

**УДК 656.61**

**ЧАРТЕР КАК ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ И ЕГО РОЛЬ ВО  
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СССР**

**Кошкин А. С.**

**ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского»**

В статье сравниваются чартер и фрахтование, которые связаны с коммерческим использованием судов, и показывает, как советское право формировало их правовое регулирование. Автор анализируется роль советской морской торговли и чартера в контексте глобальных экономических и политических изменений во второй половине XX века. Рассматривается, как СССР пытался сбалансировать свои интересы и вызовы на международном рынке, используя свой собственный флот и организацию. Также обсуждаются проблемы и ограничения советской системы, такие как отсутствие внутренней конкуренции, низкая эффективность и социальные обязательства. В статье исследуется взаимодействие социалистических стран в рамках Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) в области фрахтования. Показывается, как было создано и функционировало Бюро координации фрахтования судов (БКФС) как постоянный орган, облегчающий сотрудничество и координацию планов и операций морского транспорта стран-членов СЭВ. Также анализируются специфические особенности и проблемы социалистической системы фрахтования, такие как взаимопомощь, стандартизация и адаптация к рыночным условиям.

**Ключевые слова:** чартер, фрахтование, советское право, правовое регулирование, советская морская торговля, глобальные экономические и политические изменения.

Необходимость рассмотрения экономической сущности чартера, равно как и организации фрахтования вызваны к жизни тем обстоятельством, что в период с 1949 по 1991 годы идеологическим правилом было следование марксизму-ленинизму, которое на первый план выдвигало развитие экономических отношений на макроуровне (способ производства) на первый план как основного двигателя социального прогресса. В соответствии с этим же подходом право носило классовую сущность, а потому было продолжением политики государства и отражало диктат одного класса над другим. Соответственно, право носило чисто инструментальный, нормативистский характер. Это привело к доминированию гипернормативистского подхода. Кроме того, право было мерой обеспечения необходимости, а потому, даже ушедший в прошлое к 1949 г. такой источник права как «революционное правосознание», оставил свой отпечаток на всей системе советского права.

Таким образом, мы должны понимать, что несмотря на одинаковый характер с точки зрения экономики, чартер и фрахтование это два разных понятия. Чартер отражает в первую очередь юридический договор, который служит формой фиксации взаимоотношений сторон при фрахтовании. Фрахтование – это совокупность действий экономических контрагентов, направленная на обеспечение эксплуатации судов в коммерческих целях. Стоит отметить, что конструкция чартера, в особенности тайм-чартера, не обязательно предполагает перед собой получение прибыли, таким образом и фрахтование тоже может быть для некоммерческой деятельности, но тогда эта деятельность теряет свой изначальный смысл и не является основным назначением чартера. Поэтому положения, регулировавшие чартер, исторически исходили из коммерческой направленности деятельности субъектов договора.

Внимание экономической сущности фрахтования было уделено рядом авторов, к примеру, Сергеевым Ю.Н. [1], Егоровым К.Ф. [2], Маковским А.Л. [3], Крамаровым

А.М. [4]. Общей чертой большинства из них является редуционистский подход марксизма-ленинизма, который рассматривал деятельность капиталистических институтов с точки зрения классового подхода и искал в нем недостатки, которые должны были показать накопление негативных последствий кризиса капитализма. Поэтому рыночные практики, в том числе оговорки по чартерам, получили наиболее детальное рассмотрение только в правовой литературе. На наш взгляд, наиболее удачным походом является точка зрения Егорова К.Ф., который рассмотрел данное явление с разных аспектов. Но, мы должны учитывать, что необходимо использовать подходы экономической теории зарубежных стран, так как советская экономическая школа послевоенного периода в силу необходимости обслуживания плановой экономики и вышеупомянутых проблем, оказалась совершенно непригодной для понимания процессов рыночной экономики того периода, а также места СССР в международной торговле. Это потребовало от нас обращения к другим экономическим школам, в частности деятельности Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна [5] и американской школы девелопментализма [6].

В коммерческой деятельности само фрахтование представляет собой процесс создания и потребления экономического блага, которое создается в процессе эксплуатации морского судна. Это позволяет говорить о том, что целью фрахтования является не сам корабль, как объект права собственности, а именно общее состояние судна и извлечение его полезных свойств, которые состоят, в первую очередь, в его способности перемещать грузы. Поэтому даже бербоут-чартер не может быть указан как просто договор аренды судна как объекта имущественных отношений. Это в совокупности порождает двоякую конструкцию, при которой фрахтование и чартер в литературе могут употребляться в синонимическом значении, при этом под чартером понимается договор как форма фиксации договорных отношений. Однако тогда это лишает чартер его более широкого смысла - как института права, который регулирует взаимоотношения между сторонами по поводу фрахтования судов.

Описанный подход позволяет выделить фрахтование от поставки, так как во внешнеэкономической деятельности фрахтование является способом осуществления поставки. Но в поставке на первом месте стоит цель осуществления купли-продажи товаров и их получения покупателем. В рамках него решаются вопросы о перевозке, где уже в качестве одного из экономических агентов выступает перевозчик. При использовании же фрахтования, целью является эксплуатация судна, а не сама по себе перевозка, поэтому даже если поставка и определяет по правилам Инкотермс объем ответственности поставщика и покупателя в отношении перевозки товара, то для деятельности по взаимодействию агентов во фрахтовании это должно разрешаться в договорных отношениях между ними, а потому для участников фрахтования это не несет прямых обязательств либо же последствий. Поэтому и сам договор также должен это фиксировать. В рамках этого перевозка, поставка и фрахтование оказываются разными видами экономической деятельности, которые вовлекают в себя разный состав экономических агентов, но которые в экономическом смысле являются взаимосвязанными между собой. Это порождает между собой и разные виды договоров, которые опосредуют эти отношения.

Подводя итог, фрахтование следует определить, как деятельность экономических агентов по решению вопроса об эксплуатации судна для различных целей. А чартер

как форму закрепления договорных отношений и правовой институт, регулирующий данные правоотношения.

Правовой институт чартера очень сильно выделялся на фоне других институтов, равно как и фрахтование с иностранным элементом выходило за рамки национального права и принуждало СССР делать ряд исключений для той политики, которая была частью внутри- и внешнеполитической идеологии. В конечном итоге, фрахтование обеспечивало решение тех экономических задач, которые стояли перед СССР. Это привело к тому, что данный правовой институт обеспечивал сугубо экономические цели.

Они были вызваны к жизни тем обстоятельством, что советский рубль не имел определенной стоимости по отношению к иностранным валютам (немецкой марке, фунту стерлингов и американскому доллару), так как он не был даже ограниченно конвертируемым, курс был фиксированным, а валютный рынок отсутствовал. Соответственно, все возможности покупки импорта из ведущих капиталистических стран сводились к покупкам либо в их валюте, либо в золоте, что приводило к постоянно нависающей угрозе кризиса платежного баланса и проблеме поддержания валютных резервов.

Поэтому неудивительным выглядит факт использования золота при расчетах с иностранными государствами, так как рубль во взаимоотношениях с ведущими капиталистическими странами был неконвертируемой валютой, а потому, де факто никакой цены не имел, так как за него было невозможно что-либо приобрести во внешнеторговой деятельности с такими странами. Ситуацию усложнял и тот факт, что внутри самого СССР действовала система двойной циркуляции рубля: безналичный расчет применялся между государством и хозяйствующими субъектами, а физические лица имели дело только с наличным рублем и очень ограниченно с ценными бумагами вроде облигаций госзайма и сберегательных книжками. Это приводило к тому, что одновременно стоимость самого рубля в государстве была также неодинаковой и открывало поле для множественных манипуляций с этим для государства. Кроме того, замкнутость внутренней экономики для внешних рынков в виде внешнеторговой монополии государства открывало для него полный простор для определения цен и реального уровня доходов своих граждан, однако несмотря на это, государство оказывалось вовлечено в рыночные отношения с другими странами, а потому действовало как капиталист.

Недостатки экономической модели быстро проявились, так как на период 1949-1991 гг. пришелся процесс активного ускорения научно-технического прогресса, который по мере своего продвижения делал технологические комплексы производства экономических благ все более сложными и требующими все более узкой технологической экспертизы. В совокупности с репрессиями по идеологическим соображениям в 20-30-е годы это привело к исчезновению необходимых научных школ, а ручной контроль приоритетных отраслей хозяйствования не позволял успевать за новыми отраслями производства зарубежом, что в совокупности с низкой покупательной способностью населения и отсутствием каких-либо рынков капитала кроме государственного активно способствовало увеличению зависимости СССР от импорта из капиталистических стран. Причиной тому еще был и сам характер структуры экономики, когда ее большая часть приходилась на продукцию ВПК, что никак не повышало уровень потребления населения.

В сущности, фрахтование с иностранным элементом обеспечивало осуществление экспортно-импортных операций и пополнение валютных резервов страны, которые были в постоянном дефиците, на что указывает высокий уровень частоты сделок за золото.

Это привело к ситуации, при которой положение СССР в мировой торговле с ведущими капиталистическими странами выстраивалось на неравноправном положении, так как они не зависели от импорта из СССР, что нельзя сказать про обратное. Это привело к тому, что в общей цепочке поставок СССР был ближе к странам Латинской Америки, чем к индустриально развитым странам. В полной мере проблемы того положения описаны в популярной в тот период теории зависимости Рауля Пребиша [5]. В сочетании с затуханием внутренних ресурсов роста это привело к еще большей роли нефтеналивного флота в морской торговле начиная с конца 50-х, так как нефть и нефтепродукты стали тем экономическим благом, который обеспечивал постоянный приток валюты.

С учетом вышеуказанного чартер выполнял важную роль в организации транспортных потоков, которые обеспечивали экспортно-импортные операции, а также обеспечивал правильное закрепление взаимоотношений по предоставлению советских судов во фрахт. Большое значение торгового флота подчеркивает то обстоятельство, что им занималось отдельное профильное министерство морского флота. Для СССР фрахтование было способом обеспечения торговли, валютных поступлений, и, самое важное, – обеспечение получения тех товаров, которые он был неспособен производить либо в которых наблюдалась нехватка. Как пример, можно привести поставки зерна из Канады с середины 60-х годов [7, с. 104]. Еще большую роль играло все растущее взаимодействие с ведущими капиталистическими странами, которые с 60-х годов становились все более значимыми торговыми партнерами, а доля торгового оборота с ними поступательно росла. Кроме того, необходимо отметить, что отношения с странами соцлагеря, в первую очередь, странами Варшавского договора носили дотационный характер, а потому были невыгодными для СССР, хотя на них и приходилась большая часть торгового оборота Советского Союза. Поэтому, по сути, страна, став на рельсы капитализма во внешнеторговых отношениях должна была увеличивать оборот с индустриально развитыми странами, чтобы обеспечивать себя прибылью, но и иметь ресурсы для дотирования стран Восточной Европы и ГДР. В таких условиях морские перевозки, которые обеспечивали большую часть товарооборота между странами должны были быть таковыми, которые бы соответствовали данным целям.

Для обеспечения своих интересов СССР еще с начала 30-х годов пошел по монополизации агентских услуг путем создания организации Совфрахт, роль судовладельцев выполняли пароходства, а обеспечение поставок выполнялось внешнеторговыми объединениями. Стоит отметить, что использование эффекта масштаба и координации в рамках всего государства давало свои плоды и преимущества для государства в целом, однако отсутствие внутренней конкуренции, попытка внедрения планового характера, многочисленные нормы внутреннего права, которые обеспечивали другой уровень ответственности экономических агентов, равно как и социальных обязательств имели и негативную сторону – эффективность такой деятельности была ниже и, главное, отсутствовали внутренние стимулы для повышения эффективности, поэтому СССР было трудно конкурировать с крупными судо-

владельческими конференциями и он шел по пути активного наращивания своего флота и извлечения максимальной выгоды в периоды фрахтового бума. Кроме того, фрахтование судов в экспортно-импортных операциях позволяло решать еще и проблему недостаточной загрузки судов, так СССР не шел по пути капиталистических стран и не осуществлял массовые сокращения экипажей в периоды спада, а суда не отправлялись на многолетнюю стоянку. Поэтому одной из задач Совфрахта было обеспечение не только выгодных сделок, но и рассмотрение возможности полной загрузки судов [8, с. 60-61].

Фрахтование, как часть экономической деятельности государства, было напрямую связано с обеспечением физического перемещения товаров для государственных нужд, так как в силу плановой экономики, любой экономический вопрос был вопросом государственной политики. Благодаря этому фрахтование в СССР не было отдельным видом экономической деятельности, а было направлением государственного администрирования. В силу необходимости конкуренции и взаимодействия с рыночными институтами государству пришлось адаптироваться и создавать структуры, которые были по своей сути, коммерческими предприятиями, которые принадлежали государству. К примеру, обслуживание иностранных судов осуществлялось через агентскую деятельность «Инфлота», а количество его доходов было его главным показателем [9, 10].

Ключевую роль во всей системе фрахтования судов СССР играл Совфрахт, который был главным посредником в заключении чартеров между внешнеторговыми объединениями, пароходствами и иностранными субъектами. Вся система фрахтования строилась таким образом: при необходимости внешнеторговой операции внешнеторговые объединения или их специализированные фирмы заключали контракты с контрагентами. В зависимости от этих условий через Совфрахт они подавали заявки на фрахт судна на требуемых условиях. На основании этой заявки заключался договор фрахтования, где фрахтовщиком выступало любое советское пароходство. Во взаимоотношениях с иностранными контрагентами Совфрахт выступал как агент и представитель внешнеторговых объединений. Также для целей обеспечения потребностей советской экономики он выступал в качестве фрахтователя иностранных судов, а также постоянно находился в активном поиске выгодных контрактов для советских пароходств через сеть своих представителей в разных странах мира. Все это было направлено на максимизацию валютной эффективности деятельности флота и более эффективного использования его тоннажа. В последующем, именно пароходства и выполняли условия фрахта. При этом фрахтование судов не было связано плановыми обязательствами и выступало за его рамки, так как коммерческий характер подобной деятельности требовал скорейшего решения вопроса, чего не позволяла плановая система хозяйствования [11, с. 212-214].

В рамках социалистического рынка был ряд особенностей в отношении организации фрахта. Многие страны копировали модель Советского союза, а потому в них также действовала монополия государства на фрахтование с иностранным элементом. В рамках общего противостояния капиталистическому лагерю возникала необходимость координации своих действий, выстраивание отдельного контура взаимоотношений, нежели чем с капиталистическими странами. Одной из таких характеристик был плановый характер таких перевозок, более того, чартеры предусматривали широкие временные диапазоны для подачи судна.

Отдельно необходимо выделить взаимодействие внутри Совета экономической взаимопомощи. Данная организация была призвана усилить связи между странами, вступившими на путь социалистического строительства, а потому многие из них нуждались в поддержке со стороны СССР, так как они часто не имели в достаточной мере собственного флота. Кроме того, общие идеологические цели и модели создавали благоприятные условия для унификации. Это наиболее сильно проявилось в конце 50-х годов и продолжалось до середины 70-х и привело к ряду важных достижений, одним из них стало принятие общих правил поставки СЭВ. Однако для фрахтования первоочередное значение имела деятельность другой организации – Бюро координации фрахтования судов, созданное постановлением Исполкома СЭВ от 20 декабря 1962 г. Это был постоянно действующий орган, который выполнял функции, определяемые для него Советом представителей фрахтовых организаций стран-членов СЭВ. Его деятельность определялась Положением, которое было принято на XII заседании Постоянной комиссии СЭВ по транспорту в июле 1963 г. Одной из его задач было осуществление взаимодействия социалистических стран по определению планов фрахтовых операций, а также развитие системы взаимных уступок выгодных контрактов по фрахту. Кроме того, оно занималось технической стандартизацией и выработкой единых правил для стран СЭВ [11, с. 66-72].

Основная роль в выполнении этой функции принадлежала Советанию представителей фрахтовых организаций, которая проявлялась через деятельность Бюро фрахтования. Внутри этого органа осуществлялась многообразная деятельность. В его состав входили делегации, одна на каждую страну – по одной от каждой страны. Внутри него проходили кустовые совещания и консультации [1, с. 229]. Они создавались по региональному признаку и проходили поочередно в разных странах-участниках СЭВ.

Советание также организовывало фрахтование внутри СЭВ как деятельность крупной монополии. Внутри него была создана система координаторов, за каждым из которых закреплялся свой регион, они осуществляли общий мониторинг рынка фрахтования в них, а также осуществляли общую координацию на закрепленном за ними направлении. Эта деятельность с 1967 года охватывала фрахтование и собственных морских судов стран-участниц СЭВ. Таким образом, на основе географического принципа страны СЭВ отстаивали свои права, действуя как большая монополия. Стоит, однако, указать, что не всегда такая деятельность была выгодной для всех стран участниц, так как одним из принципов взаимодействия в рамках СЭВ была взаимопомощь стран, что и обусловило отсутствие дальнейшей интеграции между странами СЭВ, а привело к большему развитию собственной фрахтовой деятельности.

Специфической чертой взаимоотношений стран внутри СЭВ было вызвано к жизни тем, что они пытались преодолеть непредсказуемость рынка фрахтования и адаптировать свои экономические системы таким образом, чтобы они могли взаимодействовать с этим рынком как можно с меньшими потерями. Бюро фрахтования судов, тем самым и выполняло эту функцию. Стоит отметить, что произошла профессионализация такой деятельности. Использование многочисленных правовых конструкций, которые позволяли использовать конъюнктуру рынка себе во благо позволяет сделать вывод, что данный вид деятельности привел к адаптации в форме заимствования практик и, по сути, переход на правила игры рыночной экономики.

Тем не менее, стараясь использовать сильные стороны плановой экономики, внутри СЭВ также происходила координация планов стран-участниц СЭВ. Как указывает Э.М. Крамаров, в рамках плана определялись объемы перевозок между странами-членами СЭВ. Кроме того, принимались перспективные планы с учетом плана каждого государства по строительству флота, необходимости получения товаров и т.п. Эти вопросы рассматривались ежегодно в рамках деятельности совещания, однако основную роль выполняло Бюро фрахтования судов, которое и обеспечивало техническую координацию и обмен информацией как постоянно действующий орган [4, с. 161-162].

Тем самым наибольшее значение в рамках фрахтования носило непосредственное участие государственных организаций, обеспечивавших функционирование морского торгового флота. При этом страны социалистического лагеря выстраивали свои отношения на совершенно других принципах, чем капиталистические страны. Это приводило к тому, что взаимоотношения между ними складывались в неравномерном характере, а потому работать с капиталистическими странами чаще было выгоднее, так как за счет колебаний рынка открывалась большая возможность получения прибыли для обеспечения пополнения валютных резервов государства.

Это и привело к тому, что большая часть фрахта советских судов заключалась не со странами соцлагеря, а с ведущими капиталистическими странами, так как это больше соответствовало государственной политике.

**Список литературы:**

- 1.Сергеев, Ю. Н. Сотрудничество стран-членов Совета Экономической Взаимопомощи в области фрахтования морского тоннажа: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.01 / Ю. Н. Сергеев; Московский государственный институт международных отношений. - Москва, 1969. - 305 с.
- 2.Егоров, К.Ф. Договоры фрахтования и перевозки грузов по иностранному морскому праву: дис. ... д-ра юрид. наук / К.Ф. Егоров. - Ленинград, 1968. - 915 с.
- 3.Маковский, А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. - Москва : Мор. транспорт, 1961. - 314 с.
- 4.Крамаров, Э. М. Внешняя торговля продукцией морского транспорта / Э. М. Крамаров // Транспорт. - 1968. -304 с.
- 5.Love, Joseph L. "Raul Prebisch and the Origins of the Doctrine of Unequal Exchange." Latin American Research Review, vol. 15, no. 3, 1980, pp. 45-72.
- 6.Hirschman, Albert O. National Power and the Structure of Foreign Trade. Berkeley: University of California Press, 1945. 194 p.
- 7.Козлова, И. В. Договор фрахтования по советскому морскому праву: дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 / И. В. Козлова. - Л., 1982. - 198 с.
- 8.Развитие заграничных перевозок СССР и их валютная эффективность. Разработка методики выбора грузопотоков при фрахтовании судов на перевозки грузов между иностранными портами // ЦГАНТД СПб., Фонд Р-215, Опись 24, Дело 532.
9. Отчет по основной (эксплуатационной) деятельности Ленинградского Главного морского Агентства "Инфлот" за 1965 год // ЦГА СПб., Фонд Р-6087, Опись 11, Дело 592/
10. Отчет по основной деятельности Рижского Главного Морского Агентства "Инфлот" // ЦГА СПб., Фонд Р-6087, Опись 11, Дело 84.
11. Гревцова, Т. П. Международная унификация морского права: дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 / Т. П. Гревцова - Ленинград, 1965 - 198 с.

**Koshkin A.S. Charter as an economic category and its role in the foreign economic activity of the USSR // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. - 2023. - Т. 9 (75). № 3. - P. 92-99.**

The article compares chartering and freight, which are related to the commercial use of ships, and shows how Soviet law shaped their legal regulation. The author analyzes the role of Soviet maritime trade and charter in the context of global economic and political changes in the second half of the 20th century. It is considered how the USSR tried to balance its interests and challenges in the international market using its own fleet and organization. Also discussed are the problems and limitations of the Soviet system, such as lack of internal competition, low efficiency, and social obligations. The article explores the interaction of socialist countries

within the Council for Mutual Economic Assistance (CMEA) in the field of freight. It shows how the Bureau for Coordination of Ship Freight (BCSF) was created and functioned as a permanent body facilitating cooperation and coordination of plans and operations of maritime transport of CMEA member countries. Also analyzed are specific features and problems of the socialist freight system, such as mutual assistance, standardization, and adaptation to market conditions.

**Key words:** charter, freight, Soviet law, legal regulation, Soviet maritime trade, global economic and political changes.

**Spisok literatury:**

1. Sergeev, YU. N. Sotrudnichestvo stran-chlenov Soveta Ekonomicheskoy Vzaimopomoshchi v oblasti frahtovaniya morskogo tonnazha: dis. ... kand. ekon. nauk: 08.00.01 / YU. N. Sergeev; Moskovskij gosudarstvennyj institut mezhdunarodnyh otноshenij. - Moskva, 1969. - 305 s.
2. Egorov, K.F. Dogovory frahtovaniya i perevozki gruzov po inostrannom morskomu pravu: dis. ... d-rayurid. nauk / K.F. Egorov. - Leningrad, 1968. - 915 s.
3. Makovskij, A. L. Pravovoeregulirovaniye morskikh perevozok gruzov. - Moskva: Mor. transport, 1961. - 314 s.
4. Kramarov, E. M. Vneshnyaya torgovlyaprodukcija morskogo transporta / E. M. Kramarov // Transport. - 1968. - 304 s.
5. Love, Joseph L. "Raul Prebisch and the Origins of the Doctrine of Unequal Exchange." Latin American Research Review, vol. 15, no. 3, 1980, pp. 45-72.
6. Hirschman, Albert O. National Power and the Structure of Foreign Trade. Berkeley: University of California Press, 1945. 194 p
7. Kozlova, I. V. Dogovory frahtovaniya po sovetskomu morskomu pravu: dis. kand. yurid. nauk: 12.00.03 / I. V. Kozlova. - L., 1982. - 198 s.
8. Razvitiye zagranichnykh perevozok SSSR i ikh vyutnaya effektivnost'. Razrabotka metodiki vyboragruzopotokov pri frahtovaniisudovnaperevozki gruzov mezhdunarodnyimi portami // CGANTD SPb., Fond R-215, Opis' 24, Delo 532.
9. Otchet po osnovnoj (ekspluatacionnoj) deyatelnosti Leningradskogo Glavnogo morskogo Agentstva "Inflot" za 1965 god // CGA SPb., Fond R-6087, Opis' 11, Delo 592/
10. Otchet po osnovnoj deyatelnosti Rizhskogo Glavnogo Morskogo Agentstva "Inflot" // CGA SPb., Fond R-6087, Opis' 11, Delo 84.
11. Grevcova, T. P. Mezhdunarodnaya unifikaciya morskogo prava: dis. kand. yurid. nauk: 12.00.03 / T. P. Grevcova - Leningrad, 1965 - 198 s.