

УДК 347.7 : 652.612

## СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ И ФРАХТОВ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОВЕТСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА

Змерзлый Б. В.

*Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского*

В статье рассматриваются особенности применения фрахтовых договоров и тарифов в морских перевозках в СССР в 1920–1930-х гг. Указано на практику организации линейных перевозок; деятельность Русского общества пароходства и торговли; деятельность всесоюзного объединения «Совфрахт»; правовые основы деятельности Тарифного комитета, находящегося в ведении Народного комиссариата путей сообщения (1922–1936 гг.). Изучены случаи применения тарифов и фрахтов в практике морских торговых перевозок торгового флота СССР.

**Ключевые слова:** фрахт, тариф, перевозки, организация, регулирование, тарифный комитет.

В Российской империи, ввиду оживленной внешней и внутренней торговли в последние десятилетия ее существования, проблеме изучения и использования фрахта уделяли весьма существенное внимание. Примером тому могут служить различные публикации этой эпохи [1–3].

Наиболее развернуто и теоретически обосновано правовые основы фрахта в дореволюционный период были изложены в проекте уложения о торговом мореплавании [4, с. 56–70].

Как известно, в советской теории и науке морского права под термином фрахты понимали «форму цены перевозки, представляющую собой неустойчивую цену перевозки, изменяющуюся повседневно в зависимости от соотношения спроса на тоннаж и его наличия и устанавливаемую в каждом отдельном случае специальным соглашением – договором морской перевозки (чартером)» [5, с. 4].

Первоначально важнейшей формой договора перевозки грузов морем был договор фрахта. Так продолжалось вплоть до XIX в., когда появились первые регулярные рейсы. Именно с этим событием в сфере морских перевозок появляются тарифы.

В СССР тарифы стали основной формой цены перевозки как в линейном, так и нерегулярном рейсовом судоходстве, за исключением внешней торговли. Происходил этот процесс поэтапно и, естественно, зависел от таких факторов, как наличие развитого собственного морского торгового флота, устоявшихся экономических отношений, степени заинтересованности государства в деятельности регулярных торговых линий и множества других факторов. В дореволюционный период регулярных линий, связывающих порты Российской империи и порты иных государств, обслуживаемых отечественными пароходствами, было относительно немного. Наиболее известное из таких обществ – Русское общество пароходства и торговли, основанное с участием государственного капитала в 1856 г. [6].

В советский период применение фрахтов и тарифов на различных этапах происходило неравномерно. В начале 1920-х гг. при спонтанных внешнеэкономических, а

иногда внутриэкономических отношениях, установление линейных перевозок, а вместе с ними и тарифов было практически невозможно. Исходя из этого, даже во внутреннем сообщении делались попытки применения договора фрахтования, но без использования известных и общеупотребительных чартеров [7]. Оба этих подхода себя не оправдали. Неиспользование известных чартеров не только отбрасывало морское право и теорию на десятилетия назад, но и зачастую приносило экономические убытки обеим сторонам договора.

Лишь в начале 1930-х гг., с образованием В/О «Совфрахт», удалось наладить, с одной стороны, нормальное, экономически обоснованное фрахтование иностранных судов, а с другой, сосредоточившись на оптимизации внутренних перевозок, сделать их регулярными, т. е. линейными, что создало все необходимые условия для отхода от практики применения различных по своей природе договоров и обращению к тарификации перевозок.

С усилением советского торгового флота в конце 1930-х гг. и в послевоенный период сфера применения фрахтов была ограничена морскими внешнеторговыми перевозками, впрочем как и в большинстве развитых стран мира. СССР вынужден был прибегать к фрахтам в тех случаях, когда ему приходилось сталкиваться с иностранными фрахтователями при экспортно-импортных и чаще всего при перевозках между иностранными портами. В то же время, если фрахтователями судов советских пароходств были организации СССР, то фрахты не применялись, а использовались специально разработанные тарифы.

Фрахты же применялись чаще всего в тех случаях, когда суда СТФ занимались перевозками грузов иностранных фрахтователей между иностранными же портами. Такие перевозки имели место в тех случаях, когда отечественный флот оказывался недогружен и, безусловно, во избежание балластных пробегов судов. Не последним фактором здесь выступало и повышение финансовой эффективности в работе СТФ [5, с. 19].

В то же время фрахты сохранили свое значение при обеспечении внешнеторговых сделок. В этом случае все они заключались через уже упоминавшийся Совфрахт.

Предпринимались в СССР и попытки самостоятельного прогнозирования и расчета фрахтов. Над этой задачей работали Центральный научно-исследовательский институт экономики и эксплуатации водного транспорта, а также Научно-исследовательский конъюнктурный институт Минвнешторга СССР.

Следует также упомянуть и о том, что первые морские тарифы были установлены после гражданской войны в 1920 г. наркоматом путей сообщения (далее – НКПС) [5, с. 28]. С 1922 по 1936 г. для разработки, внедрения и контроля за тарифами был создан и действовал Тарифный комитет.

Так, 11 августа 1922 г. было принято постановление Совета труда и обороны (далее – СТО) РСФСР «О транспортных тарифах и об учреждениях по тарифным делам». В нем под термином «тарифы» подразумевались взимаемые за пользование услугами путей сообщения провозные платы, дополнительные и другие сборы, а также условия и правила применения и исчисления упомянутых плат и сборов (п. 5).

Постановлением предписывалось сосредоточить в НКПС рассмотрение и разрешение для всей территории РСФСР всех дел, касающихся установления тарифов

железнодорожного и водного транспорта, а также изменения, дополнения и отмены их, а равно общее руководство тарифным делом на транспорте и решение всех вопросов, с ними связанных (п. 1).

Общие вопросы направления тарифной политики, а также протесты против решений Тарифного комитета возлагались на разрешение СТО после предварительного обсуждения их в Тарифном комитете и в государственной обще-плановой комиссии (п. 2).

Органами НКПС, ведающими тарифным делом, устанавливались: а) Тарифный комитет; б) съезды представителей железных дорог и судоходных предприятий; в) тарифно-экономическое управление НКПС (п. 3).

Действие норм данного Положения распространялось на тарифы железнодорожного и водного транспорта на путях общего пользования. Никакие новые тарифы, изменения, дополнения или отмена существующих тарифов не могли быть введены в действие иначе, как при точном соблюдении требования Положения (п. 4).

Вопросы об установлении новых тарифов и об изменении, дополнении или отмене существующих могли возбуждаться центральными и местными правительственными учреждениями (в том числе округами путей сообщения, водными управлениями), а также кооперативами, товариществами, предприятиями и частными лицами, которые имели право обращаться с соответствующими тарифными предположениями и ходатайствами в Тарифный комитет (п. 6).

Все тарифы водного транспорта, выработанные и утвержденные в установленном Положением порядке, следовало до введения их в действие объявлять во всеобщее сведение в «Сборнике Тарифов», издаваемом НКПС, причем в этом объявлении полагалось обязательно указать точные сроки, с которых тарифы вступали в действие, с тем, чтобы меры, влекущие понижение тарифов, вступали в действие не ранее, как по истечении семи дней со дня их объявления, а меры, влекущие повышение тарифов, – не ранее как по истечении месяца со дня их объявления (п. 7).

При этом предусматривалось, что в случаях, не терпящих отлагательства, тарифы могли вводиться в действие по телеграфу по-особому каждый раз о том постановлению Тарифного комитета в сокращенный срок с последующим опубликованием их в «Сборнике Тарифов» (прим. 1).

Местные же тарифы признавались законно действующими и подлежащими применению по опубликовании их в местных официальных органах печати в порядке и сроки, согласно особому Положению о местных тарифах, утверждаемому Тарифным комитетом (прим. 2).

Что же касается собственно тарифного комитета, то устанавливалось, что в его состав входили следующие члены: 3 от НКПС, 1 от комиссариата Рабоче-крестьянской инспекции, 2 от Наркомфина, 1 от Комиссариата внешней торговли, 1 от Комиссии по внутренней торговле при СТО, 2 от Высшего совета народного хозяйства (далее – ВСНХ) (включая главное управление по топливу), 1 от Комиссариата продовольствия, 1 от трудовой группы (Наркомтруда или Всероссийского центрального совета профсоюзов, или Комиссариата соцобеспечения – по их соглашению), 1 от Всероссийского центрального союза потребительских обществ.

При этом представитель Центрального статистического управления обязан был присутствовать на заседаниях Тарифного комитета с правом совещательного голоса. Все члены Комитета утверждались СТО по представлению соответственных ве-

домств (п. 8). Также предусматривалось, что каждому члену Комитета назначался постоянный заместитель.

Председатель Тарифного комитета и его заместитель назначались СНК по представлению НКПС из числа представителей последнего в Тарифный комитет (п. 10).

По постановлению Комитета и по распоряжению его председателя на заседания Комитета могли быть приглашены с правом совещательного голоса лица, от которых по свойству обсуждаемых дел можно ожидать полезных сведений (п. 11).

Все подлежащие ведению Тарифного комитета вопросы разрешались в его заседаниях, но последнему, в целях разгрузки себя от второстепенных вопросов, предоставлялось право установить (в пределах по своему усмотрению) для отдельных мелких частных вопросов и групп их разрешение вне заседаний в особом распорядительном порядке с тем, что Тарифному комитету предлагалось установить порядок разрешения и утверждения вопросов распорядительного заседания (п. 12).

Заседания Тарифного комитета признавались состоявшимися при наличии половины общего числа членов комитета, считая в том числе председателя (п. 13). Все заседания Тарифного комитета решались простым большинством голосов (п. 14).

Постановления Тарифного комитета полагалось представлять НКПС на окончательное утверждение. При несогласии НКПС с решением Комитета дело с указанием мотивов несогласия возвращалось в семидневный срок в Комитет для нового рассмотрения. Если Комитет оставался при прежнем решении, а также в случае протеста кого-либо из членов Комитета (см. § 15 и 16), дело переносилось НКПС в СТО через государственную обще-плановую комиссию (п. 15).

Протест члена комитета полагалось заявлять в самом заседании комитета, о чем в протоколе делалась соответствующая отметка, причем этот протест следовало затем подтверждать тому ведомству, представителем которого данный член выступал в Тарифном комитете.

На изготовление и представление (подтвержденного ведомством) в письменной мотивированной форме протеста ответственному члену комитета предоставлялся 7-дневный срок, считая за начало течения этого срока день, следующий за тем, в который было вынесено опротестовываемое постановление Тарифного комитета (п. 16).

Указанные выше протесты адресовались в СТО и направлялись через председателя Тарифного комитета комиссару путей сообщения, которым и представлялись в СТО через государственную обще-плановую комиссию. На Тарифный комитет возлагалась забота по привлечению представителей заинтересованного ведомства на заседание государственной обще-плановой комиссии при обсуждении поданного ведомством протеста (п. 17).

Заявление протеста, как и первичное и вторичное несогласие НКПС с решением Тарифного комитета, останавливало приведение в действие соответственного постановления Тарифного комитета (п. 18).

Если против постановления Тарифного комитета протеста не последовало, такому постановлению по утверждению комиссаром путей сообщения давалось дальнейшее движение (п. 19).

Кроме прочего, тарифному комитету предоставляется право делегировать местным органам НКПС установление местных тарифов в порядке и объеме, тарифным комитетом утверждаемых (п. 20).

Отдельно в Постановлении оговаривались особенности созыва НКПС и деятельности съездов представителей железных дорог и судоходных предприятий (п. 21–24). В составе этих съездов должны были также участвовать представители промышленности, торговли и сельского хозяйства.

Также предусматривалось, что при округах и окружных комитетах по перевозкам могут быть созываемы совещания по тарифным вопросам из представителей местных правлений и управлений железных дорог и водных путей сообщения, а также местных правительственных учреждений промышленности и торговли, сельского хозяйства (п. 23) [8].

В завершение следует, очевидно, упомянуть и о том, что в 1936 г. Тарифный комитет был ликвидирован, а его функции переданы правительству. В 1940 г. Наркомморфлот ввел новую тарифную систему, действовавшую несколько последующих десятилетий [5, с. 29].

#### Список литературы:

1. Таблица вычисления зерновых продуктов, фрахтов и натурального веса. Разные превращения и т. п. Составил С. Нудель. – Одесса, коммерческая типография В. Сапожникова, Ришельевская 27, 1904. – 77 с.
2. Фрахты на хлебные грузы по внутренним водным путям в навигацию 1891 г. – С.-Петербург, Типография Министерства Путей Сообщения, 1892. – 14 с.
3. Материалы к совещанию по вопросу о пересмотре тарифов на перевозку различных грузов, установленных по навигационным условиям. Выпуск 1. Тарифы и фрахты на перевозку массовых грузов. Февраль 1909 г. – С.-Петербург, Типография Ц. Крайзе, 1909. – 25 с.
4. Уложение о торговом мореплавании (проект). – С.-Петербург, Типография В. Ф. Киришбаума, 1909. – 222 с.
5. Савин. Н. И. Морские тарифы и фрахты / Н. И. Савин. – Владивосток, 1961. – 75 с.
6. Степанов Д. А. Учреждение Русского общества пароходства и торговли (1856–1857) / Д. А. Степанов. URL: <http://ros-vos.net/history/ropit/1/2/>
7. Типовые чартера. – М.: Внешторгиздат, 1936. – 274 с.
8. Постановление Совет Труда и Оборона Р.С.Ф.С.Р. от 11 августа 1922 года «О транспортных тарифах и об учреждениях по тарифным делам». – URL: [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/ussr\\_1375.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_1375.htm)

**Zmerzly B. Correlation of tariffs and freight is in activity of soviet mercantile fleet** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 4. – Р. 23–28.

In the article the features of application of the chartered agreements and tariffs are examined in marine transportations to the USSR in 1920-1930th organizations of linear перевозок are indicated on practice; activity of the All-union association of Совфрахт; legal frameworks of activity of the Tariff committee being in a conduct the folk commissariat of ways of report (1922-1936). The cases of application of tariffs and фрахтов are studied in practice of marine trade transportations of mercantile fleet of the USSR.

**Keywords:** freight, tariff, transportations, organization, adjusting, tariff committee.

**Spisok literaturyi:**

1. Tablitsa vyichisleniya zernovyih produktov, frahtov i naturalnogo vesa. Raznyie prevrascheniya i t. p. Sostavil S. Nudel. – Odessa, kommercheskaya tipografiya V. Sapozhnikova, Rischelevskaya 27, 1904. – 77 s.
2. Frahtyi na hlebnnye gruzyi po vnutrennim vodnym putyam v navigatsiyu 1891 g. – S.-Peterburg, Tipografiya Ministerstva Putey Soobscheniya, 1892. – 14 s.
3. Materialyi k soveschaniyu po voprosu o peresmotre tarifov na perevozku razlichnyih gruzov, ustanovlennyih po navigatsionnyim usloviyam. Vyipusk 1. Tarifyi i frahtyi na perevozku massovyih gruzov. Fevral 1909 g. – S.-Peterburg, Tipogrifiya Ts. Krayze, 1909. – 25 s.
4. Ulozhenie o torgovom moreplavanii (proekt). – S.- Peterburg, Tipografiya V. F. Kirshbauma, 1909. – 222 s.
5. N. I. Savin. Morskie tarifyi i frahtyi. – Vladivostok, 1961. – 75 s.
6. D. A. Stepanov. Uchrezhdenie Russkogo obschestva parohodstva i torgovli (1856–1857). URL: <http://rosvos.net/history/ropit/1/2/>
7. Tipovyye chartera. – M.: Vneshtorgizdat, 1936. – 274 s.
8. Postanovlenie Sovet Truda i Oboronyi R.S.F.S.R. ot 11 avgusta 1922 goda «O transportnyih tarifah i ob uchrezhdeniyah po tarifnyim delam». – URL: [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/ussr\\_1375.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_1375.htm)