



Теплоход Фредерик прибывает в порт Гамбург. Фото: Андрей Нелогов

ИЗВЛЕЧЬ ПОЛЬЗУ

В последнее время страны Запада активно используют санкции против российских граждан и компаний в разных областях. Недальновидная политика в отношении развития собственного торгового флота привела к полной зависимости от глобальных перевозчиков, через которых санкционная политика реализуется в морской торговле.

Андрей Нелогов

В отношении России ограничения в области транспортного обеспечения внешней торговли присутствовали всегда, даже тогда, когда их никто не объявлял официально.

Остановимся на линейном судоходстве. Известный американский политолог Самюэль Хантингтон так определил место линейного судоходства в современном мире: «Существует две картины, которые описывают соотношение власти Запада и других цивилизаций. Первое — это подавляющее, триумфальное, практически абсолютное могущество Запада. С распадом Советского Союза исчез единственный серьёзный конкурент Запада, и в результате облик этого мира определяется целями, приоритетами и интересами главных европейских наций. Запад — единственная цивилизация, которая имеет значительные интересы во всех других цивилизациях или регионах, а также возможность влиять на их политику, эконо-

мику и безопасность... Западные нации владеют и управляют международной банковской системой, контролируют все твёрдые валюты, являются основными мировыми потребителями, играют роль морального лидера для многих обществ, занимаются наиболее современными техническими исследованиями, доминируют в аэрокосмической индустрии, области коммуникаций и в производстве вооружений, контролируют морские линии. Вторая картина Запада совершенно иная. Она рисует цивилизацию в упадке... Какая из двух картин описывает реальность? Ответ, конечно же, следующий: они обе». Применительно к морским перевозкам это означает — доминирование через контроль.

Кем и как осуществляется контроль морских линий? Контроль осуществляется через симбиоз крупнейших западных компаний и правительств. Здесь можно вспомнить слова президента компании «Дженерал Моторс» Чарльза Вильсона: «Я

привык считать: то, что хорошо для нашей страны, хорошо и для «Дженерал моторс», и наоборот. Это одно и то же». Выдающийся американский учёный Дж. К. Гэлбрейт указывает на то, что современный мир — это не мир рыночной экономики, а мир технологий — организаций, занимающих доминирующее положение на рынке, поддерживающих и поддерживаемых правительствами государств. Регулирование их деятельности становится тонкой игрой, направленной на удовлетворение насущных потребностей обеих сторон. Это сотрудничество допускает «наведение порядка», что в частном случае проявляется через совместную работу, касающуюся различных ограничений и санкций, применяемых к третьим лицам.

Инструменты контроля созданы по понятным причинам. Так, например, соблюдение требований таможенно-торгового партнёрства по борьбе с терроризмом (С-ТРАТ) является обязательным условием сотрудничества между транспортными компаниями и глобальными компаниями-клиентами. В соответствии с этими требованиями перевозчики должны направлять дополнительную информацию о грузе властям США до прибытия судна в американский порт. Подобные требования существуют и в Европейском Союзе. Инструменты универсальны.

Чтобы перекрыть движение грузов для условного террориста, требуется знать все и обо всех. Современные технологии предоставляют такую возможность. Вопрос в том, как распоряжаться полученной информацией. Такая система – это «товар двойного назначения». С ее помощью осуществляется всесторонний контроль над внешнеторговыми грузопотоками.

Неоправданный оптимизм

Россиян огорчают всякого рода ограничения и санкции. Дело в том, что теоретически мы предполагали взаимовыгодное и равноправное партнерство. Выполняя свои обязательства, касающиеся участия в одной части глобальной экономики, например, исправно поставляя углеводороды на мировой рынок, мы рассчитывали на выполнение обязательств нашими «партнерами» в других областях. В том числе в области морских перевозок. Однако для этого должно быть как минимум несколько обязательных условий. А именно, те, кто везет, этого хотят, имеют возможность и не злоупотребляют своим положением.

В отношении злоупотреблений сомнения возникли сразу. Чего иностранные линейные перевозчики хотят добиться на российском рынке? Сами по себе, практически ничего. Но это «крылья» крупнейших глобальных компаний. Они существуют только вместе и пропорционально. Местный офис, включая директора, безусловно заинтересован в росте, но это ничего не значит. Два процента местного рынка в объеме глобальной компании – не базовый элемент, а разменная монета. К сожалению, их разменная монета представляет собой весь наш капитал.

Дело рук самих утопающих

Что могут глобальные линейные перевозчики? Сейчас они могут практически всё. В том числе, могут все потерять, при определенном неблагоприятном стечении обстоятельств. Если Самюэль Хантингтон утверждает о кризисе западного мира вообще, то почему кризис не может случиться в линейном судоходстве, максимально зависимом от глобальной экономики? Поэтому, в некотором смысле, попав под санкции, мы стали невольными счастливыми, которых выставили с обреченного парохода еще до его отплытия. Обстоятельства сложились таким

образом, что после нескольких лет сомнений наличие проблем от западных санкций стало очевидным. И эти проблемы придется решать нам самим. Впрочем, не первый и, вероятно, не последний раз.

Вспомним, что в 1918 году в отношении молодой советской республики действовали не просто санкции, а настоящая блокада. Английский флот, находившийся в Финском заливе, препятствовал движению любых судов с грузами российской внешней торговли, включая товары первой необходимости и продовольствие. Результатом таких действий стало полное прекращение морской торговли РСФСР с последующим возобновлением ее уже на принципах государственной монополии. Из монополии внешней торговли естественным образом следовала монополия фрахтования тоннажа, а затем и отфрахтования советских судов. Нет смысла говорить о явных преимуществах и столь же явных недостатках такой системы.

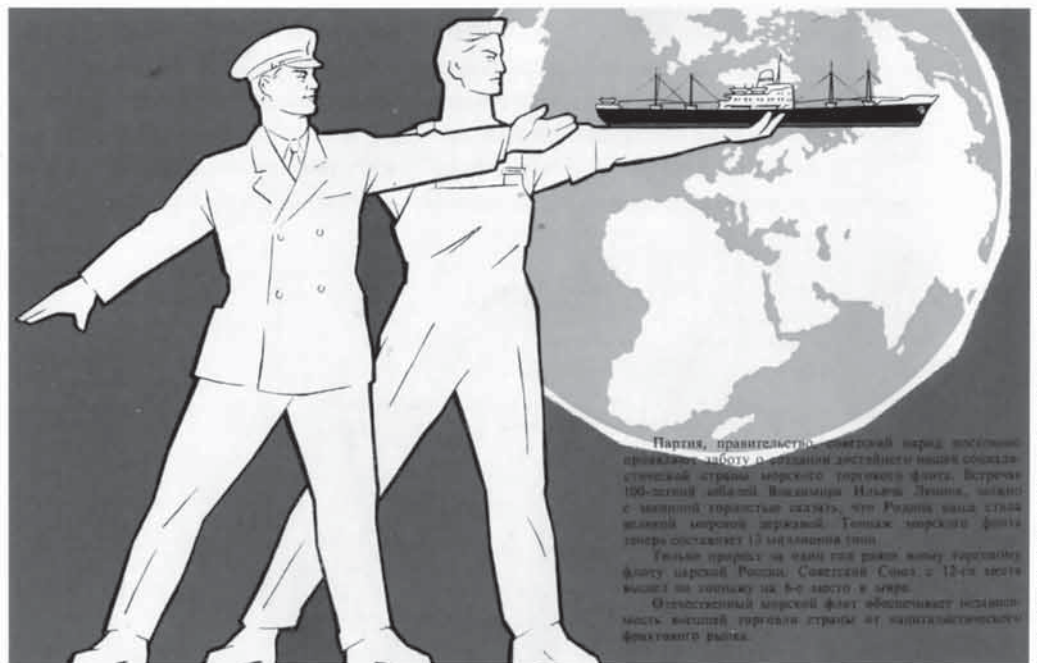
В 1930 году, столкнувшись с очередными санкциями иностранных государств под предлогом или по причине вмешательства во внутренние дела через финансирование коммунистических партий, СССР ответил жестко и эффективно. Совет народных комиссаров (СНК) СССР постановил: «в отношении тех стран, которые устанавливают для торговли с СССР особый, не распространяющийся на другие страны, ограничительный режим совершенно прекратить или максимально сократить заказы и закупки, прекратить использование тоннажа этих стран, установить ограничительные правила для

транзитных товаров этих стран, принять меры к прекращению или максимальному сокращению использования портов, транзитных путей для транзитных операций СССР». Санкции закончились через несколько месяцев. В 1937 году, к двадцатой годовщине революции, СССР объявил о полной фрахтовой независимости, впервые в российской истории.

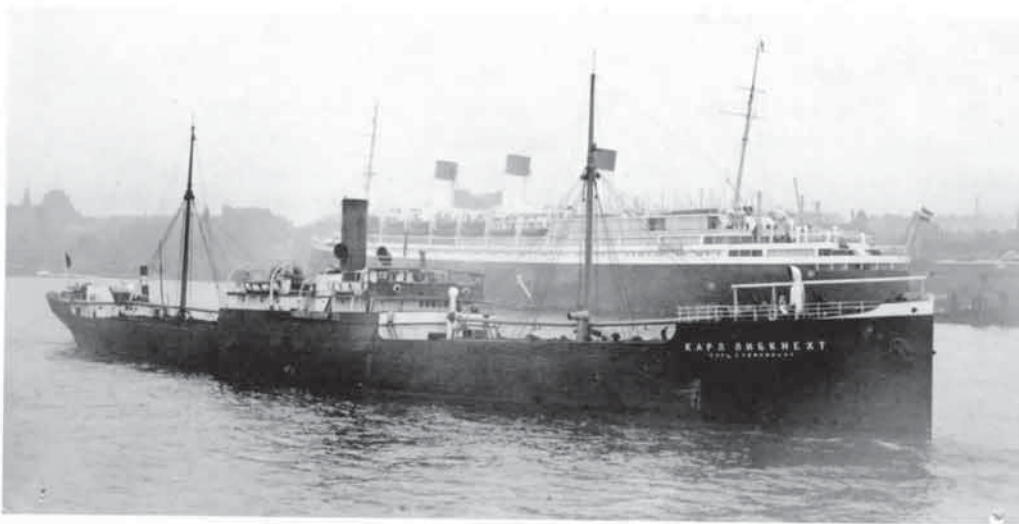
Вплоть до 1991 года, советские граждане не испытывали особого дискомфорта от ограничительных мер и санкций западных стран в области морского транспорта. Любопытно, что на торговый флот СССР не распространялись санкции США, применяемые к тоннажу других стран. Например, советские суда могли свободно посещать порты США после заходов в порты Кубы на основании межправительственного соглашения.

Морской торговый флот СССР далеко не тоже самое, что нынешний флот РФ. По суммарному дедевейту флот, контролируемый Россией, даже превосходит флот СССР в период его наивысшего расцвета. Разница в том, что морской торговый флот СССР был диверсифицирован с учётом разнообразия грузовой базы, а современный флот ориентирован на перевозки углеводородов. Если рассматривать ситуацию с точки зрения «партнерских отношений», о которых было сказано выше, то все остальное «нам привезут». Теперь понятно, что привезут не все. И в этом будет частное проявление «мироустройства», которое воспринимается западной цивилизацией как естественное и разумное.

Несмотря на то, что потеряно много времени, никто не мешает сейчас



СОВЕТСКИЙ СОЮЗ - ВЕЛИКАЯ МОРСКАЯ ДЕРЖАВА



Линейное судно «Магнитогорск» Балтийского морского пароходства на линии Ленинград - порты Восточного побережья США (1980-е гг.). Фото: Андрей Нелогов.

подумать о том, что кроме углеводородов есть зерно, уголь, металлы, удобрения, оборудование и машины, товары народного потребления, при перевозке которых Россия импортирует услуги, вместо того, чтобы заниматься самообслуживанием и, в перспективе, экспортом транспортных услуг.

Механизм контроля

Санкционная машина универсальна. Сегодня субъектом санкций выступают ряд стран мира, в том числе Россия. Завтра ограничения могут коснуться любой страны, отдельных компаний, лиц или номенклатуры грузов. Машина работает повсеместно. Прежде всего, это система глобального контроля, а санкционные возможности – одна из доступных опций. Однако для ее функционирования применительно к перевозкам требуется первичная информация о грузе.

Читаем коносамент одного из глобальных контейнерных перевозчиков (и так у всех): «Клиент обязуется действовать в соответствии с экономическими санкциями, включая, но не ограничиваясь

санкциями применимыми США, Европейским союзом и Организацией Объединённых Наций. Клиент утверждает и гарантирует, что не включен в санкционные списки и не имеет отношения к лицам, которых в США, Европейском союзе или Организации Объединённых Наций рассматривают как лиц, находящихся под санкциями (SDN, т.н. «заблокированное лицо», «отрицаемое лицо», «особенно обозначенный подданный»). Клиент также подтверждает, что груз, перевозимый по настоящему коносаменту, не имеет какого-либо отношения к лицам, находящимся под указанными санкциями».

Обычная практика

Как наличие таких условий в коносаменте объяснят перевозчики? Скорее всего, они ответят, что покинув порт, судно покинуло территорию России. Затем оно обязательно зайдет в порт перевалки в ЕС и тогда груз будет задержан. Лучше исключить такую ситуацию заранее, не принимая груз к перевозке. В тех же

случаях, когда к грузу появляются претензии, перевозчик и его агент обратятся к условиям договора морской перевозки (коносамента). Однако законодательство РФ определяет, что в случае, если порт погрузки или порт выгрузки находятся в России, услуга по перевозке оказывается на территории России (НК РФ). Кстати, аналогичное представление о территориальности существует, например, в США. Из этого логически следует, что перевозчик и его агент применяют антироссийские санкции, осуществляя услуги на территории самой России. Такая практика естественно запрещена и наказуема в США, ЕС и других странах.

Наконец о тех, кто предоставляет первичную информацию о грузе и формирует базу данных. Это мы с вами. Каждый раз, заглядывая в гипермаркет самообслуживания, называемый глобальным контейнерным перевозчиком, для создания букинга, мы участвуем в процедуре, которую власти США называют «инициатива 10+2». 10 касается нас, 2 – перевозчика. Десять позиций, которые дают заинтересованным лицам всю необходимую информацию о грузе, грузоотправителе, грузополучателе, производителе, конечном потребителе и т.д. Если что-то не указано во время формирования букинга, внимательные сотрудники агентской компании сверят данные с таможенной декларацией и поручением на погрузку экспортного груза. Посмотрят сами, проверят с коллегами из европейских офисов. В конечном итоге там и решат, может ли груз быть отгружен из России или нет. Так, в частности, выполняется режим санкций, а в общем глобальный контроль морских линейных перевозок.

Фидерная система перевозок – не просто гарантированный заработок для европейских компаний, но и основной элемент системы контроля грузопотока в/из России.



Линейное судно «Карл Либкнехт» Балтийского морского пароходства в порту Гамбург (вторая половина 1920-х гг.).

Фото: Андрей Нелогов