

**ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ ПРАВА И ГОСУДАРСТВА; ИСТОРИЯ
УЧЕНИЙ О ПРАВЕ И ГОСУДАРСТВЕ. КОНСТИТУЦИОННОЕ
ПРАВО**

УДК 347.7 : 652.612

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОВЕТСКИХ ОРГАНОВ ФРАХТОВАНИЯ В 1929–
1933 ГГ.**

Благодатная Е. Ю.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Проблемам изучения фрахта в отечественной науке посвящено достаточно много различных работ. В тоже время работ, посвященных изучению проблемы организации фрахта, на сегодня нет. Этим и обуславливается актуальность исследования. Объединение дела фрахтования иностранных судов произошло лишь после того, когда постановлением СТО СССР от 8 марта 1929 г. в составе Народного комиссариата внутренней и внешней торговли было создано акционерное общество «Совфрахт», имевшее свои фрахтовые конторы за рубежом. Однако ему полностью не удалось воспользоваться удачной для советского фрахтования конъюнктурой фрахтового рынка в 1930–1933 гг. Причинами тому выступили: а) слабое знание рынка и его законов; б) плохая организация выдачи ордеров на фрахт; в) острая конкурентная борьба на фрахтовом рынке; г) чрезмерное администрирование работы фрахтователей. Среди достижений можно назвать приобретение опыта в фрахтовом деле, выход на дружественные и влиятельные компании и брокеров; д) первые удачные попытки снижения ставок фрахта; е) введение в чартер выгодных для СССР норм.

Ключевые слова: фрахт, рынок, Совфрахт, кризис, торговый флот, грузы, перевозка.

Проблемам изучения фрахта в отечественной науке посвящено достаточно много различных работ. Среди них особенно следует выделить исторические труды таких авторов, как Шершеневич Г. Ф. [1, с. 267–268], Невзоров А. С. [2], Генкин Д. М. [3], Жудро А. К. [4], Кейлин А. Д. [5–7], а также современных нам исследователей: Тонких А. В. [8, с. 78–83], Витрянский В. [9, с. 36–54; 10, с. 60–71], Медведев А. [11, с. 63–65], Тихенко Т. Ю. [12, с. 103–107], Стригунова Д. П. [13, с. 71–75], Калпин А. Г. [14], Косовская В. А. [15, с. 138–143; 16, с. 13–18], Джобава Н. А. [17, с. 78–90], Ротко С. В. [18, с. 44–46], Ермолаев В. Г. и Сиваков О. В. [19] и др. В тоже время работ, посвященных изучению проблемы организации фрахта, на сегодня нет. Этим и обуславливается актуальность исследования.

В СССР длительная неразбериха и бесконтрольность в деле фрахтования иностранных судов начала прекращаться лишь после того, когда постановлением СТО СССР от 8 марта 1929 г. в составе Народного комиссариата внутренней и внешней торговли было создано акционерное общество «Совфрахт», ставшее монополистом в этом деле [21, с. 105].

Начавшийся в 1929 г. мировой экономический кризис значительно ослабил покупательную способность иностранных государств и тем создал для СССР определенные проблемы в деле индустриализации. С другой же стороны, иностранные компании, многие из которых стояли на грани краха в процессе

борьбы за выживание, шли фактически на любое мало-мальски выгодное сотрудничество со Страной Советов. Особенно это утверждение справедливо в отношении судоходных компаний и советских фрахтовых органов.

Можно привести такие данные. Снижение количества судов, вышедших из страны с наибольшим торговым флотом Великобритании, в 1931 г. по сравнению с 1929 г. составило 36.524 и 42.674 соответственно. При этом еще более возросла диспропорция роста мирового торгового флота и мирового грузооборота. Мировой тоннаж в 1913 г. составлял 47 млн. брутто тонн, а в 1930 г. достиг 69 млн. б. т., а мировой грузооборот уменьшился. Это привело к непрерывному падению фрахтов. Так, если брать 1920 г. за 100 %, то 1926 г. дал уменьшение на 28 %, а 1930 г. – на 19,1 %. Падение грузооборота и фрахтовых ставок привело к постановке огромного количества тоннажа (судов) на прикол. В Великобритании он достиг в 1931 г. 1570.115, т. е. 12,6 %. В Норвегии на 1 января 1934 г. – 14,56 %; по Италии – 14,59 % [22, л. 60].

Судовладельцами, конечно же, принимались меры к повышению ставок фрахта за счет уменьшения действующего флота. Однако в разгар кризиса это не помогало и привело ставки фрахта на грань рентабельности.

Вследствие этого была проведена объединением арматоров попытка искусственного дальнейшего увеличения количества прикольного тоннажа с целью уменьшить предложение его и добиться повышения фрахтовых ставок. Так называемая шведская схема провалилась вследствие противоречий интересов крупных и мелких арматоров.

Следует также указать, что эта схема разрабатывалась в для лесного тоннажа обслуживающего Балтийское и Белое моря, в котором СССР был весьма заинтересован.

Такое положение фрахтового рынка привело к полному обезличиванию значительной части мелких судовладельцев, суда которых были заложены в банках. Во многих случаях банки стали решать судьбу каждой отдельной фрахтовки, не разрешая арматорам работать по ставкам, не обеспечивающим рентабельности. Таким образом, банки оказывали свое влияние в сторону недопущения увеличения предложений тоннажа на рынке, заботясь об обеспечении несколько более приемлемых фрахтов для той части подведомственного им тоннажа, которая оставалась еще на ходу.

В 1931–1932 гг. Балтийская и международная морская конференция пропагандировали другую схему, предлагая арматорам сократить практическую грузовую емкость их тоннажа на 10 %: с одной стороны, таким образом поднять фрахты, а с другой – дать работу части прикольного тоннажа. Однако оказалась нежизнеспособной.

Международным сообществом предпринимались и другие организационные меры по выходу из кризиса. К примеру, был создан Международный совет по зерну (МСЗ). В его рамках с 1930 г. по 1931 г. прошло 16 международных конференций, посвященных пшенице и другим хлебным злакам, а также непосредственно связанными с ними сельскохозяйственными и экономическими проблемами. Для нас это интересно тем, что СССР вел активный экспорт зерновых культур в первую очередь из портов Черного моря. Соответственно, под этот экспорт следовало и фрахтование судов.

В марте 1931 г. в Риме проходила Первая Международная конференция по пшенице с целью установления плана по экспортным квотам. Однако каких-либо решений на ней принято не было.

В мае 1931 г. в Лондоне прошла Вторая Международная конференция по пшенице, но и на ней консенсус не был достигнут из-за разногласий относительно экспортных квот и контроля.

В 1933 г. была проведена Третья Международная конференция по пшенице, где принимается первое Международное соглашение по пшенице (*First International Wheat Agreement*) со всесторонними экспортными квотами, установленными на двухлетний период. Решением этой конференции был образован Консультативный комитет по пшенице в Лондоне.

Однако уже в 1934 г. соглашение оказалось неэффективным перед лицом сверхотгрузок зерна одной экспортирующей страной [23].

Все это негативно сказывалось на мировом фрахтовом рынке. Громадное количество прикольного тоннажа и крайне низкий уровень фрахтовых ставок привели к тому, что предложение тоннажа стало весьма ограниченным, что отражалось на ходе фрахтований как в отношении темпов их, так и в отношении фрахтовой ставки, которая в период малейшего напряжения спроса давала более или менее значительное повышение.

В этих случаях большие резервы безработного прикольного тоннажа отнюдь не играли той роли, какую на первый взгляд должны были бы играть, так как временно поднявшаяся ставка должна была быть уже слишком привлекательной для арматора для того, чтобы он решился на затраты, связанные со снятием парохода с прикола и без надежды на то, что ему удастся совершить рентабельно более одного рейса.

В июле 1930 г. находилось на приколе 370 английских пароходов емкостью 918–853 н.р.т., а на 1 июля 1931 г. на приколе было уже 753 английских парохода.

После неоправдавшихся надежд на значительное повышение ставки в августе – сентябре в некоторых странах последовала дополнительная постанова тоннажа на прикол несмотря на разгар сезона.

Далее, резкое уменьшение грузопотока в некоторых направлениях привело к повышению фрахтов в обратном направлении вследствие того, что падение ставок в первом направлении из-за рода грузов было более значительным, или же вследствие того, что пароходам приходилось идти за грузом в балласте.

Эти соображения касались особенно угольных грузопотоков, обычно комбинирувавшихся с обратными хлебными потоками.

Следует еще отметить, что падение цен на товары не влекло за собой, как иногда думают, соответствующего падения фрахтов. Лучшим примером может служить Ла Плата, хлебный фрахт откуда в изучаемый период весьма возрастал при одновременном резком падении цен на зерно.

Весьма характерным явлением явилось выявление роли флагов на рынке. Как известно, греческий тоннаж вследствие наиболее дешевой эксплуатационной себестоимости играл роль повышателя фрахтов, успешно конкурируя с первоклассными флагами.

С целью устранения этого явления английский капитал, доминирующий в морских страховых компаниях, добился повышения страховых премий за возраст флагов для греков, а также уменьшения франшизы для этого флага. Этим путем

были «выровнены» греческие фрахты. Однако греческий тоннаж продолжал успешно бороться за новый для него путь, проложенный им на Ла Плату, являвшийся исконной дорогой английского тоннажа.

Себестоимость эксплуатации английского тоннажа оставалась в общем на весьма высоком уровне по сравнению даже с некоторыми первоклассными флагами. В связи с этим их тоннаж являлся все же менее конкурентоспособным, чем, например, итальянский. Итальянцы проявляли в этот период большую гибкость и с разрешения портовых властей отправляли в плавание пароход с командой в 28 человек вместо 36, вследствие чего при равном фрахте калькуляция, дающая сотню фунтов прибыли итальянцу, могла дать прямой убыток англичанину.

Неудивительно поэтому, что в разгар сезона в конце августа 1931 г. на приколе находилось 743 английских парохода.

Несколько английских пароходов для удешевления эксплуатации ухитрились перейти под югославский флаг, для которого даже страховая премия была дешевле из-за теоретически более сокращенного района их плавания.

Что касается норвежского флага в 1931 г., то можно указать, что в силу различных обстоятельств в СССР была издана специальная директива, последствием которой стало сокращение контрактного тоннажа под отечественные лесные перевозки. Фрахтовые органы поставили себе за задачу добиться отмены этой директивы Коллегией НКВТ.

Что касается греческого тоннажа, то фрахтовые органы считали целесообразным добиваться некоторого снижения его удельного веса в отечественных перевозках, ибо фрахтование греческого тоннажа всегда было связано с известной валютной переплатой за эксплуатацию этих судов, в том числе в связи с тем, что греческий флот в основном был весьма изношенным.

Учитывая неизбежное сокращение предложения тоннажа из-за увеличения прикола и трудности вследствие этого покрытия, для выполнения значительных заданий в течение коротких отрезков времени советские фрахтовые органы (здесь речь идет о Англо-Совет Шиппинг Ко.ЛТД) считали в этой ситуации необходимым иметь обеспеченную перевозку части отечественных массовых экспортных грузов в 1932 г. контрактами, что, как было видно из опыта навигации 1931 г., вполне себя оправдало. Из тех же соображений предлагалось на 1932 г. известную часть лесного и хлебного экспорта обеспечить фрахтовыми контрактами, роль которых особенно сказывалась в наиболее напряженные сезонные месяцы.

Вместе с тем фрахтовые органы своевременно сигнализировали о целесообразности ограничения размера лесных контрактов и склонили центр к отказу от предлагавшегося в Бергене (Норвегия) большого контракта на 200–300 тысяч стандартов.

Примерно такой же страховой операцией, как и контрактование под лес, является операция таймчартирования. Размер этой операции в 1931 г. был сокращен втрое, по сравнению с операцией 1930 г., как из-за общего положения рынка, так и из-за специфически отрицательных черт таймчартирования. Это сокращение также себя оправдало.

Кроме того, воспользовавшись подавленным состоянием рынка, советские фрахтовщики выступили на рынке с новой редакцией таймчартера, осуществление которой давало значительный валютный эффект, в частности оплату фрахта не

вперед, как было принято на рынке таймчартирования, а по исполнению рейса. Также они добились проведения выдвинутых ранее условий в жизнь, несмотря на ожесточенное сопротивление международных объединений арматоров и поднятой ими как в общей, так и в морской прессе кампании.

Предполагалось, что таймчартирование (однако еще в более сокращенном размере) следует сохранить также и на 1932 г. Следует отметить, что при заключении лесных контрактов в 1931 г. неблагоприятным фактором явилось то обстоятельство, что рынку был известен размер советских больших запродаж, которые впоследствии не осуществились в полной мере.

При заключении хлебных контрактов фрахтовщикам удалось обмануть бдительность рынка и к тому моменту, когда хлебная контрактная операция была закончена, биржа и пресса оценивали размер заключенных советскими агентами контрактов в два раза меньше действительного.

Безусловно, что во фрахтовой работе уделялось специальное внимание удельному весу английского тоннажа. Здесь советские фрахтователи руководствовались как общими политическими соображениями, так и особенно тем обстоятельством, что Англия являлась главнейшим покупателем советского хлеба и леса, давление прессы на покупателей определенно указывало на желательность перевозки значительной части этих грузов на английском тоннаже.

В связи с этим удельный вес английского тоннажа во всех фрахтованиях СССР был следующий: 1929 г. – 17,3 %; 1930 г. – 21,7 %.

По причине указанной выше недостаточной конкурентоспособности английского тоннажа в 1931 г. возникли серьезнейшие затруднения в привлечении его к перевозкам советских товаров. Все же за 8 месяцев 1931 г. (по 1 августа) удалось достичь следующих показателей: всего зафрахтовано пароходов в 1930 г. – 2352, из них английских – 695 т. е. 29,5 %. В 1931 г. зафрахтовано всего пароходов – 1715, из них английских – 325 т. е. 19 %.

При этом в расчетном балансе торговли Великобритании с СССР удельный вес советских операций являлся весьма значительным. Так, «невидимый экспорт» Англии отразился в операциях Англо-советской пароходной кампании в следующих размерах:

	1930 г.	1931 г.
Фрахты, уплаченные британскому тоннажу	1.812.206.13.9	1.138.295.7.2
За британский бункерный уголь	312.666.9.0	56.797.4.8
Транспортно-экспедиционные расходы	196.915.8.2.	178.982.1.2
Пошлина Суэцкого канала	39.283.3.1	25.352.5.2.
Административные расходы	31.772.12.10	23.485.17.4
	2.392.844.6.9	1.422.878.15.11

Также следует отметить, что основными заданиями стоявшими перед советскими фрахтовщиками в навигацию 1931 г. были следующие:

1. Таймчартерная операция.
2. Контрактные и рейсовые операции по лесу.
3. Контрактные и рейсовые операции по хлебу.
4. Обеспечение бесперебойности импортных отгрузок и использование для этого советского и таймчартерного тоннажа.

5. Проведение снижения накладных расходов по всем линиям и осуществление директивы о снижении в сумме 12 млн. 750 тыс. золотых рублей [22, л. 62–67].

При этом следует указать на то, что резко уменьшился удельный вес малопригодного для перевозок леса греческого тоннажа: в 1930 г. он составлял 16 %, а в 1931 г. – лишь 4 %. Средний возраст таймчартерного тоннажа в 1930 г. составил 18,8 лет, в 1931 – 15 лет.

Удельный вес таймчартерного тоннажа по флагам распределялся следующим образом:

Флаг	1929 г.	1930 г.	1931 г.
Норвежский	15,6	15,0	33,4
Британский	43,0	45,5	2,7
Германский	14,1	13,0	10,7
Испанский	1,3	2,0	9,4
Эстонский	–	0,5	8,0
Греческий	7,8	16,0	4,0
Голландский	3,9	1,0	2,6
Бельгийский	–	–	–
Финский	–	1,0	1,3
Латвийский	1,3	1,0	1,3
Шведский	5,2	1,0	–
Французский	2,6	–	–
Итальянский	2,6	2,0	–
Венгерский	–	0,5	–

Средняя фрахтовая ставка по годам составила: 1929 г. – $5/6 \frac{3}{4}$. 1930 г. – $5/2 \frac{3}{4}$ (т. е. на 6 % дешевле 1929 г.). 1931 г. – $4/2 \frac{1}{2}$ (т. е. на 20 % дешевле 1930 г.).

Фактически средняя ставка 1931 г. еще значительно ниже, следовательно, ниже установленного лимита в 4/-, так как удельный вес мелкого тоннажа (14.000 т.) вдвое выше уровня 1930 г.

Более того, фактически в 1931 г. было достигнуто еще большее снижение таймчартерных фрахтов, доходящее до 6 пенсов на тонне д. в. вследствие введения упомянутых выше условий чартера.

Отдельно следует сказать о лесных фрахтованиях. Характерной особенностью лесного фрахтового рынка в изучаемый период являлась его известная обособленность от общего фрахтового рынка как вследствие географического положения основных лесных экспортных районов Европы, так и вследствие зависимости этого рынка от нескольких определенных флагов, главным образом Скандинавских, располагавших наиболее приспособленным для лесных перевозок тоннажем.

Эти обстоятельства делали лесной рынок наиболее подверженным явлениям рыночной конъюнктуры и наиболее спекулятивным из фрахтовых рынков, кроме танкерного.

Использование кризисной конъюнктуры в этой области было в 1931 г. для советских фрахтователей значительно затруднено рядом обстоятельств. Так, основные установки и твердые ордера на контрактование и таймчартирование были получены с большим опозданием против обычных сроков. В тоже время на рынке усиленно пропагандировали так называемую шведскую схему, которая одно время

принималась всерьез и заставляла арматоров воздерживаться от переговоров и уступок.

Далее, в разгар проведения контрактов и фрахтовых операций – в феврале – фрахтовые индексы повысились на 30 % по сравнению с соответствующим месяцем 1930 г., что совершенно сбивало с толку некоторые круги арматоров, наконец, советское выступление с рядом новых условий как в генеральных договорах, так и в таймчартировании требовало известного времени и большей настойчивости с целью добиться проведения их в жизнь.

Относительно обоюдоострой роли роста прикольного тоннажа уже упоминалось выше.

Благоприятным обстоятельством для советской стороны явился тот факт, что конкурентные экспортирующие страны – Швеция и Норвегия не проявляли активности вследствие слабого хода их запродаж.

Естественным следствием такого состояния лесной торговли стал рост прикольного лесного тоннажа (Норвегия, Швеция, Дания, Германия).

Учитывая изложенное состояние рынка, советские агенты считали, с одной стороны, необходимым обеспечить фрахтовыми контрактами известную пропорцию лесного экспорта, а с другой стороны – считали необходимым сократить размер этого обеспечения по сравнению с прошлым годом. Установка на увеличение в течении этой навигации удельного веса отдельных рейсовых фрахтований была достигнута и по выполнению до 15 сентября 1931 г. составила почти 50 % против 34 % за весь 1930 год.

Удельный вес контрактных пароходов был снижен по сравнению с 1930 годом и составил 30,2 % (до 15.09.1931). Удельный вес таймчартерных рейсов сократился более значительно и составил всего 20 % всего числа рейсов, совершенных до 15 сентября 1931 г.

Что касается размера фрахтовой ставки по контрактам, то, несмотря на упомянутые выше неблагоприятные обстоятельства (падение рынка), советским агентам удалось путем длительной борьбы с рынком добиться максимального использования конъюнктуры и произвести следующее снижение ставок по сравнению с 1930 г. из Ленинграда: балансы в Роттердам с 36/ до 29/6; пропсы в Гартлипул с 45/2 до 36/6; пиленный лес в Лондон с 512/8 до 42/6.

Кроме того, рассчитывались расходы пароходов в Ленинграде и финских портах на единицу леса в шиллингах [22, л. 75]. Все эти цифры учитывались при калькуляции ставок, платы по чартерам. Эти данные изыскивались из различных источников. После того как были произведены все необходимые расчеты, пришли к выводу, что «элементами удорожающими лесные фрахты» из Ленинграда были:

1. Более высокие (сравнительно с финскими) стивидорные ставки.
2. Меньшие погрузочные нормы.
3. Менее выгодная для пароходов композиция (финского леса такой же пароход грузил на 6 %, в среднем больше).
4. Большая сумма комиссии, уплачиваемая судовладельцем при фрахтовании из Ленинграда (6,5 % – 5 % брокеру со стороны фрахтователя, 1 с половины % со стороны судовладельца и 2,5 % при финском – брокеру со стороны судовладельца).
5. Обусловленные советским чартером агентирование и стивидорка в порту разгрузки против свободной (по усмотрению парохода) в финских фрахтовках,

удешевляющей эту часть расходов, в среднем на 27, 5 фунтов ст. на пароход (считая на Лондон).

Дополнительно к отрицательным элементам ставок также относились требующиеся обычно в Ленинградских фрахтованиях опционы против прямых фрахтовок из финских портов; счет бункерной ямы как люка в финских портах и исключение ее из счета погрузочного времени Ленинграда [22, л. 76]; выгоды судовладельцу при собственном агентировании и выгрузке в порту разгрузки; обычный промпт ленинградских фрахтовок и, наконец, разница расстояния до Ленинграда и Котки.

На основании этого исследования были введены размеры теоретического разрыва лесных фрахтовок из Ленинграда и финских портов, каковые и даются вместе с данными о фактическом разрыве этих ставок на сентябрь 1931 г.

Ленинград и Торнес		Ленинград и Якобгадт		Ленинград и Котка	
Теор. разрыв	Пркт. разрыв	Теор. разрыв	Практ. разрыв	Теорет. разрыв	Практ. разрыв
6/9	2/6	6/6-1/2	5/6	10/-	7/-

Отметим далее, что усложняющим работы и удерживающим фрахт обстоятельством являлось большое количество премптовых лесных фрахтований и в навигацию 1931 г., несмотря на опыт 1930 г. и на сокращение плана лесного экспорта.

Масштабы проптовых фрахтований по лесу в сезон 1931 г. (на 19 сентября) видны из следующих данных.

Всего было зафрахтовано на открытом рынке 550 пароходов, из них премптовых – 107, что составляет 19,5 %.

Переплаты по тремптовым фрахтованиям достигали около 18.000 ф. ст. В эту сумму не входят переплаты по тремптовому ордеру от 18.09. (около 35 пароходов).

Кроме такого «спазматического» метода выдачи агентуре фрахтовых ордеров, когда советские агенты в иные периоды оставались вовсе без ордеров, потом вдруг получали большие премптовые задания, не прекращалось также и требование со стороны лесозэкспортных организаций на получение дополнительных опционов, перефрахтованиям и т. д. [22, л. 77]. Всего же в 1930 г. под лесные грузы был зафрахтован 1621 пароход, а в 1931 г. – 1037 [22, л. 78].

Что касается хлебных фрахтований, то основной характерной особенностью советской хлебной кампании в 1931 г. была установка на значительное увеличение количества фрахтовых хлебных контрактов по сравнению с 1930 г., когда в период давления больших масс ордеров советские фрахтовые агенты не только вынуждены были переплачивать значительные суммы на взвинченных ставках, но и ставили под угрозу своевременную отгрузку хлебного экспорта.

Задания на хлебные контракты в 1931 г. были получены своевременно, благодаря чему советские агенты смогли провести весьма длительную обработку рынка и добиться заключения контрактов по ставкам несколько ниже утвержденных лимитов. Это удалось сделать по линии итальянских крупных арматоров, с которыми были заключены значительные контракты. Таким шагом было сломлено сопротивление англичан, которые также вынуждены были принять советские ставки в рамках лимитов.

Однако на деле фрахтования сказались такие факторы, как отсутствие четкого планирования и тем более непонимание рыночных механизмов мировой торговли и фрахтового дела в среде высшего руководства страны. В последнем вопросе дошло до того, что центр пытался лимитировать ставки не только на сезон, но даже и поквартально, и на месяц.

Безусловно, что такое грубое игнорирование экономических законов привело к весьма печальному результату, выразившемуся в том, что в некоторые моменты наибольшего давления ордеров советские агенты вынуждены были упускать значительные количества тоннажа из-за невозможности заплатить на 3 пенса дороже без разрешения центра, а когда разрешение прибывало, рыночные ставки были еще выше и приходилось запрашивать снова, между тем как конкуренты пользовались заминками с советской стороны и поглощали наиболее дешевый тоннаж.

Кроме того, следует, очевидно, указать, что первое место в этот период по экспорту зерновых занимала Аргентина, второе место – СССР, третье – страны Балканского полуострова, лишь далее – Австралия, США и Канада. Причем в 1931 г., по сравнению с 1930 г., Аргентина увеличила свой экспорт на 250 %, а СССР на – 300%, хотя и отгружая более чем вдвое меньше, чем Аргентина. Однако такое увеличение экспорта привело к значительному влиянию на фрахтовый рынок.

Тем не менее за счет различных факторов СССР удалось добиться в 1931 г. уменьшения фрахтовых ставок по хлебным грузам на 9 %, в то время как Аргентина была вынуждена их поднять на 15 %. За 8 месяцев это снижение дало экономию в 1 миллион золотых руб. [22, л. 83].

В 1930 г., из-за малого обеспечения договорами, советским фрахтовым агентам пришлось пойти на таймчартерную операцию под зерно, что дало ставку фрахта 18/2, а в 1931, 1931 г. – 10/10.

Можно упомянуть и о том, что был снижен уровень трамповых договоров – с 65 % в 1930 г. до 10 % в 1931 г. [22, л. 84].

Изменился по сравнению с 1930 г. и состав флага. На первое место вышел Итальянский флаг, на второе – британский, на третьем оказался греческий, спустившийся с первого места, «что является весьма важным достижением, ибо стоимость перевозки зерна на греческих пароходах, вследствие возраста пароходов и повышенной страховки, обходится дороже других флагов». В результате, более ¾ зерна в 1931 г. было перевезено на первоклассных пароходах, а в 1930 – лишь 50 % [22, л. 85].

Таблица № 2. Размер участия контор Англо-Совет Шиппинг Ко. ЛТД. и брокеров в фрахтовой работе за 8 мес. 1931 г.

	Фернес.	Аскотт.	Пирей	Генуя	Гамбург	Осло	Другие брокера	Всего
1	13	20	24	20	4	5	11	97
2	19	12	1	15	2	5	11	65
3	11	3	7	9	3	2	11	46
4	5	9	9	17	2	1	5	48
5	4	2	-	1	7	2	2	18
6	32	12	-	54	2	9	9	118
7	38	26	34	88	2	13	26	227

8	11	24	33	27	2	5	13	113
всего	133	108	108	231	24	42	88	734

Всего через брокеров было зафрахтовано 329 пароходов (44,8 %, из которых Фернес Витти дал 133 парохода – 18% всего зафрахтованного тоннажа на Лондонском рынке). Второе место заняла в 1931 году Генуэзская фрахтовая контора, между тем как Пирей сравнялся по числу фрахтований с брокером Хонегер Аскотт.

Из приведенной таблицы видно также значительное падение фрахтований через Фернес Витти в августе, которое продолжалось и в сентябре. Негибкость и консервативность этой фирмы больше всего сказывалась в наиболее трудные для советских фрахтователей периоды, когда Фернес Витти был не в состоянии подать нужный тоннаж [22, л. 86].

Очевидно, следует также указать, что в этот период советские фрахтовые органы работали с многими иностранными фирмами. Так, к примеру, всего было втянуто в советские зерновые перевозки 56 английских арматорских и брокерских фирм, из которых около 30 менее значительных и около 15 хотя и крупных, но принимающих небольшое участие в этих перевозках. Работа с ними началась на рубеже 1920–1930-х гг. Крупными фирмами, специализировавшимися на черноморских зерновых перевозках, в этот период являлись следующие: Ропнер, Гейн, Вотс Вотс, Далглиш, Рансимап; Додд, Радклиф, Кокерлайн, Кросби, Белл Жемс, Сатерлянд. Всего 12 фирм – 275 пароходов. Общая грузоподъемность для зерна пароходов этой дюжины фирм составляла 2.200000 т., т. е. 50 % зернового экспорта СССР [22, л. 88].

Отдельную категорию партнеров советских фрахтователей составляли брокера. Напомним, что фрахтователь, желая зафрахтовать тоннаж, должен выдать своему брокеру поручение на фрахтование – так называемый фрахтовый ордер. Ордер содержит: название и количество подлежащего к перевозке груза, сроки отгрузки, условия погрузки/выгрузки, порты отправления и назначения, ссылку на желательную форму чартера и другие необходимые реквизиты [21, с. 107].

Наиболее активно работали с СССР, в том числе с Англо-Совет Шиппинг Ко.ЛТД., Фернес Визси [22, л. 89], Ханаггер и Аскотт, Шайверс (рудные фрахтования) [22, л. 90].

Как видно из представленного материала, полностью воспользоваться удачной для советского фрахтования конъюнктурой фрахтового рынка в 1930–1933 гг. советской стороне полностью не удалось. Причинами к тому выступили: а) слабое знание рынка и его законов; б) плохая организация выдачи ордеров на фрахт; в) острая конкурентная борьба на фрахтовом рынке; г) чрезмерное администрирование работы фрахтователей. Среди достижений можно назвать приобретение опыта в фрахтовом деле, выход на дружественные и влиятельные компании и брокеров; д) первые удачные попытки снижения ставок фрахта; д) введение в чартер выгодных для СССР норм.

Список использованных источников и литературы

1. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. III: Вексельное право. Морское право. – М.: Статут, 2003. – 412 с.
2. Русские биржи. Вып. 4: Свод торговых обычаев и правил русских бирж / Невзоров А. С., и. д. э.-орд. проф. – Юрьев: Тип. К. Маттисена, 1900. – 588 с.
3. Д. М. Генкин. Понятие несчастного случая в области страхования // Право. – 1909 г., № 31, с. 1706–1709.
4. Жудро А. К. Правовое регулирование деятельности морских торговых портов в СССР. – М.: Мортранспорт, 1971. – 80 с.

5. Кейлин А. Д. Вопросы морского права в практике Морской арбитражной комиссии в 1967 г. по делам с участием организаций социалистических стран // Информационный бюллетень Бюро координации фрахтования судов / СЭВ. – 1968. – № 3.
6. А. Д. Кейлин, П. П. Виноградов. Морское право. Под ред.: Солодилов А. П. – М.: Водный транспорт, 1939 г. – 246 с.
7. Внешнеторговый транспорт. Под общей ред. А. Д. Кейлина. – М. – Л.: Международная книга, 1938. – 347 с.
8. Тонких А. В. Об ограничении ответственности фрахтователя по требованиям, вытекающим из торгового мореплавания // Юридическая мысль. – 2003. – № 4. – С. 78–83.
9. Витрянский В. Ответственность по договору перевозки груза // Хозяйство и право. – 2001. – № 5. – С. 36–54.
10. Витрянский В. Понятие и виды договора перевозки: система договоров перевозки // Хозяйство и право. – 2001. – № 1. – С. 60–74.
11. Медведев А. Понятие «фрахт»: налоговый лабиринт в налогообложении доходов иностранных юридических лиц // Хозяйство и право. – 2000. – № 6. – С. 63–65.
12. Тихенко Т. Ю. Правовая природа договора фрахтования (чартера) / Т. Ю. Тихенко // Вестник Саратовской государственной академии права. – 2008. – № 1. – С. 103–107.
13. Стригунова Д. П. Правовое регулирование договора фрахтования [Текст] / Д. П. Стригунова // Современное право. – 2012. – № 11. – С. 71–75.
14. Калпин А. Г. Договор фрахтования судна (чартер) как института морского права: теоретические и практические проблемы: Автореф. дис. доктора юрид. наук. М., 1990. – 35 с.
15. История становления института морской перевозки груза в европейских странах [Текст] / В. А. Косовская // Проблемы европейской интеграции. – СПб.: Астерион, 2007. – С. 138–143.
16. Косовская В. А. К вопросу определения понятия договора морской перевозки груза / В. А. Косовская // Транспортное право. – 2002. – № 3. – С. 13–18.
17. Джобаван Н. А. Коносамент: основные функции и понятие / Н. А. Джобаван // Кодекс info. – 2004. – Май – Июнь. – С. 78–90.
18. Ротко С. В. Коносамент в российском и зарубежном законодательстве [Текст] / С. В. Ротко // Международное публичное и частное право. – 2011. – № 1. – С. 44–46.
19. Ермолаев В. Г., Сиваков О. В. Морское право: Учебное пособие. – М.: Юриформцентр, 2001. – 255 с.
20. Совет экономической взаимопомощи. Бюро координации фрахтования судов. Фрахтование и морские перевозки. – М., 1968. – 393 с.
21. Падорин Л. В., Токарев Ф. Ф. Коммерческая эксплуатация морского судна. – М.: Транспорт, 1975. – 192 с.
22. ЦГА СПб. Ф. Р-9052, оп. 1, д. 2. Планы экспортных организаций на 2–3 кварталы 1931 г. и обзор деятельности англо-советской пароходной компании за январь – сентябрь. 1.02.1931–24.11.1931. 33 л.
23. Международный совет по зерну (МСЗ). URL: <http://мимо.com.ua/info/244-igc-international-grains-council-mezhdunarodnyy-sovet-po-zernu-msz.html> (дата обращения: 12.02.2017).

Blagodanaya E. Yu. There is activity of soviet organs of chartering in 1929 – 1933 // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 1. – P. 3–14.

The problems of study of freight the enough different working hard is sanctified to in home science. In too time, works sanctified to the study of problem of organization of freight to date it is not. These research actuality is stipulated. The association of matter of chartering of foreign courts happened only after that, when by a decision Advice of Labour and Defensive the USSR from 8th March 1929 in composition the Folk commissariat of domestic and external trade was created joint-stock company of «Sovfracht», having chartered offices abroad. However to him fully to take advantage of successful for the soviet chartering of конъюктурой of the chartered market in 1930 - 1933 to that it was come forward Reasons: а) weak knowledge of market and his laws; б) bad organization of delivery of warrants on a freight; в) sharp competitive activity at the chartered market: г) excessive administration of work of charterers. Among achievements it is possible to name gaining experience on chartered business, exit on friendly and influential companies and brokers; р) maiden successful attempts of decline of rates of freight; в) introduction to the charter of advantageous for the USSR norms.

Keywords: freight, market, «Sovfracht», crisis, mercantile fleet, loads, transportation.

Spisok ispolzovannykh istochnikov i literatury:

1. Shershenevich G. F. Kurs torgovogo prava. T. III: Vekselnoe pravo. Morskoe pravo. – M.: «Statut», 2003. – 412 s.
2. Russkie birzhi. Vyip. 4: Svod torgovykh obyichayev i pravil russkikh birzh / Nevzorov A.S., i. d. e.-ord. prof. – Yurev: Tip. K. Mattisena, 1900. – 588 s.
3. D. M. Genkin. Ponyatie neschastnogo sluchaya v oblasti strahovaniya // Pravo. – 1909 g., № 31, str. 1706-1709.
4. Zhudro Andrey Konstantinovich. Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti morskikh torgovykh portov v SSSR. – M.: Mortransport, 1971. – 80 s.
5. Keylin A. D. Voprosy morskogo prava v praktike Morskoy arbitrazhnoy komissii v 1967 g. po delam s uchastiem organizatsiy sotsialisticheskikh stran // Informatsionnyy byulleten Byuro koordinatsii frahtovaniya sudov / SEV. – 1968. – № 3.
6. A. D. Keylin i P. P. Vinogradov. Morskoe pravo. Pod red.: Solodilov A.P.: – I-vo «Vodnyy transport», Moskva, 1939 g. – 246 s.
7. Vneshnetorgovyy transport. Pod obschey red. A. D. Keylina. – M.-L., Mezhdunarodnaya kniga, 1938. – 347 s.
8. Tonkih A. V. Ob ogranichenii otvetstvennosti frahtovatelya po trebovaniyam, vyitekayuschim iz torgovogo moreplavaniya / A. V. Tonkih. // Yuridicheskaya mysl. – 2003. – № 4. – S. 78–83.
9. Vitryanskiy V. Otvetstvennost po dogovoru perevozki gruzha // Hozyaystvo i pravo. – 2001. – № 5. – S. 36–54.
10. Vitryanskiy V. Ponyatie i vidy dogovora perevozki: Sistema dogovorov perevozki // Hozyaystvo i pravo. – 2001. – № 1. – S. 60–74.
11. Medvedev A. Ponyatie «fraht»: Nalogovyy labirint v nalogooblozhenii dohodov inostrannykh yuridicheskikh lits // Hozyaystvo i pravo. – 2000. – # 6. – S. 63 – 65.
12. Tihenko T. Yu. Pravovaya priroda dogovora frahtovaniya (chartera) / T. Yu. Tihenko // Vestnik Saratovskoy gosudarstvennoy akademii prava. – 2008. – # 1. – S. 103 – 107.
13. Strigunova D. P. Pravovoe regulirovanie dogovora frahtovaniya [Tekst] / D. P. Strigunova // Sovremennoe pravo. – 2012. – № 11. – S. 71 – 75.
14. Kalpin, A. G. Dogovor frahtovaniya sudna (charter) kak instituta morskogo prava : teoreticheskie i prakticheskie problemy : avtoreferat dissertatsii na soiskanie uchenoy stepeni doktora yuridicheskikh nauk / A. G. Kalpin ; Moskovskiy gosudarstvennyy universitet. – M., 1990. – 35 s.
15. Istoriya stanovleniya instituta morskoy perevozki gruzha v evropeyskikh stranah [Tekst] / V. A. Kosovskaya // Problemy evropeyskoy integratsii. – SPb. : Asterion, 2007. – S. 138–143.
16. Kosovskaya, V. A. K voprosu opredeleniya ponyatiya dogovora morskoy perevozki gruzha / V. A. Kosovskaya // Transportnoe pravo. – 2002. – № 3. – S. 13–18.
17. Dzhobava N. A. Konosament: Osnovnyye funktsii i ponyatie / N. A. Dzhobava // Kodeks info. – 2004. – May - Iyun. – S. 78–90.
18. Rotko S. V. Konosament v rossiyskom i zarubezhnom zakonodatel'stve [Tekst] / S. V. Rotko // Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo. – 2011. – № 1. – S. 44–46.
19. Ermolaev V. G., Sivakov O. V., kand. yurid. nauk, prof. Morskoe pravo: Uchebnoe posobie / V. G. Ermolaev O. V., Sivakov. – M. : Yurinformtsentr, 2001. – 255 s.
20. Sovet ekonomicheskoy vzaimopomoschi. Byuro koordinatsii frahtovaniya sudov. Frahtovanie i morskoe perevozki. – M., 1968. – 393 s.
21. Padorin L. V., Tokarev F. F. Kommercheskaya ekspluatatsiya morskogo sudna. – M.: Transport, 1975. – 192 s.
22. TsGA SPB. F. R-9052, op. 1, d. 2. Plany eksportnykh organizatsiy na 2-3 kvartaly 1931 g. i obzor deyatel'nosti anglo-sovetskoy parohodnoy kompanii za yanvar- sentyabr. 1.02.1931 – 24.11.1931. 33 l.
23. Mezhdunarodnyy sovet po zernu (MSZ). URL: <http://mimo.com.ua/info/244-igc-international-grains-council-mezhdunarodnyy-sovet-po-zernu-msz.html>.