

47. Gudkov, A. B., F. A. Shcherbina and I. L. Myznikov. *Adaptivnyye reakcii organizma moryakov rybpromyslovogo flota*. Archangelsk: SGMU, 2011.

48. Zheglov, V. V., F. M. Semyonov and V. I. Kasatkin. "Povyshenie ustoychivosty moryakov k zabolevaniyam." *Morskoy sbornik* 7(1984) (2012): 47–51.

49. Nikitin, A. M. "Ustanovlenie prioritetrov pri upravlenii tehnikeskimi obsluzhivaniem sudovykh tehnikeskikh sredstv." *Sbornik nauchnykh trudov professorsko-prepodavatelskogo sostava gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova*. SPb.: GUMRF imeni admirala S.O. Makarova, 2014: 130–132.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Кубасов Роман Викторович —
кандидат биологических наук, доцент.
Северный государственный
медицинский университет (г. Архангельск).
romanas2001@gmail.com

Лупачев Валерий Валентинович —
доктор медицинских наук, профессор.
Северный государственный
медицинский университет (г. Архангельск),
Северный (арктический) федеральный
университет имени М.В. Ломоносова.
valerii-lvv@mail.ru

Попов Михаил Владимирович —
кандидат медицинских наук.
Северный государственный
медицинский университет (г. Архангельск).
michael.vlad.popov@yandex.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Koubasov Roman Viktorovich –
PhD, associate professor.
Northern State Medical University (NSMU),
Archangelsk
romanas2001@gmail.com

Lupachev Valery Valentinovich –
Dr. of Medical Sciences, professor.
Northern State Medical University (NSMU),
Archangelsk,
Northern Arctic Federal University (NArFU),
Archangelsk
valerii-lvv@mail.ru

Popov Michael Vladimirovich –
PhD.
Northern State Medical University (NSMU),
Archangelsk
michael.vlad.popov@yandex.ru

Статья поступила в редакцию 14 августа 2015 г.

УДК 656.611

**И. А. Руснов,
И. А. Гаврилова,
А. Г. Нелогов**

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЛИНЕЙНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ НАКАНУНЕ ПРИНЯТИЯ КОНВЕНЦИИ ООН О КОДЕКСЕ ПОВЕДЕНИЯ ЛИНЕЙНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ

В статье рассмотрены вопросы развития линейного судоходства и взаимоотношений линейных конференций с грузоотправителями накануне обсуждения в ООН Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций. Авторами обоснован тезис о том, что обсуждению положений Кодекса в ООН предшествовали значительные изменения рынка линейных перевозок. Сделан вывод о том, что разрушения колониальной системы привели к изменению сложившегося в течение столетий 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. Отмечается, что обострившиеся между национальными, транснациональными группами грузовладельцев и перевозчиков противоречия 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, при этом каждая из договаривающихся сторон, приступая к работе над Кодексом, преследовала собственные цели.

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

Введение

Линейное судоходство появилось в первой четверти XIX в. Полвека спустя, в 1875 г., стремясь к сокращению острой и разрушительной конкуренции, британские судовладельцы создали объединение линейных перевозчиков на направлении порты Великобритании – порты Индии (Калькутта). Соглашение, получившее название Калькуттской конференции (United Kingdom Calcutta Conference), положило начало всемирному распространению конференциальной системы в линейном судоходстве, о чем свидетельствуют многие исследования, в частности, работы А. Чеботаренко [1] и Е. В. Кирилловой [2], в которых отмечается, что Калькуттская конференция находится в основе всех линейных конференций.

Целесообразно привести определение линейной конференции, содержащееся в гл. 1 Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций 1974 г. (далее — Кодекс): *«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»* [3, с. 95].

В течение относительно непродолжительного периода времени конференции получили широкое распространение и начали контролировать практически все основные направления морских линейных перевозок. В отдельных вопросах интересы национальных судоходных компаний и групп компаний противоречили интересам других национальных или транснациональных групп, а иногда интересы государства вступали в противоречие с интересами компаний и т. д. Противостояние линейных перевозчиков и грузовладельцев (клиентуры морского транспорта, фрахтователей) было одним из наиболее острых и постоянных. Так, советский учёный В. В. Петровский, принимавший участие в работе ООН над Кодексом поведения линейных конференций, в монографии «Морское линейное судоходство» [4, с. 149] отмечал следующее: *«Овладение конференциями большинством судоходных направлений вызвало у грузоотправителей необходимость использования конференциального тоннажа на этих направлениях. Поскольку большинство линейных перевозчиков объединены в конференции, т. е. 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 (*The British Shipper Council*). Согласно данным источника [5], начиная с 1955 г., т. е. с момента образования этого объединения, возник новый этап во взаимоотношениях грузовладельцев и линейных конференций. Именно в этот период 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 мнение фрахтователей. В дальнейшем различные советы грузовладельцев начали играть заметную роль на рынке линейных перевозок. В настоящее время советы грузовладельцев, представленные в том или ином виде, утвержденном международным и национальными законодательствами, оказывают влияние на рынок мирового судоходства в целом и на рынок морских линейных контейнерных перевозок в частности. Формально это проявляется посредством участия в обсуждениях принципиальных вопросов современного судоходства, например, сохранения или отмены ограничения действия антимонопольного законодательства в отношении линейных конференций. Фактически, консоли-

дированная грузовая база позволяет проявлять рыночную власть и добиваться лучших условий для участников таких объединений.

Вопросы взаимоотношений линейных конференций с грузоотправителями

Вслед за созданием Совета британских грузоотправителей на основании рекомендаций Международной торговой палаты подобные союзы были созданы в капиталистических европейских странах: Бельгии, Дании, ФРГ, Финляндии, Франции, Греции, Италии, Нидерландах, Норвегии, Швеции и Швейцарии. Процесс образования таких союзов происходил также и в других странах мира. В частности, ассоциации «Western India Shippers Association» и «Eastern India Shippers Association» были созданы в 1962 г. в Индии; в 1964 г. в Австралии была создана ассоциация «Australian Europe Shippers Association» (AESA), представляющая 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 постоянно усиливающегося влияния советов грузоотправителей, особенно в период низкой конъюнктуры (низкого рынка) в судоходстве, когда отдельные линии и конференции готовы были пойти на существенные уступки.

Основная деятельность советов грузоотправителей, в том числе европейских, 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 из которых сводились к следующему:

- отходы судов регулярных линий должны производиться не только в соответствии с установленными сроками, но также через равномерные промежутки времени;
- в расписаниях должны указываться не только даты отхода, но также и даты прибытия судов с учетом извещений об опозданиях, вызванных особенностями морской перевозки;
- расписания не должны изменяться внезапно, т. е. в каждом случае эти изменения должны сообщаться грузоотправителям в циркулярах и заблаговременно публиковаться в прессе;
- проформы 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 то же время наличие контракта не гарантировало своевременное и полное предоставление услуг перевозчиком. Значительные сложности возникали у грузовладельцев, имевших контракты лояльности с определённой линией, при выходе ее 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 возникло много возражений против их секретности. Грузовладельцы заявляли о том, что публикация конференциального тарифа в значительной степени облегчит калькуляцию и создаст атмосферу стабильности и доверия. В то же время грузовладельцы достигли существенного прогресса в части, касающейся открытости тарифов. Требования относительно 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) отмечает в работе [6] *отход от принципа равных ставок*, так называемый «*metoo*».

Как отмечается в работе [7], грузовладельцы выдвигают ряд иных требований, связанных с конференциальными тарифами, с улучшением порядка котировки тарифных ставок, применением общего изменения тарифных ставок (General Rate Increase) и т. д. Тем не менее, по данным источника [8], даже спустя несколько лет после принятия кодекса, Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) отмечалось отсутствие единого, чёткого и официально сформулированного методического подхода к формированию ставок фрахта. В частности, в статье [9] говорится, что в дальнейшем принципы формирования тарифных ставок не стали более открытыми и понятными.

Натиску грузоотправителей многие конференции противопоставляли консолидацию своих рядов, т. е. объединение в более крупные организации, призванные защищать интересы конференциальных линий. Одним из примеров такого объединения конференций является организованный в 1963 г. Комитет европейских национальных ассоциаций судовладельцев (КЕНСА) (CENSA — The Committee of European National Shipowners Associations. Толчком к его организации послужила Резолюция европейских министров транспорта от марта 1963 г., в которой отмечалось, что система линейных конференций является для судовладельцев независимым средством, предоставляющим им возможность оказывать грузоотправителям постоянные транспортные услуги на базе стабильных ставок. В дальнейшем этим комитетом был предложен один из вариантов Кодекса о поведении линейных конференций, который был отклонён другими сторонами, участвующими в обсуждении.

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. Так, в Резолюции Комитета по судоходству ЮНКТАД 1964 г., относящейся к вопросам морского судоходства, были найдены точки соприкосновения многих сторон, участвовавших в обсуждении. В частности, в ней говорилось о том, что система конференций необходима для обеспечения стабильности фрахтовых ставок и регулярного обслуживания. Но для того, чтобы эта система могла полноценно функционировать, необходимо установить тесное сотрудничество между грузоотправителями и участниками конференций. Система конференций была признана всеми членами ЮНКТАД, которые также отмечали её вклад в признании необходимости ориентироваться в своей деятельности на сотрудничество с линейными конференциями.

В отечественной литературе отмечались определённые преимущества конференциальной системы в линейном судоходстве. К ним относилось высокое качество услуг, предоставляемых конференциальным тоннажем, что являлось следствием технического совершенства линейных судов и высокой организации работы линий в составе конференций. При этом, в частности, В. В. Петровский в работе [4] отмечал, что линейные конференции представляют собой монополистические объединения судовладельцев, являющихся подчас одним из мощных инструментов внешней политики развитых стран, проводимой ими по отношению к развивающимся странам, посредством которых капиталистические монополии контролируют внешнюю торговлю и судоходство этих стран.

Проблемы развития линейного судоходства

Большой интерес в целях понимания нынешней ситуации в мировом линейном судоходстве представляет информация о проблемах линейного судоходства, которые имели место в середине 1970-х гг. XX в., т. е. накануне обсуждения Кодекса. Наиболее полно и ярко ситуация раскрыта в работе В. В. Петровского [4]. 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, через 10 – 12 лет окажутся абсолютно неконкурентоспособными и будут приносить убытки своим владельцам. На наиболее контейнеронасыщенном направлении (Северная Атлантика) этот процесс начался на несколько лет раньше, в 1967 г.

Замена тоннажа, связанная с большими капиталовложениями, была под силу только крупнейшим судоходным монополиям и вызвала необходимость дальнейшей концентрации и централизации капитала, а организация работы этого тоннажа требовала также дальнейшей концентрации производства. Однако само явление концентрации не было новым. Суть концентрации капитала в линейном судоходстве подробно изложена в начале XX в. австрийским учёным Э. Заксом 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 этот документ явился также ответом на явление концентрации и централизации капитала.

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 т. К числу основных держателей акций этого консорциума в то время относились крупнейшие банки ФРГ «Deutsche Bank AG» и «Dresdner Bank AG».

Следует отметить, что начиная с 1967 г. консорциум «Hapag-Lloyd» приступил к замене своего ещё очень современного традиционного линейного тоннажа контейнеровозами, годовая провозная способность которых к 1970 г. оценивалась суммой, равной 2 млн т. В настоящее время эта компания является одной из десятка глобальных 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 фунтов стерлингов. Контрольный пакет акций крупнейшей английской судоходной группы «Cunard», специализировавшейся на линейных перевозках (из шестидесяти судов пятьдесят заняты на грузовых линиях), принадлежала Банку Ллойда. К концу 60-х гг. XX в. 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 завершённую в 1968 г. японским правительством «Shipping and Shipbuilding Rationalization Council» (правительственный орган) операцию по укрупнению флота посредством организации шести монополистических групп, состоящих из 97 судоходных компаний, владеющих к середине 1964 г. 81 % линейного тоннажа Японии. При этом Банк развития Японии был ответственным за проведение данной интеграции. Процесс такого грандиозного слияния подробно описан в работе советского учёного Г. А. Левикова [11]. В результате сформировались такие известные компании, как MitsuiOSK, NYK, K-Line, в большей степени соответствующие их современному состоянию.

Поддержка, оказанная, в первую очередь, линейному судоходству, 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 гг., составила 200 млн долл. Подобные 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 в военных целях. 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. Позже Sea Land была поглощена датским консорциумом А. Р. Møller-Mærsk Gruppen, 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 отметить, что контроль Sea Land осуществлялся компанией «R. J. Reynolds Industries Inc.», которая 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 противостояние США и Великобритании в области линейных перевозок по поводу структуры фрахтовых ставок в перевозках между североатлантическими портами США и портами Англии. Этот инцидент на уровне правительственных органов явился продолжением спора, возникшего еще в 1961 г. с введением в США так называемого «Bonner Act, 1961». В соответствии с этим законом конференциальным линиям разрешалось применять контрактную систему с двойными ставками. Согласно данным источника [12], практическое применение системы осуществлялось под жёстким контролем со стороны Федеральной морской комиссии (ФМК) США вплоть до урегулирования уровня конференциальных ставок.

Введенная поправка к законодательству США о регулировании морских перевозок от 1961 г. соответствовала интересам как правительства, так и деловых кругов США. Более того, этот закон был воспринят европейскими и азиатскими перевозчиками как попытка крайне жесткого регулирования линейного судоходства, в США «Bonner Act, 1961» рассматривался как результат компромиссного, т. е. более «мягкого решения». Поскольку это затрагивало жизненные интересы многих европейских линейных компаний — членов конференций, работающих из портов США, дискуссия проводилась на правительственном уровне и явилась причиной 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 обратно. Все это отрицательно сказалось на ценах американских товаров, подрывая, 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 о представлении ФМК таких отчетных документов, которые фактически раскрывали бы всю картину коммерческой деятельности линий — членов конференций. Недовольство конференций действиями ФМК послужило причиной вспыхнувшего в конце 1963 г. открытого международного конфликта. В результате 10 европейских морских стран и Япония заявили дипломатические протесты США. Сложившуюся в те годы ситуацию на международной арене 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, в течение 90 дней. Конфликт между странами был смягчен компромиссной договоренностью, достигнутой в Париже между правительствами США, тринадцатью европейскими странами (Бельгия, Дания, Финляндия, Франция, ФРГ, Греция, Нидерланды, Ирландия, Италия, Норвегия, Испания, Швеция, Великобритания) и Японией о том, что ФМК будет получать только часть требуемой ею документации, причем не от отдельных линий и конференций, а официальные данные от правительственных органов стран. Все 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. В конце 1967 г. на североатлантическом направлении разразилась новая «война», объявленная Североатлантической ассоциацией грузоотправителей (NASA) ФМК, в которую было вовлечено и правительство Великобритании. В 1968 г. ФМК вновь объявила о том, что конференции, осуществляющие действия 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 урегулировать линейное судоходство сводились к тому, что флот США перевозил 7 % американских экспортно-импортных грузов, зарабатывая при этом только 1 млрд долл. ФМК имела намерения обеспечить для флота США 50 % грузов, утверждая при этом, что если ее суда перевезут 50 % своих внешнеторговых грузов, то общий неблагоприятный платежный баланс будет полностью ликвидирован.

На фоне общего ухудшения в начале 70-х гг. XX в. экономического положения развитых экономических стран необходимо выделить два явления: глубокую инфляцию и энергетический, или топливно-сырьевой кризис. В работе [13], в частности, отмечается, что уже в 1973 г. в результате нефтяного кризиса 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, т. е. увеличением загрузки судов за счет сокращения числа отходов, и числа портов захода, а также снижения скорости судов в целях экономии бункера. Девальвация валют и установление «плавающих» курсов привели к повсеместному распространению в конференциальных тарифах специальных валютных надбавок — «currency adjustment factor» (CAF).

Создавшаяся 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, при этом ограничив свою ответственность за какую-либо задержку в доставке груза, его потерю или повреждение и т. д. Таким образом, в статье [14] отмечается, что стороны сами посредством коносамента стали регулировать возникающие между ними отношения. Все это, естественно, очень обострило и без того довольно серьезные противоречия между линейными судовладельцами, конференциями, с одной стороны, и грузоотправителями и их союзниками, 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 экспансии развитых капиталистических стран были 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, в 1975 г. эта доля сократилась до 6 % (в частности, в работе [15] отмечается, что большой интерес представляет опыт СССР по преодолению зависимости от иностранных перевозчиков).

Доля развивающихся стран в мировом флоте являлась непропорционально низкой, и ни одна из этих стран не была в состоянии обеспечить своим флотом собственные нужды в области мор-

ских 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 [4] В. В. Петровский, указывая также, что имеются все основания считать эти цифры заниженными.

Следует отметить, что в то время происходило повышение ставок фрахта на грузы развивающихся стран при одновременном падении цен на эти товары. В результате сложившейся ситуации 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 Комитете по судоходству Конференции ООН по торговле и развитию ЮНКТАД, а также 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.

Критика развивающихся стран была направлена 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. Так, В. В. Петровский в работе [4] отмечает, что уже на первом заседании Комитета по судоходству ЮНКТАД, состоявшемся 18 – 23 ноября 1966 г., возникли принципиальные 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. Следует отметить, что согласно данным, приведенным в работе [16], первоначально Конференция ООН по торговле и развитию ЮНКТАД правовыми вопросами международного судоходства не занималась, и впервые эти вопросы были затронуты в ЮНКТАД на 4-й сессии Совета по торговле и развитию (сентябрь 1966 г.).

Позиция делегаций развивающихся стран в отношении конференций довольно четко определена в Отчёте специальной сессии Комитета по судоходству (18 – 25 июля 1966 г.), где в ст. 18 отмечается, что 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. Определенная твердость, проявленная правительствами некоторых развивающихся стран: Бразилии, Аргентины, Индии, 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 (Аргентина) 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 в вопросах морского транспорта правительствам и грузовладельцам. Однако их абсолютная, строго рассчитанная сила ослабла под воздействием возросшего правительственного регулирования, под влиянием антитрестовского за-

конодательства, 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 «традиционного» линейного флота 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 «чувствительными» 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.

Следует также отметить, что, согласно данным источника [17], линейные и гражданские суда в течение продолжительного периода времени практически всегда регистрировались под своими национальными флагами. В результате большинство сторон, вовлеченных в морские линейные контейнерные перевозки к концу 60-х гг. XX в., имели серьезные причины для коренного изменения сложившейся ситуации. Однако их представление о характере изменений было принципиально разным. Несмотря на то, что согласно данным исследования [18], зачастую в целях защиты судоходства заключались двусторонние соглашения по пропорциональному распределению грузов между судами, принадлежащими соответствующим государствам, тем не менее некоторых проблем решить не удавалось. Большинство сторон приняло участие в обсуждении положений Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций. В дальнейшем не только Кодекс, но и непосредственно обсуждение основных его положений, оказали существенное влияние на развитие морских линейных перевозок.

Выводы

1. 50 – 60-е гг. XX в. 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 в. 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. Появление чрезмерного увеличения провозной способности мирового тоннажа 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 понижающую конъюнктуру trampового 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 гг. имело место кардинальное изменение политики конференций по отношению к грузоотправителям и их союзам.

6. Рассмотренные в статье события послужили толчком к следующему значительному шагу на пути урегулирования деятельности линейных конференций — процедурам по выработке Кодекса поведения конференций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Чеботаренко А. Линейные конференции / А. Чеботаренко, С. Кленчу // Морское страхование. — 2012. — № 2. — С. 74–80.
2. Кириллова Е. В. Ретроспективный анализ становления и развития интеграционных объединений в линейном судоходстве / Е. В. Кириллова // Сборник научных трудов SWorld. — 2014. — № 1. — С. 114–219.
3. Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций (Заключена в г. Женеве 06.04.1974) // Сборник международных договоров СССР. Вып. XXXIX. — М., 1985. — С. 94–121.
4. Петровский В. В. Морское линейное судоходство / В. В. Петровский. — М.: Транспорт, 1977. — 288 с.
5. Brodie P. Commercial Shipping Handbook, Second Edition / P. Brodie. — Informa Law, 2006. — 368 p.
6. The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998. — Federal Maritime Commission, 2001. — 87 p.
7. Буров В. И. Основные тенденции развития современного линейного судоходства / В. И. Буров // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. — 2015. — № 10-1. — С. 75–79.
8. Руководство по применению Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций, подготовленное секретариатом ЮНКТАД. UNCTAD/ST/SHIP/1, публикация 26.01.1987. — 1987.
9. Иванова С. Е. Современные принципы формирования цены перевозки грузов в линейном судоходстве / С. Е. Иванова, Н. В. Митрофанова // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2011. — № 1. — С. 175а–180.
10. Sax E. Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft / E. Sax. — Wien, 1879.
11. Левиков Г. А. Морской транспорт послевоенной Японии / Г. А. Левиков. — М.: Наука. Гл. ред. Восточной литературы, 1969. — 262 с.
12. Washington D. C. Review of dual-rate legislation, 1961–1964 / D. C. Washington // International Legal Materials. — 1964. — Vol. 3. — No. 6. — Pp. 1128–1132.
13. Ергин Д. Добыча: Всемирная история борьбы за нефть, деньги и власть / Д. Ергин. — М.: Альпина Паблишер, 2011. — 960 с.
14. Иванова Т. Н. Договор морской перевозки грузов в линейном судоходстве / Т. Н. Иванова // Транспортное право. — 2005. — № 4. — С. 13–15.
15. Вышнепольский С. А. Фрахтовая независимость СССР / С. А. Вышнепольский // Водный транспорт. — 1937. — № 11.
16. Доронина Н. Г. Отдельные виды обязательств в международном частном праве / Н. Г. Доронина, В. А. Егизаров, В. П. Звеков [и др.]; под ред. В. П. Звекова. — М.: Статут, 2008. — 603 с.
17. Арестова Ю. А. Современное состояние и проблемы морского флота России / Ю. А. Арестова, А. С. Погарская // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2014. — № 5 (27). — С. 141–147.
18. Рамберг Я. Международные коммерческие транзакции / Я. Рамберг; пер. с англ. Н. Г. Вилковой. — 4-е изд. — М.: Инфотропик Медиа, 2011. — 896 с.

THE ACTIVITIES OF LINER CONFERENCES IN ADVANCE OF THE CODE OF CONDUCT FOR LINER CONFERENCES

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. It is determined that councils and cargo owners associations became the effective force on the sea liner steel market. Extensive changes are revealed, that

predetermined the start of the process of formulating the Code of Conduct for Liner Conferences. In addition, each of the contracting parties, before working on the Code, was pursuing its own goals.

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

REFERENCES

1. Chebotarenko, A., and S. Klenchu. "Linejnye konferencii." *Morskoe strahovanie* 2 (2012): 74–80.
2. Kirillova, E. V. "Retrospektivnyj analiz stanovlenija i razvitija integracionnyh obedinenij v linejnom sudohodstve." *Sb. nauchn. tr. SWorld* 1 (2014): 114–219.
3. "Konvencija o Kodekse povedenija linejnyh konferencij (Zakljucheng. Zheneve 06.04.1974)." *Sbornikmezhdunarodnyh dogovorov SSSR. Vyp. XXXIX. M., 1985: 94–121.*
4. Petrovskij, V.V. *Morskoe linejnoe sudohodstvo*. M.: Izdatelstvo «Transport», 1977.
5. Brodie, Peter. *Commercial Shipping Handbook, Second Edition*. Informa Law, 2006.
6. The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998. Federal Maritime Commission, 2001.
7. Burov, V.I. "Osnovnye tendencii razvitiya sovremennogo linejnogo sudohodstva." *Aktualnye problemy gumanitarnyh i estestvennyh nauk* 10-1 (2015): 75–79.
8. Rukovodstvo po primeneniju Konvencii o Kodekse povedeniya linejnyh konfe-rencij, podgotovlennoe sekretariatom YUNKTAD. UNCTAD/ST/SHIP/1, publikacija 26.01.1987.
9. Ivanova, S.E., and N. V. Mitrofanova. "The modern principals of foundation of cost for carriage of goods in line shipping." *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova* 1(2011):175a–180.
10. Sax, Emil. *Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft*. Wien, 1879.
11. Levikov, G.A. *Morskoj transport poslevoennoj Yaponii*. M.: Nauka. Glavnaya re-dakcija vostochnoj literatury, 1969.
12. Washington, D. C. "Review of dual-rate legislation, 1961–1964." *International Legal Materials* 3.6 (1964): 1128–1132.
13. Ergin, Dehniel. *Dobycha: Vsemirnaya istoriya borby za neft, dengi i vlast*. M.: «Alpina Pablisher», 2011.
14. Ivanova, T.N. "Dogovor morskoy perevozki gruzov v linejnom sudohodstve." *Transportnoe pravo* 4(2005): 13–15.
15. Vyshnepolskij, S.A. "Frahtovaya nezavisimost SSSR." *Vodnyj transport* 11(1937).
16. Doronina, N. G., V. A. Egiazarov, V. P. Zvekov, et al. *Otdelnye vidy obyazatelstv v mezhdunarodnom chastnom prave*. M.: Statut, 2008.
17. Arestova, Yu.A., and A. S. Pogarskaya. "Modern condition (current status) and the problem of marine sea feet of Russia." *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova* 5(27) (2014): 141–147.
18. Ramberg, Ya. *Mezhdunarodnye kommercheskie tranzakcii. 4-e izd.* M.: Infotropik Media, 2011.

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» Gavrilova.irina.a@gmail.com
Нелогов Андрей Георгиевич — аспирант. Научный руководитель: Русинов Игорь Александрович. ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова» andrey.nelogov@united-transport.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Rusinov Igor Alexandrovich — Dr. of Technical Sciences, professor. Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping RusinovIA@gumrf.ru
Gavrilova Irina Alexandrovna — PhD. Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping gavrilova.irina.a@gmail.com
Nelogov Angrey Georgievich — postgraduate. Supervisor: Rusinov Igor Alexandrovich. Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping andrey.nelogov@united-transport.ru

Статья поступила в редакцию 9 марта 2016 г.