалистических держав и развивающихся стран мира. Развитие линейного судоходства в период предшествовавший появлению Кодекса, проходило на фоне разрушения сложившихся за столетия связей между метрополиями, колониями и доминионами. Подавляющее большинство развивающихся стран, в силу своей удаленности от крупных промышленных центров и особенностей структуры производства и внешней торговли, находились в большой зависимости от судоходства. Несмотря на значительный рост национальных флотов развивающихся стран, зависимость этих стран от услуг иностранных судовладельцев практически не уменьшилась. В 1965 г. развивающимся странам принадлежало 7,3% тоннажа мирового флота, а в 1975 г. эта доля сократилась до 6% (Прим. авт.: большой интерес представляет опыт СССР по преодолению зависимости от иностранных перевозчиков [15]).

Доля развивающихся стран в мировом флоте являлась непропорционально низкой, и ни одна из этих стран была не в состоянии обеспечить своим флотом собственные нужды в области морских перевозок. Такое же положение сложилось для развивающихся стран и в области

линейного судоходства, поскольку их линейный флот составляет менее 10% мирового линейного флота. В связи с этим развивающиеся страны были вынуждены тратить огромные суммы на фрахтование иностранного тоннажа. Доля фрахта в стоимости таких экспортных товаров развивающихся стран как кофе, чай, хлопок, сахар и каучук составляла 3-8%, а таких товаров, как железная руда, фосфаты, лес и т.п. – свыше 20%. Доля фрахта в стоимости импортных товаров колебалась в пределах 7-15%. Такие данные приводит в своей работе В.В. Петровский. Он же указывает на то, что есть все основания считать эти цифры заниженными.

Следует добавить, что в то время происходило повышение ставок фрахта на грузы развивающихся стран при одновременном падении цен на эти товары. В результате этого покупательная способность сырья по отношению к фрахтам снизилась почти на 25%.

О масштабах неэквивалентности в области линейных перевозок и потерь для платежного баланса развивающихся стран можно судить по данным, касающимся фрахтовых платежей индийских экспортеров и импортеров, которые составили в 1964-1965 гг. 2100 млн. рупий, в том числе 420 млн. рупий было заработано индийскими линиями, а 1680 млн. рупий фрахта было уплачено иностранным судоходным компаниям.

Конфликт между этими полюсами в судоходстве обсуждался прежде всего в рамках ООН и, в частности, в ЮНКТАД, в работе и на сессиях Комитета по судоходству. На сессиях Комитета рассматривались такие вопросы, как структура и уровень фрахтовых ставок (в линейных конференциях), ограничение приема линейных компаний развивающихся стран в конференции, практика линейных конференций и т.д.

Острые критики развивающихся стран было направлено на международные линейные монополии – фрахтовые конференции, большое число которых обслуживало порты развивающихся стран и почти неограниченно во многих случаях проводило тарифную политику, ущемляющую интересы этих стран.

В.В. Петровский отмечает, что уже на первом заседании Комитета по судоходству ЮНКТАД, состоявшемся 18-23 ноября 1966 года, обозначились острейшие разногласия между «традиционными» морскими странами, представляющими по сути дела в линейном судоходстве интересы фрахтовых конференций, и развивающимися странами, представляющими главным образом интересы своей внешней торговли и национальных линий [4]. Стоит отметить, что первоначально ЮНКТАД правовыми вопросами международного судоходства не занималась, и впервые эти вопросы были подняты в ЮНКТАД на 4-й сессии Совета по торговле и развитию (сентябрь 1966 г.) [16].

Позиция делегаций развивающихся стран в отношении конференций довольно четко определена в Отчёте специальной сессии Комитета по судоходству (18-25 июля 1966 г.): «Делегации развивающихся стран выразили неудовольствие практикой отдельных линейных конференций, которые отклонили обращения национальных линий развивающихся стран и даже используют свою практику в политике установления фрахтовых ставок для влияния на систему

международной торговли. Они также с уверенностью указали на некоторые другие виды практик конференций, наносящих ущерб их внешней торговле» (ст. 18 Отчета).

Определенная твердость, проявленная правительствами некоторыми развивающимися странами – Бразилией, Аргентиной, Индией – оказалась действенной и повлияла на политику конференций и последующее развитие торговли и флота этих стран. В результате последовательной политики правительств развивающихся стран в области судоходства, в целом поддерживаемой СССР, в разное время появились такие известные судоходные компании, как Shipping Corporation of India (Индия), Islamic Republic of Iran Shipping Lines (Иран), Alianca (Бразилия), Transroll (Бразилия), ELMA (Аргентина), Ciamar (Argentina) и многие другие. К сожалению, со временем поступательное движение в развитии флота развивающихся стран было остановлено.

Средства массовой информации, в то время, отмечали, что на протяжении ста лет фрахтовые конференции были в состоянии диктовать условия правительствам и грузовладельцам в вопросах морского транспорта. Однако их абсолютная, строго рассчитанная сила ослабла под воздействием возросшего правительственного регулирования, под силой антitrustовского законодательства, под усилившимся наступлением развивающихся стран и в результате возросших требований со стороны грузоотправителей.

Относительная стабильность, существовавшая в линейных конференциях примерно до 1955 г., была нарушена главным образом вследствие того, что развивающиеся страны, стараясь обеспечить для своих линейных компаний необходимый минимум грузов, применили «административный протекционизм» по отношению к собственному линейному судоходству и постарались ограничить долю «традиционных» линейных флотов в перевозках своих экспортно-импортных грузов. Рост протекционистских тенденций в области линейного судоходства, подкрепленный, по сути, политикой правительства США, заставил традиционных конференциальных судовладельцев искать пути к консолидации своих рядов, изменению тактики деятельности конференций в целях сохранения своих позиций.

Эти меры были настолько чувствительны для традиционных конференциальных судовладельцев, что они в ответ выдвинули обвинения против развивающихся стран в «дискриминации флагов» и потребовали от администрации своих стран «защиты» своих интересов вплоть до политического воздействия (стоит отметить, что линейные суда гражданские суда продолжительное время и практически всегда регистрировались под своими национальными флагами) [17]. В результате большинство из сторон, вовлечённых в морские линейные контейнерные перевозки к концу 60-х годов XX века, имели серьёзные причины для коренного изменения сложившейся ситуации. Однако представления о характере изменений было принципиально разным. Не смотря на то, что зачастую в целях защиты судоходства заключались двусторонние соглашения по пропорциональному распределению грузов между судами, принадлежащими соответствующим государствам [18], тем не менее, ряда проблем решить не удавалось. Боль-

шинство из сторон приняло участие в обсуждении положений Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций. В дальнейшем не только Кодекс, но и само обсуждение основных положений этого Кодекса, оказали существенное влияние на развитие морских линейных перевозок.

4. Заключение

В результате работы над настоящей статьей авторами были сделаны следующие выводы:

1. 50-60-е гг. XX века оказали значительное влияние на развитие рынка морских перевозок в целом и линейных перевозок в частности. Гибель колониальных империй привела к нарушению привычной хозяйственной деятельности мирового морского торгового флота. На международной арене появился набирающий мощь флот социалистических стран, прежде всего СССР. Правительства развивающихся государств проявляли живой интерес к проблеме развития национального флота с целью сокращения транспортных расходов при осуществлении внешнеэкономической деятельности. Конференции были вынуждены искать защиту от «чрезмерной» протекции национальных компаний развивающихся стран со стороны правительств этих государств.

2. В развитых капиталистических странах качественно изменился уровень процесса консолидации капитала в отрасли морских перевозок, чаще всего, посредством правительств.

3. В середине XX века появились противоречия между группами национальных перевозчиков, европейскими и азиатскими перевозчиками с одной стороны и североамериканскими перевозчиками и грузовладельцами с другой стороны, которые в дальнейшем привели к длительным торговым войнам, ослабившим линейные конференции.

4. Появилось чрезмерное увеличение провозной способности мирового тоннажа, что привело к превышению предложения над спросом на мировом фрахтовом рынке. Благоприятная конъюнктура на фрахтовом рынке вызвала приток капитала в судостроение и судоходство. Последовавшее за этим «перепроизводство» тоннажа вызвало понижительную конъюнктуру трампового рынка, а затем линейного.

5. В рассматриваемый период произошло ослабление зависимости грузовладельцев от конференций. Значительное влияние на рынок стали оказывать Советы и Ассоциации грузовладельцев, в результате чего появились элементы сотрудничества между конференциями и Советами грузоотправителей. К 1960 годам имело место кардинальное изменение политики конференций по отношению к грузоотправителям и их союзам.

Отмеченные в статье события послужили толчком к следующему значительному шагу на пути регулирования деятельности линейных конференций – работе по выработке Кодекса поведения конференций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций (Заключена в г. Женеве 06.04.1974) // Сборник международных договоров СССР. Вып. XXXIX. – М., 1985. С. 94-121.
2. Чеботаренко А. Линейные конференции / А. Чеботаренко, С. Кленчу: журнал. - Морское страхование. – 2012.- № 2. – С. 74-80.
3. Кириллова Е.В. Ретроспективный анализ становления и развития интеграционных объединений в линейном судоходстве // Сб. научн. тр. SWorld. – Иваново: МАРКОВА АД. – 2014. – №. 1. – С. 114-219.
4. Петровский В.В. Морское линейное судоходство. Издательство «Транспорт», 1977. – 288 с.
5. Peter Brodie. Commercial Shipping Handbook, Second Edition. First published 1999 by Informa Law, Second edition 2006. – 368 P.
6. The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998 by Federal Maritime Commission, 2001.
7. Буров В.И. Основные тенденции развития современного линейного судоходства // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2015. – №. 10-1.
8. Руководство по применению Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций, подготовленное секретариатом ЮНКТАД. UNCTAD/ST/SHIP/1, публикация 26.01.1987.
9. Иванова С.Е., Митрофанова Н.В. Современные принципы формирования цены перевозки грузов в линейном судоходстве // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2011. – № 1. – С. 179.
10. Emil Sax. Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft. Wien, 1879.
11. Левикова Г.А. Морской транспорт послевоенной Японии // Наука. Главная редакция восточной литературы. – М., 1969.
12. International Legal Materials. Vol. 3, No. 6 (November 1964), pp. 1128-1132. Published by American Society of International Law. Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/20689847>
13. Дэниел Ергин. Добыча: Всемирная история борьбы за нефть, деньги и власть. – М.: «Альпина Паблишер», 2011. – 960 с.
14. Иванова Т.Н. Договор морской перевозки грузов в линейном судоходстве // Транспортное право. – 2005. – № 4.
15. Вышнепольский С.А. Фрахтовая независимость СССР // Водный транспорт. – 1937. – № 11.
16. Отдельные виды обязательств в международном частном праве / Н.Г. Доронина, В.А. Егизаров, В.П. Звекон и др.; под ред. В.П. Звекон. – М.: Статут, 2008. 603 с.
17. Арестова Ю.А., Погарская А.С. Современное состояние и проблемы морского флота России // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2014. – № 5 (27). – С. 141-147.
18. Рамберг Я. Международные коммерческие транзакции / пер. с англ. под ред. Н.Г. Вилковой. 4-е изд. – М.: Инфотропик Медиа, 2011. – 896 с.

REFERENCES

1. Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences. Geneva, 6 April 1974 // Sbornik mezhdunarodnyh dogovorov SSSR. Vyp. XXXIX. – М., 1985. S. 94-121.
2. Shebotarenko A. Linejnye konferencii / A. Shebotarenko, S. Klenchu: zhurnal. - Morskoe strahovanie. – 2012. – № 2. – S. 74-80.
3. Kirillova E.V. Retrospektivnyj analiz stanovleniya i razvitiya integracionnyh ob"edinenij v linejnom sudohodstve // Sb. nauchn. tr. SWorld. – Ivanovo: MARKOVA AD. – 2014. – №. 1. – S. 114-219.
4. Petrovskij V.V. Morskoe linejnoe sudohodstvo. Izdatel'stvo «Transport», 1977. – 288 s.
5. Peter Brodie. Commercial Shipping Handbook, Second Edition. First published 1999 by Informa Law, Second edition 2006. – 368 P.
6. The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998 by Federal Maritime Commission, 2001.

7. Burov V.I. Osnovnye tendencii razvitiya sovremennogo linejnogo sudohodstva //Aktual'nye problemy gumanitarnyh i estestvennyh nauk. – 2015. – №. 10-1.
8. Rukovodstvo po primeneniyu Konvencii o Kodekse povedeniya linejnyh konfe-rencij, podgotovlennoe sekretariatom YUNKTAD. UNCTAD/ST/SHIP/1, publikaciya 26.01.1987.
9. Ivanova S.E., Mitrofanova N.V. Sovremennye principy formirovaniya ceny perevozki gruzov v linejnom sudohodstve // Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admirala S.O. Makarova. – 2011. – № 1. – S. 179.
10. Emil Sax. Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft. Wien, 1879.
11. Levikova G.A. Morskoj transport poslevoennoj YАponii // Nauka. Glavnaya redakciya vostochnoj literatury. – M., 1969.
12. International Legal Materials. Vol. 3, No. 6 (November 1964), pp. 1128-1132. Published by American Society of International Law. Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/20689847>
13. Dehniel Ergin. Dobycha: Vsemirnaya istoriya bor'by za neft', den'gi i vlast'. – M.: «Al'pina Pabliher», 2011. – 960 s.
14. Ivanova T.N. Dogovor morskoy perevozki gruzov v linejnom sudohodstve // Transportnoe pravo. – 2005. – № 4.
15. Vyshnepol'skij S.A. Frahtovaya nezavisimost' SSSR // Vodnyj transport. – 1937. – № 11.
16. Otdel'nye vidy obyazatel'stv v mezhdunarodnom chastnom prave / N.G. Doronina, V.A. Egiazarov, V.P. Zvekov i dr.; pod red. V.P. Zvekova. – M.: Statut, 2008. 603 s.
17. Arestova YU.A., Pogarskaya A.S. Sovremennoe sostoyanie i problemy morskogo flota Rossii // Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admira-la S.O. Makarova. – 2014. – № 5 (27). – S. 141-147.
18. Ramberg YA. Mezhdunarodnye kommercheskie tranzakcii / per. s angl. pod red. N.G. Vilkovoj. 4-e izd. – M.: Infotropik Media, 2011. – 896 s.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Русинов Игорь Александрович,

доктор технических наук, профессор,
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»
RusinovIA@gumrf.ru

Гаврилова Ирина Александровна,

кандидат экономических наук,
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»
+7(921)447-49-99
Gavrilova.irina.a@gmail.com

Нелогов Андрей Георгиевич,

Научный руководитель: Русинов Игорь Александрович
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»
andrey.nelogov@united-transport.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Rusinov Igor Alexandrovich

Doctor of Technical science, professor
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
RusinovIA@gumrf.ru

Gavrilova Irina Alexandrovna

Candidate of Economic Sciences,
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
+7(921)447-49-99
gavrilova.irina.a@gmail.com

Nelgov Angrey Georgievich
Research adviser: Rusinov I.A.
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
andrey.nelgov@united-transport.ru