



ЛИНЕЙНАЯ ЗАВИСИМОСТЬ

Для обеспечения внешнеэкономической деятельности Россия нуждается в эффективном нормативно-правовом регулировании линейного судоходства и развитии национального торгового флота.

Андрей Нелогов, генеральный директор ООО «Объединенная транспортная компания»

Морской транспорт существует для обслуживания внешней торговли. Потребности торговли должны определять количественные и качественные показатели развития национального торгового флота. Флот, в свою очередь, системно связан с другими областями деятельности: судостроением, судоремонтом, развитием портов и терминалов, агентской и транспортно-экспедиционной деятельностью, морским образованием.

Отдельно заниматься вопросом организации линейного судоходства в России без представления о том, кому это нужно, уповая лишь на призрачные «рыночные принципы», неразумно. Об этом свидетельствует опыт современного линейного судоходства и его нормативно-правовое регулирование в развитых морских странах.

Назад в будущее

По данным UNCTAD, годовой контейнерный оборот всех российских портов немного превышает 4 млн TEU. В мире за год перевозится 160 млн TEU. То есть российский рынок составляет 2,5% от мирового. Согласно информации Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России,

среди 50 крупнейших контейнерных перевозчиков нет ни одной российской компании. Российские потребители услуг линейных контейнерных перевозчиков вынуждены импортировать транспортные услуги общей стоимостью свыше 5 млрд долларов ежегодно. Более того, они находятся на периферии основных отраслевых процессов. Будут ли глобальные контейнерные перевозчики думать о том, как обеспечить российских участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) адекватным сервисом?

История морских линейных перевозок — это история слияний и поглощений, а также увеличения размеров тоннажа. Считается, что чем крупнее компания и больше пароход, тем меньше расходы на единицу произведенной продукции. Эти универсальные правила действовали на протяжении двух веков. Наконец, вместо сотен линейных перевозчиков на основных направлениях остался десяток компаний, объединенных в три глобальных альянса. Появились контейнеровозы вместимостью свыше 20000 TEU. Таким образом, традиционные ресурсы были почти полностью исчерпаны. Никаких новых решений не предлагается. Это свидетельствует об интеллектуальном кризисе линейного судоходства.

В такой ситуации РФ уже в ближайшее время может столкнуться с острой необходимостью самостоятельно решать транспортные задачи, связанные с внешнеторговой деятельностью.

В связи с этим полезно вспомнить: в СССР внешняя торговля была полностью обеспечена услугами собственного морского флота, который успешно экспорти-

ровал их, перевозя грузы иностранных фрахтователей. Позднее, в 1991-1993 годах, Балтийское морское пароходство (БМП) входило в число 20 крупнейших линейных операторов. Рыночная доля БМП на основных океанских направлениях составляла около 4-5%. В современном мире это уровень известных японских или китайских линий до их недавнего объединения.

Впрочем, построить заново российскую компанию по образу и подобию любого глобального контейнерного перевозчика или советского пароходства не получится. Требуется принципиально иные решения, соответствующие актуальным потребностям и возможностям.

Современные судоходные компании не являются рыночными. Они представляют собой адаптированные к реалиям глобальной экономики техноструктуры, преследующие цели, отличные от простого получения прибыли. Цель этих компаний — плановое обслуживание глобальной торговли. Масштаб деятельности каждой компании определяется размером консолидированной для нее грузовой базы и учитывает международное разделение труда. Изменения глобальной торговли могут привести к дроблению мирового рынка морских линейных перевозок, то есть к процессу обратному тому, что наблюдалось два десятилетия. Тем не менее, принципиальная связь линейных перевозчиков и крупнейших мировых компаний сохранится.

В России нет никакой консолидированной грузовой базы грузов линейного судоходства. Наивно считать, что сначала надо выйти «на рынок», осмотреться и подобрать там что-то. Также ошибочно считать, что этот рынок в принципе не может быть консолидирован.

Вместе с тем в списке крупнейших морских линейных перевозчиков отсутствуют не только российские компании, но также американские и английские перевозчики. Для США и Великобритании оказалось вполне достаточным правильно управлять существующей системой морских линейных перевозок через современную и эффективную нормативно-правовую базу. Например, отрасль линейных перевозок полностью изменилась после принятия в США Закона OSRA (Ocean Shipping Regulation Act) в 1998 году.

Эти страны успешно используют передовые IT-технологии, формируют глобальные таможенные требования, запускают экономически выгодные для них экологические конвенции, используют иные инструменты,двигающие рынок в «пра-

вильном» направлении.

Поэтому, не имея собственного флота, в России, как минимум, следует разумно регулировать деятельность тех, кто оказывает услуги на ее территории.

Между тем, нормативно-правовая база торгового судоходства в России – это Кодекс торгового мореплавания (КТМ), который в части договора перевозки представляет собой Гаагские правила 1924 года (с изменениями 1968 года), относящиеся к трамповому судоходству. Очевидно, что от КТМ в принципе невозможно ожидать эффекта, аналогичного американскому OSRA или китайскому RIMT.

Обращаясь к новому Федеральному закону о линейном судоходстве (о внесении изменений в КТМ), можно отметить, что объективным показателем его эффективности являются действующие процедуры агентов линейных перевозчиков и, в конечном итоге, возможность отправить (получить) груз быстро, качественно и за разумные деньги. Если это сделать можно, то закон работает. Если нет – не работает.

Сегодня, принимая коносамент глобального контейнерного перевозчика, российский грузоотправитель «обязуется выполнять положения применимых законов об антикоррупционной деятельности, включая Конвенцию ООН против коррупции (2005 год), Закон США о коррупции в иностранных государствах (1977), Закон Соединённого королевства о взяточничестве (2010) и пр. То есть клиент утверждает и гарантирует, что не включён в санкционные списки и не имеет отношения к лицам, которых в США, Европейском союзе или ООН рассматривают как лиц, находящихся под санкциями...» (СМА CGM B/L 2017, р.24).

Российские агенты иностранных перевозчиков усердно выполняют инструкции принципалов, направляют им полную информацию об экспортных грузах. Не секрет, что эта информация попадает в европейские санкционные отделы. Игнорируя принципы общественного перевозчика, принятые в РФ, вводятся ограничения на перевозку определённой номенклатуры грузов. Как долго могла бы работать такая компания в ЕС или в США? Представьте себе российского перевозчика, действующего, например, в США и заявляющего об ограничениях, которые он применяет в отношении американской внешней торговли, руководствуясь решениями санкционного отдела, находящегося в РФ.

Ситуация абсурдная и опасная для всех. Заложниками такой ситуации становятся участники ВЭД, линейные перевоз-

чики и агентские компании.

Давайте вспомним и будем руководствоваться принципом, о котором говорил известный русский генерал и этнограф А.Ф. Риттих в 1896 году: «Свое для своих, а иностранное только на свою пользу». Местный рынок должен иметь единую позитивную цель. Всё должно работать для создания и поддержания благоприятных условий ВЭД в стране. Они, в свою очередь, должны возвращаться благоприятными условиями для работы каждого.

Прецедент ФАС

В 2015 году ФАС завершила расследование деятельности линейных перевозчиков. В опубликованном Решении отмечены многие проблемы линейного судоходства. Напомним, что расследование было начато в 2013 году в отношении морских линейных контейнерных перевозчиков в связи с увеличением ими ставок фрахта (GRI). ФАС проявила завидную последовательность и целеустремлённость при определении продуктовых и географических границ товарного рынка, участников рынка на направлении Дальний Восток, Юго-Восточная Азия – Санкт-Петербург и их рыночных долей. Статистика ФАС учитывала не только количество TEU или тонны, но и типы контейнеров, количество по каждому судозаходу, включая собственные и с использованием фидерного сервиса других компаний.

Определение долей линий позволило перейти к расчёту коэффициентов концентрации (CR) и индекса Герфиндаля-Гиршмана (HHI) по методике, которая ничем не отличается от применяемой повсеместно, в том числе и за границей. Пять линий, каждая из которых имела не менее 8% на рынке и пара которых (в любом сочетании) давала не менее 20%, были признаны виновными в совместных действиях, негативно влияющих на ВЭД, так как в значительном количестве случаев совпали сроки и суммы вводимых надбавок. Это A.P.Maersk-Moller, CMA CGM, Evergreen Marine Corporation, Hyundai Merchant Marine и OOCL.

Решение ФАС основывается на математике, его просто понять и сложно оспорить. В конечном итоге линиям был выписан штраф в сумме 1,5 млрд рублей, но затем стороны подписали мировое соглашение, по которому сумма штрафа была значительно уменьшена (приблизительно в 100 раз). Несмотря на уменьшение штрафа, результат, по всей видимости, является успехом ФАС в деле, где ответчиками явля-

лись крупнейшие иностранные морские перевозчики. Для многих очевидно, что проблема GRI переоценена, она не является ключевой, а конкуренция на исследуемом направлении значительно выше, чем на других. Поэтому важно другое. На рынке впервые проявился регулятор, действия которого основывались на всестороннем изучении линейных перевозок.

Практические шаги

Подводя итоги можно отметить: нет никаких оснований считать, что обслуживание российской внешней торговли является приоритетной задачей для иностранных линейных перевозчиков. Для решения практических задач, связанных с обслуживанием внешнеэкономической деятельности требуется правильно определить и консолидировать грузовую базу. Нормативно-правовое регулирование должно учитывать передовой иностранный опыт. Цели такого регулирования хорошо сформулированы в Законе о Судоходстве США. В нём отражены универсальные потребности любого государства, заинтересованного в развитии внешней торговли:

- Установить справедливое регулирование морских линейных перевозок грузов национальной внешней торговли;
- Обеспечить действенную и экономичную систему морской перевозки национальных внешнеторговых грузов, насколько это возможно, в гармонии и соответствии с принятой международной практикой;
- Поощрять развитие экономически оправданного и эффективного морского торгового флота под национальным контролем (флагом), способного удовлетворить потребности государственной безопасности.

Такие цели актуальны и для России; в этом направлении требуется корректировать нормативно-правовую базу.

