

ИМПОРТНЫЕ ФРАХТЫ

Еще в довоенное время большинство импортировавшихся в Россию товаров прибывали по морским путям.

Так, в XIX столетии наш импорт распределялся (по стоимости товаров):

Способ перевозки	1800—1804 гг.	Середина столетия	1896—1898 гг.
	Морем	78%	63%
Сухопутным	22%	37%	47%

Прогрессивное увеличение значения сухопутных перевозок импортных грузов в течение этого столетия объясняется появлением и развитием в России первых железных дорог, как известно возникших с 1836 г. С 70-х годов начинается последовательное присоединение к сети железных дорог наших портов, как прибалтийских, так и черноморских. Это присоединение заканчивается к концу столетия, и с этого момента роль морских путей в перевозке импорта значительно возросла, как это видно из следующей таблицы:

Импорт морем в тыс. тонн:

М о р я	1905 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
Балтийское . . .	3,431,5	5,078,0	5,847,8	7,502,0
Черное и Азовское	442,3	524,2	524,2	917,3
Каспийское . . .	91,7	104,8	108,1	96,6
Белое море . . .	63,9	86,8	98,3	127,8
Дальн. Вост. . . .	111,4	321,0	340,7	332,5

Данные, приведенные выше, показывают не только абсолютное увеличение морских перевозок импортных грузов в Россию. И удельный вес морского завоза импортных товаров в общем импортном балансе России за те же годы возрос. Так, в 1905 г. по отношению к общей сумме импорта по морским путям прошло 58%, 1911 г.—58%, 1912 г.—61% и в 1913 г.—64%.

С возобновлением внешней торговли Советским союзом, значение морских

путей для импорта вновь увеличилось. Так, в 1922 г. по морским путям привезено было 62% всех импортных товаров, в 1923 г.—79,5%, в 1924 г.—78,4%, в 1925 г.—83,8%.

Это значит, что против довоенного положения значение морских путей в импорте возросло на 19,2%. Объяснение этому надо искать, во-первых, в создавшемся новом географическом положении Советского союза, окруженного на сухопутных границах враждебными государственными новообразованиями, пытающимися давлением на наш транзит оказать на нас политическое воздействие, и, во-вторых, в этом явлении надо видеть результат обычной дешевизны морских и океанских путей.

Рост морской части внешней торговли Советского союза, характерный не только для импорта Советского союза, но и для экспорта, в экономической литературе носит теперь название «маринизации» внешней торговли (латинское «mare» — море).

В связи с маринизацией внешней торговли Советского союза приобретает особое значение дело фрахтования морского тоннажа для перевозок импортных грузов.

Раньше всего необходимо выяснить, на каких судах перевозятся по морским путям наши импортные товары. При нормальном хозяйственном развитии страны, процессу маринизации ее внешней торговли должен был бы соответствовать рост перевозок собственным коммерческим флотом. Только при этом условии данная страна могла бы проводить активную внешнюю торговлю и не бояться, что ее конкуренты поставят ее в худшие условия на внешних рынках, используя преимущества, даваемые им наличием мощных коммерческих флотов. Однако, по целому ряду исторических и экономических причин, в довоенной России лишь 13% ее импорта перевозилось на собственных судах, а 87% перевозилось на иностранных судах (данные 1913 г., относятся к паровым судам и исчислены по количеству выгруженных товаров).

Советскому союзу удалось несколько изменить это неблагоприятное для себя соотношение. Так, по данным Централь-

ного управления морского транспорта НКПС, на 1 октября 1926 г. перевезлось:

Морской импорт в порты СССР (заграничное плавание) по отдельным флагам с I/I по IX 1926 г.

Тоннаж	Белое море и Северный Ледовитый океан		Балтийское море		Черное и Азовское море		Дальний Восток		Итого	
	Тонны	%	Тонны	%	Тонны	%	Тонны	%	Тонны	%
СССР	41.685	26,3	111.008	32,8	39.991	25,2	6.813	12,7	199.497	26,1
Германия	26.209	16,5	111.033	32,8	17.007	10,7	4.231	7,9	158.489	22,3
Великобритания	1.131	0,7	17.950	5,3	35.974	22,7	3.276	6,1	58.351	8,2
Норвегия	70.221	44,2	43.388	12,8	15.655	9,9	5.733	10,7	134.995	18,0
Дания	13.712	8,6	25.013	7,4	3.990	2,5	3.336	6,2	46.051	6,5
Италия	—	—	—	—	36.218	22,9	—	—	36.218	5,1
Швеция	290	0,1	18.255	5,4	455	0,3	165	0,3	19.075	2,7
Греция	—	—	4.814	1,4	1.961	1,2	—	—	6.775	1,0
С. А. Соединен. Штатов	—	—	—	—	1.918	1,2	—	—	1.918	0,3
Франция	—	—	1.053	0,3	4.856	2,9	—	—	5.639	0,8
Голландия	5.714	3,6	1.744	0,5	—	—	9.310	17,4	16.768	2,4
Япония	—	—	—	—	—	—	17.178	32,1	17.178	2,4
Прочих государств	—	—	4.225	1,3	730	0,5	3.502	6,6	8.457	1,2
Всего	158.892	100,0	338.481	100,0	158.485	100,0	53.544	100,0	709.402	100,0

Так, обр., средний процент перевозок на советских судах по всем морям равен 28,1. Наилучшее положение у нас на Балтийском море, где этот процент поднимается до 32,8, а наихудшее — на Д. Востоке, где импорт перевозится на советских судах лишь на 12,7%. Это исключительное положение на Балтийском море объясняется развитой сетью регулярных сообщений, поддерживаемых советским торговым флотом между Ленинградом и крупнейшими заграничными центрами. Из флотов др. держав необходимо отметить на Белом море норвежцев, участвующих в нашем импорте на 44,2%. Это зависит от исключительного их участия в нашем экспорте беломорского леса. Цда за экспортом, они захватывают и импортные грузы. На Балтийском море первостепенное значение среди иностранных судов имеют германские, поддерживающие также ряд регулярных рейсов. По той же причине на Черном и Азовском морях первое место после советского флага занимает итальянский. На Д. Востоке на первом месте стоит Япония, под флагом которой привезено 32,1% импортных товаров, что совершенно естественно, т. к. японский коммерческий флот, занимающий третье место после Англии и Америки в ряду других морских флотов, является почти полным властителем в водах Д. Востока и с ним по дешевизне его трудно конкурировать другим соперникам.

Умение сговориться с иностранным тоннажем, на котором перевозится в настоящее время 71,9% советского импорта, и по которому, вполне понятно, вынужден равняться и советский

тоннаж с его 28% перевезенного груза, — и составляет сущность фрахтового дела. Существовавший в довоенное время в России институт специальных посредников по найму морского тоннажа, т. н. «брокеров», упразднен Октябрьской революцией. Фрахтование судов составляет теперь функцию специальных аппаратов НКТорга, — фрахтовых контор. Хотя монополия фрахтования и не декретирована правительством Союза, однако фактически фрахтовые конторы осуществляют монополию фрахтования. За исключением смешанных о-в и иностранных фирм, имеющих специально оговоренное право фрахтования иностранного тоннажа по концессионным договорам, никакая советская организация не имеет права вступать во фрахтовые сделки с иностранными судовладельцами, помимо фрахтовых контор НКТорга. Ряд ответственных работников Советского союза, защищая это положение, неоднократно выдвигал принцип, что фрахтование тоннажа есть операция внешней торговли, и как таковая, подчиняется всем законам внешней торговли Советского союза и, прежде всего — монополии внешней торговли. Так, тов. Л. В. Красиц писал: «Фрахтовка иностранного морского тоннажа есть не что иное, как один из частных видов внешнеторговых операций и именно операций импорта... Фрахтовые сделки суть не что иное, как внешнеторговые импортные операции, и только рассматривая их так, обр. Советское государство может правильно построить свою фрахтовую политику... Подобно всем другим отраслям импорта, мы рассматриваем фрахтование иностранного тоннажа, как

непререкаемую и абсолютную монополю регалию Советского государства. Никаким учреждениям, никаким частным о-вам или лицам фрахтование судов иностранного тоннажа не дозволено без специального на то разрешения того органа, который призван блюсти монополию внешней торговли и регулировать внешнеторговый оборот, т. е. Наркомата торговли¹⁾.

Кроме этого теоретического и вполне правильного построения, монополия фрахтования базируется на следующих юридических основаниях:

1) На основном Декрете СНК от 22 апреля 1918 г. «О национализации внешней торговли», согласно которого воспрещались «всякие торговые сделки с заграницей для ввоза и вывоза» помимо специально уполномоченных на то органов Республики. Отсюда вытекало, что национализация внешней торговли распространяется и на фрахтовые сделки, которые относятся к торговым сделкам.

2) На утвержденном 7 января 1925 г. СТО Положении о Центральном фрахтовом совещании, согласно п. 1 которого Центральное фрахтовое совещание «определяет круг фрахтующих организаций». Отсюда вытекает, что только апробированные этим Совещанием органы имеют право фрахтования.

3) На Декрете СТО от 6 мая 1925 г. «О регистрации фрахтовых сделок». Согласно Декрета, все сделки по фрахтованию судов для заграничного плавания и в большом каботаже подлежат обязательной регистрации во фрахтовых бюро, специальных аппаратах НКТорга, созданных для надзора «за точным выполнением установленного порядка фрахтования»²⁾.

4) На Инструкции Центрального фрахтового совещания от 4 сентября 1925 г.³⁾. Инструкцией установлен точный и ограниченный перечень организаций, имеющих право заключения фрахтовых сделок. Инструкция эта, как и все вошедшие в законную силу Постановления Центрального фрахтового совещания, обязательна для всех учреждений, организаций и лиц, имеющих отношение к фрахтованию морских судов (п. 6 Положения о Центр. фрахт. совещании).

Фрахтовые конторы НКТорга существуют в настоящее время в Лондоне⁴⁾, Гамбурге, Генуе, Ленинграде, Одессе и Владивостоке. Каждая из них действует в строго очерченном районе деятельно-

сти, чем устраняется конкуренция между ними и достигается единство выступлений на том или другом мировом фрахтовом рынке. Обращение к содействию фрахтовых контор советским организациям ничего не стоит. Они выполняют даваемые им поручения на фрахтования совершенно бесплатно, принимая на себя все расходы, связанные с этим: телеграфные, почтовые, разъезды и т. д. Пароходоладельцев, обращаясь к содействию фрахтовых контор НКТорга, уплачивает им обычную комиссию, т. е. «брокераж». В большинстве случаев размер комиссии колеблется от 3 до 5%. Систему оперативных коммерческих органов, каковыми являются фрахтовые конторы, дополняет система контрольно-регулирующих фрахтовых органов, фрахтовых бюро. Помимо указанной выше функции надзора за точным выполнением установленного порядка фрахтования, на них возлагается:

- 1) контроль над деятельностью фрахтовых контор;
- 2) разрешение споров между грузоотправителями и фрахтконторами;
- 3) установление лимитов фрахтов;
- 4) наблюдение за соблюдением интересов советского флота и обеспечением его грузами и т. д.

В настоящее время функционирует 7 фрахтовых бюро: в Лондоне, Берлине, Милане, Ленинграде, Одессе, Владивостоке и Архангельске⁵⁾. Как было отмечено выше, все сделки по фрахтованию должны регистрироваться во фрахтовых бюро. Регистрация совершается либо наложением штампа на чартер или коносамент, либо выдачей особого удостоверения. За совершение регистрации взывается, на основании Декрета 6 мая 1925 г., особый сбор, наподобие биржевого сбора, за регистрацию биржевых сделок. Регистрационный сбор взывается в следующем размере.

В Ленинграде	1/2%	от суммы фрахта
« Архангельске	1/2%	«
« Одессе	1/2%	«
« Владивостоке	1/2%	«
В Берлине	1/2%	«
« Лондоне	а) с 1000 м — 1 фунт стерл. б) с 1 стандарта — 1 пенс.	

В то время как фрахтовые конторы представляют собой узковедомственные аппараты НКТорга, фрахтовые бюро имеют междуведомственный характер и состоят на 65—70% из представителей главных хозяйственных организаций (сообразно работе в районе данного бюро). Такой же междуведомственный состав имеет и Центральное фрахтовое совещание при НКТорге.

Порядок фрахтования через фрахтовые конторы не распространяется на советские суда. О фрахтовании последних грузовладельцы могут сговари-

¹⁾ Л. Б. Краснян. О нашей морской торговой политике, сборник «Фрахтование и торговое мореплавание».

²⁾ Положение о фрахтовых бюро — приказ во НКТоргу № 79 от 30 марта 1925 г.

³⁾ Инструкция издана в развитие Декрета СТО от 6 мая, опубликована в приложениях № 47—48 журн. «Внешн. Торг.» (издание официальное).

⁴⁾ Фрахтового контора в Лондоне в настоящее время не работает.

⁵⁾ Лондонское и Миланское фрахтовые бюро ликвидированы теперь.

ваться непосредственно. Советский торговый флот, располагающий в настоящее время тоннажем в 190.000 т, с каждым годом путем покупки и нового судостроения увеличивает число своих судов. Соответственно плану судостроения, намеченному СТО, он будет состоять к 1933 г. из 600 тыс. т. В будущем это даст в руки Советского союза чрезвычайно сильное орудие давления на иностранных судовладельцев, и с помощью монополии фрахтования в отношении высоты фрахтов поставит СССР в наиболее благоприятное положение по сравнению с др. конкурирующими с ним странами.

В настоящее время при анализе фрахтов на импортные грузы, ввозимые в Советский союз, необходимо различать: 1) фрахты на массовые грузы, перевозимые на каждый раз особо фрахтуемых судах, привлекаемых специально к данному грузовому направлению (на т. н. «трамповых» судах); 2) фрахты на генеральные грузы, перевозимые большей частью на судах регулярных линий.

Между этими двумя типами фрахтований лежит значительная разница. Так, при фрахтовании трампов, перевозка совершается по отдельным соглашениям, путем заключения особых договоров (чартеров) или выдачи коносаментов, и фрахты устанавливаются в каждом отдельном случае в зависимости от совокупности всех условий совершаемой перевозки (размер партий груза, размер и тип судна, условия погрузки и выгрузки, наличие или отсутствие обратного груза и т. п.). На высоту фрахтов в этом случае влияет и конкуренция ищущих тоннаж грузовладельцев или самих пароходовладельцев. Фрахт определяется в конечном итоге взаимным соглашением сторон на основе мировой биржевой ставки дня соглашения.

Фрахты на регулярных и срочных линиях строятся иначе. Здесь исключена возможность индивидуальных соглашений с грузовладельцами. Размер фрахтовых ставок здесь определяется заранее, на известный период и в точных цифрах. Здесь нет возможности стремиться каждый раз к исключению себя стоимости перевозки груза, т. е. независимо от наличия груза рейс все равно будет совершен. Поэтому здесь мы имеем дело с твердо публикуемыми тарифами регулярных линий. При этом срочность и регулярность рейса особо оплачивается, и поэтому тарифы линий в общем выше фрахтов на трамповых судах.

В силу этих особенностей своего образования, между этими двумя типами фрахтов за последние годы произошел значительный разрыв. Как известно, мировой фрахтовый рынок, после небывалого подъема мировых

фрахтов, связанного с жесточайшим риском подводной войны и с работой по обслуживанию военных перевозок, начиная с конца 1920 г. переживает чрезвычайную депрессию. Размеры ее наилучше всего характеризуются следующими цифрами: фрахтовый индекс, публикуемый английским журналом «Экономист», для фрахтов на европейские порты в феврале 1920 г. равнялся 814,31 против довоенных, принятых за 100. Однако, уже в декабре того же года фрахты упали до 268,90. В 1921 г. индекс падал со 194 (в январе месяце) до 134 — в декабре. В 1922 г. он упал со 131 до 117 в соответствующие периоды. В 1923 г. со 114 до 111, опустившись в августе до наименьшей точки 100,16; в 1924 г. произошла временная стабилизация, и индекс колебался со 117 до 111; затем в 1925 г. произошло дальнейшее значительное ухудшение положения, и в течение ряда месяцев, с мая по октябрь, индекс падает ниже довоенного уровня, равняясь: в мае — 98,23, в июне — 91,74, в июле — 94,90, в августе — 95,87, в сентябре — 98,19, в октябре — 99,49.

При сравнении средних годовых, картина получится следующая: 1921 г. — 158,40, 1922 г. — 122,02, 1923 г. — 109,69, 1924 г. — 113,44 и 1925 г. — 102,22.

Так обр., после небольшого подъема в 1924 г., прерывающего несколько общую картину, мы имеем неуклонное движение фрахтового рынка послевоенного периода вниз, с приближением к довоенному состоянию (средний годовой индекс за 1925 г. лишь на 2,22% выше довоенного, а в течение 6 месяцев индекс стоял даже ниже довоенного).

В 1926 г. положение фрахтового рынка еще более заостряется. В апреле 1926 г. индекс (по «Экономисту») падает до 87,97 и в мае до 82,69. Так низко он не падал еще ни разу после войны.

Начиная с июня месяца и до конца 1926 г., правда, фрахтовый рынок испытывает продолжительный подъем вверх, и фрахтовые ставки сильно взвинчиваются, но в основе этого явления лежит случайное обстоятельство — английская угольная забастовка, — и поэтому этот период не показательен.

Так обр., как правило, с 1920 г. и до второй половины 1926 г. мировой фрахтовый рынок характеризуется состоянием сильнейшей депрессии. В основе ее лежат: депрессия мировой торговли, лишь приближающейся к довоенным размерам, при одновременном невиданном еще избытке тоннажа на мировом рынке. Так, количество тоннажа против довоенного (1914 г.) увеличилось на 38% (данные Ллойд-Регистра). Вследствие этого на рынке появилось огромное количество безработного тоннажа; фрахты упали до низких довоенных размеров при одновременном уве-

личении эксплуатационных расходов тоннажа на 50% и более; пароходные фирмы терпят огромные убытки; капиталы уходят из морского судоходства, чему сопутствуют сотни банкротств.

В несколько другом положении находятся пароходные компании, управляющие пароходными линиями; несмотря на тяжесть послевоенного времени, их положение достаточно удовлетворительно и прочно, как с финансовой стороны, так и со стороны прибыльности их работы. К ряду причин, которые усилили их положение по сравнению с «трамповым» флотом, относятся: 1) почти повсеместное объединение их для тарифных соглашений в специальных морских конференциях; это обстоятельство дает им возможность избегать бесполезной конкуренции и устанавливать такие фрахты, которые в конечном результате обеспечивают им нужный процент прибыли; 2) вздорожание товаров и затруднения при продажах значительных партий привели к дроблению отправок даже наиболее массовых грузов; частичные отправки, т. н. «парцель», приобретают все большие значения; 3) комбинирование грузовых отправок с пассажирскими перевозками и покрытие убытков по одним за счет других; 4) большая финансовая крепость линейно-судоходных компаний дала им возможность перейти в значительной части на своих судах на новейшие типы двигателей, чем достигается удешевление эксплуатации судов, увеличение района их действия и грузоподъемности, ускорение быстроты хода, увеличение оборотов его, а следовательно, извлечение больших доходов от его работы.

Вследствие всех этих обстоятельств, по данным американского Department

of Commerce за 1925 г., около 80% мирового океанского тоннажа, занятого перевозкой пассажиров и грузов, работает по системе линейных судов. На долю трампового тоннажа на океанских путях осталось всего около 20% судов. Эти данные совпадают с английскими источниками, по которым на долю трампов приходится в настоящее время 21% всего английского океанского тоннажа.

Соответственно всей этой значительной разнице в положении, импортные фрахты на советские порты также эволюционировали в зависимости от того, идет ли речь о массовых грузах, перевозимых на трампах, или о линейных тарифах.

Первые из них, в соответствии с депрессией мирового рынка, все время шли вниз. Так, напр., за уголь из портов Восточного берега Англии на Ленинград платили в 1922 г. от 11,6 до 12 шиллингов за т, из портов Западного берега от 13 до 14 шилл. за т. В 1923 г. в летние месяцы уже только от 10/3 до 10/9, в 1924 г. — около 6 шилл. Чрезвычайно интересно специально остановиться на кампании по ввозу угля осенью 1926 г., уже во время разгара английской забастовки шахтеров, вследствие чего кампания эта протекала в весьма тяжелых условиях. На этой кампании по импорту континентального угля в СССР сказалась вся выгода положения СССР, прибегающего к монополии фрахтования. Сравнение движения фрахтов на импортный уголь в Англию и Италию (из Америки) и в Ленинград (из Роттердама и Дании) по средневзвешенным фрахтам по месяцам получаем из нижеследующей таблицы, относящейся к моменту значительнейшего ажиотажа на рынке.

Движение угольных фрахтов из Америки на Англию и импортного угля на Ленинград осенью 1926 г.

Направление	Июль		Август		Сентябрь		Октябрь	
	шилл.	%	шилл.	%	шилл.	%	шилл.	%
С.-Америка—Англия	15/1	1/4—100	15/2	1/2—101	21/4	3/4—142	28/7	1/2—190
—Италия	14/—	100	15/4	99	20/5	123	29/10	186
Роттердам—Ленинград	6/—	100	6/4	106	6/4	106	6/7	143
Дания —	6/4	100	6/7	104	7/5	117	9/4	147

Мы видим, что в то время как угольные фрахты в октябре на Англию поднялись на 90% против июльских, а на Средиземное море на 86%, в то же самое время фрахты на Ленинград поднялись лишь на 43—47%. Это объясняется исключительно тем, что импортеры СССР провели единство фрахтования судов, в то время как под фрахтовки на уголь на Англию шла ожесточенная конкуренция отдельных фирм и организаций, искавших тоннаж.

В неплохом положении и фрахты на другой массовый импортный груз, перевозимый на трамповых судах — на хлопок. В то время как в довоенное время хлопок из Ливерпуля в Ленинград, в среднем за период 1906—1913 гг., обходился в 15/4 за т, а из Бремена в Ленинград в 14/7 за т, — в 1925 г. по тем же направлениям хлопок обходился соответственно в 19 и 16 шилл. за т, что дает увеличение против довоенных ставок лишь на 24% и на 9%.

кожа подошвенная — от 45 до 48/—. На линии Лондон—Ленинград такие же грузы за 1,016 кг обходятся соответственно: первый в 26/—; второй — в 44/—; третий — в 26/— и четвертый на линии Гамбург—Черноморье в 27/6.

Из этих данных чрезвычайно вышукло выявляется необходимость усиления собственного коммерческого морского флота, который мог бы отвозить у иностранцев значительную часть из перевозимых ими ныне 72% импортных грузов.

При морской перевозке имеет значение не только размер фрахтовой ставки, но и содержание условий фрахтового договора (чартера). В конечном итоге, принятие тех или иных условий чартера равноценно изменению фрахтовой ставки.

И, действительно, целый ряд условий, включаемых в чартер, непосредственно отражается на общей стоимости перевозки данного груза.

Так, различают три случая по отношению к обязательствам погрузки и выгрузки груза: или пароходовладелец принимает на себя стоимость всех погрузочно-разгрузочных операций, или только стоимость одной операции (погрузки или выгрузки), или перекладывает стоимость погрузочно-разгрузочных работ на грузозавладельца (т. е. фрахтовки «фно», когда определяется чистый фрахт, без всяких дополнительных расходов). Все три случая существенно и по различному меняют фактическую стоимость морской перевозки, хотя бы фрахтовая ставка была одна и та же. Так, например, в направлении из Лондона в Ленинград во фрахтовую ставку входила стоимость выгрузки в Ленинграде, а во фрахтовую ставку за импортные грузы из Гамбурга в Ленинград обычно не входит.

Другой пример значения условий чартера мы имеем в нормах погрузки или выгрузки груза. Обусловливание значительных количеств груза, подлежащего в сутки обязательной погрузке или выгрузке со стороны грузозавладельца, дает все преимущества пароходовладельцу. Он быстрее оборачивается парходом, может извлечь из него больший доход, скорее получает штраф за задержку пархода грузозавладельцем (т. е. «демуреджа»). Напротив, малая норма погрузки и выгрузки груза с пархода или на парход дает все преимущества грузозавладельцу: в зависимости от конъюнктуры рынка, он может задержать парходы на несколько лишних дней, не уплачивая ему штрафа за простой (демуреджа), и, напротив, может потребовать с пархода премию за досрочную погрузку или выгрузку (диспач), если будет грузить или выгружать больше нормы, обусловленной в чартере. Поэтому, вопрос о нормах погрузки или выгрузки

является одним из существеннейших элементов торга с судовладельцем.

Равным образом имеет значение вопрос о самом размере демуреджа и диспача. Хотя на практике уже установились некоторые однообразные нормы демуреджа, взимаемого, в зависимости от размеров судна, за каждые сутки вынужденного простоя пархода по вине грузоотправителя, все же время от времени этот вопрос служит предметом спора с парходовладельцем. Что касается диспача, то здесь обычаям твердо установлено, что он равняется половине демуреджа за каждые сутки. Некоторые из наших хозяйственных организаций так приспособились к досрочной погрузке и выгрузке иностранных судов, что для них диспачные деньги являются уже обычным явлением, и они достигают таких размеров, что это существенно отражается на уменьшении стоимости перевозки. Так, парходы с импортным хлопком в Мурманске уплачивают постоянный диспач Текстиль-импорту, выгружающему хлопок.

В связи с этим же пунктом чартера стоит оговорка, что норма погрузки принимается на каждый день, или только на каждый рабочий день (т. е. не считаются праздничные дни), или на каждый рабочий погодный день (не считаются за простой судна дни несчастные и непогоды). Принятие того или иного из этих трех условий, конечно, существенно меняет весь расчет с парходом за период погрузки и выгрузки, и отражается на общей стоимости перевозки.

Далее, грузоотправитель может быть заинтересован в отiranлении пархода с грузом не в один пункт назначения, а в несколько мест. При этом весьма часто бывает еще и так, что грузоотправитель, при заключении фрахтовой сделки, не может сам определить, куда именно груз будет направлен. Тогда по чартеру обусловливается право фрахтователя по его выбору дать судну окончательное назначение к определенному сроку. Так, некоторые грузы Ю. Америки фрахтовались в Одессу или Ленинград или Мурманск. Когда парход предоставляет фрахтователю право выбора (т. е. «опцион») места назначения, это может делаться за особо обусловленную плату или без изменения таковой. При наличии многочисленных опционов положение грузоотправителя значительно легче, чем без таковых, почему их включение в чартере является весьма существенным плюсом для фрахтователя.

Не менее существенны условия платежа фрахта. Обычно платеж фрахта производится к сдаче груза. Поэтому фрахт не подлежит уплате в случае гибели груза, поскольку противоположное не оговорено во фрахтовом до-

говоре и поскольку обычное право предполагает, что не груз является причиной гибели судна. На этой же точке зрения стоит и имеющее наибольшее значение для мирового судоходства английское право. Отсюда же идет и требование расчета фрахта лишь за действительное количество перевезенного груза.

От выплаты фрахта надо отличать выдачу капитану судна аванса в счет фрахта. Этот аванс фрахта, узаконенный обычаями, имеет задачей покрытие расходов парохода в порту погрузки. К авансу фрахта применяется другое отношение, чем к общей сумме фрахта. Аванс, например, по общему положению не подлежит возврату грузовладельцу в случае гибели судна. Закон и обычай в этом случае освобождают грузовладельца от обязанности платить вообще фрахт, если погиб груз, но не дают ему права требовать возврата выданного им аванса. В наших чартерных выплата аванса фрахта обычно предусматривается.

Из этих обязательств, связанных с платежом фрахта, вытекает ряд дальнейших условий, обычно предусматриваемых нашими чартерными.

Таковы условия страховки аванса за счет судовладельца. И, действительно, если выданный аванс фрахта не возвращается грузовладельцу в случае гибели судна, этот риск должен быть предусмотрен им при страховке груза. Судовладелец обычно возвращает 2 или 3% за страховку аванса, что оговаривается в чартере.

Равным образом, оговариваются в чартерах сроки выплаты остального фрахта, порядок и место выплаты и т. п.

Наконец, из этого же вытекает следующее условие чартеров: фрахт взимается за действительное количество перевезенного груза. Поэтому, хотя в чартерах оговаривается количество груза, которое будет принято к перевозке, но расчет ведется по сданному, а не принятому количеству.

Из оговорки о количестве принимаемого пароходом груза вытекает существеннейшая обязанность для судовладельца приготовить количество груза, указанное в чартере, к погрузке. В противном случае, он уплачивает т. н. «мертвый фрахт», т. е. фрахт за все недоданное к погрузке количество груза.

На судне лежит противоположная обязанность: принять к перевозке обусловленное количество груза. Для этого судно должно прийти в порт погрузки в обусловленный срок (т. н. «канцеллинг») и при том в надлежащем для погрузки виде, т. е. к этому сроку быть совершенно готовым к погрузке. Если бы судно этого не выполнило, запоздало против договоренного срока, или оказалось неготовым к погрузке, или нахо-

дящимся в ненадлежащем состоянии, грузовладелец вправе не принять судна и расторгнуть чартер.

Во всех чартерах подробно обуславливаются права сторон во время войны, забастовки и закрытия порта отправления или назначения вследствие замерзания. Сторонам в этих случаях предоставляется право расторгнуть договор на особых условиях. Например, английские угольные чартеры на случай забастовки предусматривают детальные сроки соглашения сторон о расторжении чартера, порядок и размер уплаты денег за задержку судов, если договор не был расторгнут до прибытия судна в порт погрузки, льготное право грузовладельца расторгнуть договор с уплатой штрафных денег после нескольких дней ожидания в порту, пораженном забастовкой; право судовладельца настаивать на сохранении чартера в силе, но при вынужденном отказе его от штрафных денег за задержку и т. п.

Для наших портов имеет значение «ледяная оговорка». Она предусматривает подачу судам бесплатной ледокольной помощи в случае направления их в порты, закрытые льдами, а также обязанность судовладельцев ожидать в течение 48 часов ледокола у кромки льда или в порту, не требуя за это ожидание простоя денег. Всякая задержка сверх этого срока идет за счет грузовладельца. Если ледокольная помощь не будет предоставлена, судно предоставляется право выгрузить груз в любом ближайшем свободном от льдов порту. Такие случаи, действительно, имели место в нашей импортной практике: в 1926 г., например, когда Ленинградский порт был серьезнейшим образом блокирован льдами, ряд пароходов с импортными грузами ушли в финляндские порты, а также в Ригу и Ревель и выгружали там грузы, несмотря на указание во фрахтовых договорах местом назначения Ленинграда.

Предусматривается в чартерах и направление пароходов в наши порты в адрес советских агентов, а не агентов арматоров. Большею частью в наших портах агентские функции по обслуживанию судов выполняют портные конторы Совторгфлота, хотя импортный хлопок в Мурманск приходит в адрес Текстиль-импорта в виде исключения. В связи с этим, в чартерах оговаривается и размер агентского вознаграждения.

Особым пунктом оговаривается брокерская комиссия. Это есть вознаграждение посредникам по найму судна и подысканию ему груза. Оно уплачивается только судовладельцем и делится между всеми комиссионерами, принимавшими участие в данной фрахтовой сделке. Если грузовладелец имеет

одного постоянного брокера-комиссионера, то он зачастую берет себе известную часть его комиссии. По нашему законодательству, комиссия, получаемая фрахтовыми аппаратами НКТорга, поступает в доход казны.

Особо оговаривается распределение портовых расходов между сторонами. Обычно пароход принимает на себя все портовые сборы, падающие на пароход, а грузовладелец — сборы, взимаемые с груза.

Трудно даже перечислить все условия, какие включаются в чартера. Разнообразие грузов и морских торговых путей соответствует разнообразию условий фрахтования. Уменьше заключить фрахтование, предусмотреть нужные условия, оговорить ответственность сторон, знать портовые обычаи, места погрузки и выгрузки, предусмотреть нужные сроки и опционы, — все это требует большого опыта и навыка.

СССР в этом отношении после возобновления внешней торговли страны и более или менее нормальных торговых отношений с Западом (с 1921 г.) оказался в чрезвычайно тяжелом положении. У нас не было специалистов фрахтового дела; наши порты были совершенно разрушены; нашим судам не доверяли; наши деньги, все время падавшие, не давали определить более или менее твердо стоимости погрузочно-разгрузочных работ и портовых расходов и т. д.

При таком положении чартера и условия, в них включаемые, оказались совершенно не в нашу пользу. Лишь путем длительной и упорной борьбы фрахтовыми аппаратами НКТорга и торгпредствам удалось сделать фрахтовые условия более приемлемыми. Так, долгое время пароходы, шедшие в наши порты, не принимали на себя никаких портовых расходов: ни оплаты портовых сборов, ни стивадорных расходов; требовали уплаты им всего фрахта вперед, при погрузке; не платили нам диспача; не оговаривали страховки аванса; указывали невероятно высокий брокерский процент за счет подема фрахта и т. д.

В настоящее время положение резко изменилось. Приходящие в наши порты суда с импортным грузом идут к нам на таких же обычных условиях, как и во всякой другой торговый порт мира, имеют такие же опционы и т. п.

Лишь по одному пункту приходится еще вести борьбу: это по вопросу о выплате фрахта авансом в порту погрузки. Еще и сейчас по ряду грузов применяется это условие, вывазанное в свое время недоверием к нашим судам и ничем не мотивируемое ныне. Однако, и в этом вопросе имеется уже сдвиг в нашу пользу. При импорте угля из Польши и Германии в 1926 г. мы, напр., не только не платили вперед фрахта,

но еще пользовались кредитом на несколько месяцев после сдачи груза.

Четыре обстоятельства действовали при этом в нашу пользу: 1) указание выше монополия фрахтования и единство обработки иностранных фрахтовых рынков; 2) стабилизация нашей валюты, общее улучшение народного хозяйства страны и восстановление советского торгового флота, играющего в импорте значительную роль; 3) восстановление, благоустройство и механизация наших портов и 4) жестокая депрессия мирового фрахтового рынка и конкуренция иностранных судовладельцев между собой.

Не останавливаясь на других причинах, влияние которых само собой понятно, необходимо несколько подробнее осветить вопрос о портовом хозяйстве СССР.

Уже в довоенное время фрахты на наши порты сильно различались в зависимости от того, направлялся ли груз в благоустроенный порт, или нет. Например, в порты Азовского моря, наиболее отсталые в России, судовладельцы не шли без особых надбавок к фрахту.

После войны и интервенции состояние всех морских портов было ужасающим. Помимо непосредственных разрушений, причиненных портам военными действиями, портовые сооружения и оборудования подверглись разрушениям вследствие отсутствия надзора за ними и непроизводства надлежащего ремонта. Порты лишились всех вспомогательных технических и пловучих средств, либо увезенных белыми при отступлении, либо мобилизованных для нужд Красной армии и флота. Причальные линии, эстакады, склады были разрушены и растасканы населением. Подходные к портам каналы обмелели и засорились. В одном Ленинградском порту на территории порта было затоплено более 600 барж и пароходов, препятствовавших нормальному движению судов. В портах не было ни света ни воды, т. к. электрические станции и водопроводы были разрушены.

Естественно, такое положение вызвало подъем фрахтов на наши порты.

Длительной и напряженной борьбой Советскому союзу за короткое время удалось не только залечить раны, нанесенные нашему портовому хозяйству, но и шагнуть вперед, против довоенного уровня. На примере одного Ленинградского порта, через который проходит 53% нашего импорта, это можно наглядно видеть. Так, его глубины уже к осени 1927 г. были доведены до 31½ фута против 28 довоенных. В отношении механического оборудования до войны порт обладал только 8 углеперегрузателями, а теперь имеет свыше 20 портовых и полупортовых кранов

и обеспечен рядом других механических приспособлений для выгрузки товаров: транспортеры, электрические пилы, аккумуляторные тележки, каковые в довоенное время совсем отсутствовали. Емкость портовых складов до войны составляла 200.000 т, а теперь — свыше 300.000 т. На территории порта построен ряд железобетонных складов новейшей конструкции у самой причальной линии (6 складов), построен новый портовый холодильник, емкостью в 1½ тыс. т. Значительные суммы вырасходованы на механизацию лесной гавани (еще не окончена) и т. п. В большей или меньшей степени такой же восстановительный процесс прошел и в других наших морских портах.

Все это наносило брешь за брешью живой и злобной информации иностранных судовладельцев об опасности плавания в наших портах, о якобы, плавающих здесь минах, о невозможности достать рабочих, о дороговизне стивадоров, о высоте портовых сборов и т. п. Каждый возвращающийся за границу коммерческий пароход, обслуженный в наших портах не хуже, чем в других странах, рассеивал ложь и слухи о нашем положении и содействовал снижению морских фрахтов на порты СССР.

Большая работа в этом отношении еще, однако, впереди, т. к. даже самые благоустроенные наши порты не могут сравниться по механизации с первоклассными портами Западной Европы или Северной Америки, и потому, неминуемо, наши фрахты будут дороже, чем фрахты на эти порты.

Особо необходимо отметить импорт в Сибирь и Урал через т. п. Карскую экспедицию, т. е. специальным рейсом по Северному морскому пути к Новому порту (устье Оби) и Усть-енисейскому порту. Здесь фрахты на импорт определяются не самостоятельно, а путем комбинации фрахтов под импорт с экспортом. Таких экспедиций, начиная с 1920 г. по 1926 г., мы имеем 6. Морские фрахты Карской экспедиции в общем за последние годы значительно снизились. В 1922 г. весовая тонна, например, обошлась от Европы до Обской губы в 4,45 фунт. стерл., а в 1924 г. — 1 фунт 17 шилл. за весовую тонну, и по 1 фунт. ст. за объемную тонну в 40 кубф. В 1925 г. фрахты были еще снижены и равнялись 1 фунт. 15 шилл. 9 пенс. за весовую тонну. В общем морской фрахт по отношению к стоимости импортных товаров в Карской экспедиции составлял в среднем: в 1922 г. — 8,33%, в 1923 г. — 2,9%, в 1924 г. — 2,22% и в 1925 г. — 2,09%.

С. Вышнепольский.