

## 7.11. ПОЛИТИКА ЕС В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЛИНЕЙНОГО СУДОХОДСТВА

Русинов И.А., д.т.н., профессор,  
заведующий кафедрой, кафедра коммерческой  
эксплуатации водного транспорта;  
Гаврилова И.А., к.э.н., доцент,  
кафедра частного права;  
Нелогов А.Г., доцент, кафедра коммерческой  
эксплуатации водного транспорта

*Государственный университет морского  
и речного флота им. адмирала С.О. Макарова,  
г. Санкт-Петербург*

Перейти на ГЛАВНОЕ МЕНЮ

Европейский союз является одним из важнейших торговых партнеров Российской Федерации. Линейный флот европейских стран доминирует в морских перевозках российских внешнеторговых грузов. В связи с этим изучение вопроса регулирования линейного судоходства в ЕС представляет большой интерес. В настоящей статье нормативная база линейного судоходства ЕС рассмотрена в двух временных промежутках – до принятия американского закона ОСРА (Ocean shipping regulation act) и после этого события. ЕС присоединился к Конвенции ООН о кодексе поведения линейных конференций с оговорками и реализовал его преимущества через национальное законодательство. Затем стал доминировать американский взгляд на регулирование глобального рынка линейного судоходства, что отразилось в практических действиях европейских властей. В ЕС нашлось значительное число сторонников закона ОСРА, идеология которого устраивала как наиболее крупных перевозчиков, так и наиболее влиятельных грузоотправителей. В то же время в судоходной политике ЕС в значительной мере сохраняются элементы традиционной ориентации на экспорт транспортных услуг. Современное состояние нормативной базы линейного судоходства в ЕС рассматривается на основании материалов доклада делегации ЕС в Организации экономического сотрудничества и развития (сентябрь 2015 г.). Перевод на русский язык постановлений Европейской комиссии по вопросам регулирования линейного судоходства, доклада в ОЭСР и комментариев к ним публикуется впервые. Авторы статьи считают, что изучение иностранного законодательства имеет большое практическое значение, особенно в период работы над федеральным законом об изменениях в Кодекс торгового мореплавания, касающихся линейного судоходства, и его обсуждения заинтересованными сторонами.

### ВВЕДЕНИЕ

В статье [10, с. 56-66; 9, с. 53-64; 11, с. 113-116] мы рассмотрели вопросы, связанные с историей и современным состоянием дел в области регулирования линейного судоходства, в том числе в США, а также положения Конвенции ООН о кодексе поведения линейных конференций. Теперь обратимся к теме регулирования линейного судоходства в странах Европейского союза (ЕС).

В связи с тем, что ЕС является одним из важнейших торговых партнеров Российской Федерации, а линейный флот европейских стран доминирует в морских перевозках российских внешнеторговых грузов, изучение вопроса регулирования линейного судоходства в ЕС имеет важное практическое значение. Кроме того, в этом вопросе, так же как и в теме регулирования линейного судоходства в США, до настоящего времени наблюдается недостаток знаний из-за отсутствия публикаций в отечественной литературе.

Понятие линейного судоходства закреплено в Конвенции ООН о кодексе поведения линейных конференций [3]: «Под линейным судоходством понимается регулярная перевозка судами грузов, принадлежащих неопределенному кругу грузоотправителей (грузополучателей), между портами захода по объявленному расписанию. Линейный перевозчик являет-

ся общественным перевозчиком, то есть не может проводить дискриминацию каких-либо потребителей, грузов или линейных портов. Перевозчик должен принимать к перевозке грузы без ограничения минимального количества и организовать работу с грузами в портах, на определенных перевозчиком терминалах (причалах), с которыми имеет договорные отношения».

В настоящее время определение линейной конференции содержат Кодекс, многочисленные нормативные акты ЕС, США, Китайской Народной Республики (КНР) и др., причем в этих актах прослеживается определенное единообразие. В связи с этим авторы под линейными конференциями понимают следующее: «Линейная Конференция или Конференция – группа, состоящая из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда, которые предоставляют услуги по международным линейным перевозкам грузов на определенном направлении или направлениях в обусловленных географических пределах и которые имеют соглашение или договоренность, независимо от их характера, в рамках которых они осуществляют перевозки по единым или общим тарифным ставкам и на любых других согласованных условиях в отношении предоставления линейных услуг» [11, с. 114-115].

На протяжении продолжительного времени именно европейские государства были принципиальными противниками как для США, так и для всех тех стран, которые выступали за скорейшее принятие международных правил, регулирующих деятельность линейных конференций. Возникшее в 1961 г. противостояние США и Великобритании по поводу структуры ставок фрахта продолжалось более десяти лет. В связи с существовавшим тогда в США мнением, что фрахтовая политика конференций отрицательно сказывается на ценах американских товаров и подрывает экспорт из США, Федеральная морская комиссия (ФМК) потребовала от конференций изменить свою фрахтовую политику и раскрыть детали коммерческой деятельности линий.

В свою очередь недовольство конференций в отношении таких мер вылилось в открытый конфликт. В результате десяти европейских морских стран и Японии заявили в 1963 г. дипломатические протесты США. Обстановка еще более накалилась после появления требования ФМК аннулировать существующие конференциальные контракты и перезаключить их по проформе, предложенной ФМК. В 1964 г. конфликт между странами был слегка приглушен компромиссной договоренностью, достигнутой между правительствами США и 13 европейских стран, включая Бельгию, Данию, Финляндию, Францию, ФРГ, Грецию, Нидерланды, Ирландию, Италию, Норвегию, Испанию, Швецию и Великобританию, а также Японию. Стороны пришли к соглашению, что ФМК будет получать только часть требуемой информации и не от отдельных линий и конференций, а через правительственные органы стран. Этот факт показывает масштаб противостояния между США и европейскими государствами в области линейного судоходства в середине XX в.

С другой стороны, разрушение колониальной системы привело к нарушению сложившегося за столетия порядка в области торгового судоходства и в значительной мере подорвало могущество конференций, в основе которого находилась «морская мощь» европейских государств. Грузовладельцы и перевозчики, представляющие развивающиеся страны, в том числе страны, освободившиеся от колониальной зависимости, проводили не просто самостоятельную, но порой агрессивную политику в отношении европейских судовладельцев, одновременно находясь в зависимости от них.

Таким образом, в определенный момент европейские судовладельцы оказались между молотом и наковальней американского регулятора и правительств новых независимых государств, а также под возрастающим давлением со стороны флота социалистических стран, прежде всего СССР, Польши

и ГДР. Воздействие США проявлялось через законы США о судоходстве [18, 19, 17], а давление других стран – через предложенную Конвенцию ООН о кодексе поведения линейных конференций [3]. В то же время европейские судовладельцы видели в Конвенции хотя бы какие-то ограничения для негативных действий со стороны оппонентов.

Эти обстоятельства оказывали большое влияние на политику европейских государств, вплоть до начала глобализации и наступления эпохи ОСРА. Поэтому целесообразно рассмотреть регулирование деятельности линейных перевозчиков в ЕС с момента принятия Кодекса до ОСРА и с момента вступления в действия закона США о судоходстве 1998 г. до настоящего времени.

### Некоторые особенности политики ЕС в области линейного судоходства

Политика ЕС в области линейного судоходства существенно отличается от политики США. Создается впечатление, что в ней меньше последовательности и целеустремленности. Возможно, это является следствием действия различных групп, интересы которых полностью или частично не совпадают.

Многообразие интересов определяется присутствием грузовладельцев – национальных и глобальных импортеров и экспортеров, судовладельцев, ориентированных в первую очередь на обслуживание национальной торговли и судовладельцев, стремящихся к полной свободе действий на глобальных рынках, включая рынки третьих стран и т.д. Тем не менее, несмотря на сложность бюрократических механизмов, в конечном итоге можно убедиться в том, что нормативные акты ЕС позволяют достаточно эффективно регулировать отрасль.

В свое время позиция Общего рынка (Европейское экономическое сообщество, или ЕЭС) по отношению к Кодексу оказала существенное влияние на возможности его практического применения, а следовательно, и на дальнейшее развитие системы линейных конференций. В момент принятия Конвенции страны Общего рынка обеспечивали до 35% оборота международной морской торговли, а их флот являлся самым крупным в мире, причем его значительная часть эксплуатировалась на перевозках вне стран ЕЭС.

Постановление Совета ЕЭС от 15 мая 1979 г. [4], содержащее так называемый Брюссельский пакет, легло в основу для оговорок к Кодексу, высказанных ФРГ, Нидерландами, Великобританией, Данией и Францией при ратификации ими Кодекса. Согласно этим оговоркам, статья, касающаяся участия в перевозках (ст. 2), и статья, касающаяся процедуры принятия решений Конференцией (ст. 3), а также п. 9 ст. 14, относящийся к минимальному периоду времени между повышениями тарифных ставок, не применяются в отношении конференциальных перевозок между государствами – членами сообщества.

После принятия постановления возникли сложности в связи с положением ЕЭС о признании национальных судоходных линий государств – членов ЕС. Причиной явилась двусмысленная формулировка постановления Совета №954/79 в части, касающейся национальных судоходных линий. В самой оговорке предусматривалось признание судоходных

линий государствами-членами в качестве национальных судоходных линий в соответствии с правом на свободу предпринимательской деятельности, предоставленным по Договору об ЕЭС.

Фактически это означало, что одна и та же судоходная линия за счет создания полностью контролируемых филиалов на территории стран ЕЭС могла стать национальной судоходной линией нескольких стран ЕЭС. Такая судоходная линия могла получить права на перевозки национальных судоходных линий, а также права на перевозки под флагом третьих стран на ряде внешних направлений. В целом же согласованная позиция европейских стран в области линейного судоходства стала проявлением ускоряющегося движения в сторону расширения политического и экономического сотрудничества европейских государств во второй половине 1970-х – начале 1980-х гг.

### Нормативные акты ЕС, принятые в связи с присоединением к Кодексу

В связи с ратификацией Конвенции о кодексе поведения линейных конференций и с учетом всех внесенных оговорок в декабре 1986 г. Европейский совет принял постановления №4055/86 [5] и №4056/86 [6], непосредственно касающиеся регулирования линейного судоходства.

В постановлении Европейского совета №4055/86 указано, что Кодекс поведения линейных конференций еще не ратифицирован всеми государствами-участниками, и маловероятно, что некоторые третьи страны ратифицируют его. Кодекс еще не применяется во всех перевозках сообщества и маловероятно, что он будет применяться в будущем.

Кодекс поведения применяется только в отношении линейных конференций и грузов, перевозимых их участниками. Он не применяется к независимым линиям или судоходным компаниям, которые занимаются перевозками навалочных грузов и трамповым судоходством.

Соглашения о распределении перевозок, заключенные государствами-участниками и третьими странами на основе двусторонних договоренностей, должны быть аннулированы или урегулированы в следующих случаях:

- когда работа осуществляется в соответствии с Кодексом поведения линейных конференций, перевозки должны соответствовать требованиям Кодекса и обязательствам государств-участников;
- когда перевозки не регулируются Кодексом поведения линейных конференций ООН, должно быть незамедлительно принято соглашение, чтобы обеспечить справедливый, свободный и равноправный доступ всем участникам сообщества (ст. 3 и 4 постановления №4055/86).

Долевые соглашения по грузу в любых будущих контрактах с третьими странами запрещены, за исключением особых обстоятельств, при которых линейные компании сообщества имели бы возможности совершать рейсы в третьи страны и обратно (ст. 5 постановления №4055/86).

Постановление №4056/86 определяет регламент действий в целях уточнения применения Конвенции. Принятие этого нормативного акта выполняет

требование Конвенции об адаптации национального законодательства и положений Кодекса. Одновременно этим постановлением вводится «освобождение от запрета антимонопольных ограничений деятельности технических соглашений, решений и соответствующей практики». Стилистика постановления является обычной для ЕС (ЕЭС). В первой части документа изложены сложившиеся условия, цели и задачи. Затем следует собственно постановление. В постановлении Европейского совета №4056/86 указано, что Европейская комиссия (совет) данным постановлением предоставила морским линейным перевозчикам освобождение от ответственности по антимонопольному законодательству и определила регламент действий в целях уточнения применения Конвенции.

В соответствии с Кодексом поведения Конференции, регламент, насколько это возможно, должен дополнять Кодекс или делать его более точным. Определенные виды технических соглашений, решений и соответствующей практики, могут быть освобождены от запрета антимонопольных ограничений на основании того что они, как правило, не ограничивают конкуренцию. Согласно постановлению №4056/86, необходимо сохранить привилегии линейных конференций в тех случаях, когда они:

- обеспечивают стабильные условия для внешней торговли;
- обеспечивают грузоотправителей надежными услугами;
- способствуют в целом обеспечению эффективных запланированных морских транспортных услуг;
- надлежащим образом принимают во внимание интересы пользователей;
- когда такие результаты не могут быть получены без сотрудничества между судоходными компаниями в отношении ставок и, в отдельных случаях, в отношении вместимости судов или распределения грузов, а также доходов, обеспечиваемого в рамках Конференции.

Постановления Европейского совета №4055/86 и №4056/86 по сути являются выполнением требования Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций, заключающегося в том, что положения Кодекса должны найти отражаться, развиваться и уточняться в национальных законодательствах. Приняв указанные постановления, ЕС выполнил два последовательных и взаимосвязанных действия – присоединился к Кодексу с оговорками и реализовал его преимущества через национальное законодательство. Был определен надлежащий орган, занимающийся вопросами регулирования линейного судоходства, определены полномочия этого органа при общении с перевозчиками и грузоотправителями и т.д.

Можно отметить схожий подход и в США. Не присоединившись к Конвенции, Соединенные Штаты тем не менее эффективно откликнулись на новую ситуацию. Был принят новый закон о судоходстве 1984 г., в котором учтены те позитивные, с точки зрения интересов США, идеи, которые появились в связи с обсуждением Кодекса. В отличие от США и ЕС в Советском Союзе, а затем и в РФ Конвенция ООН о Кодексе поведения линейных конференций не нашла отражения в национальном законодательстве, не было создано соответствующих инсти-

тутов и инструментов регулирования деятельности линейных перевозчиков.

### **Развитие европейского линейного судоходства с момента вступления в силу закона США о судоходстве (ОСРА) 1998 г. по настоящее время**

Через короткое время после вступления в силу Закона США о судоходстве 1998 г. большинство участников глобальной торговли почувствовали наступление иных условий. В ЕС стали звучать голоса противников и сторонников ОСРА. К противникам относились отдельные представители консервативной части судовладельцев; к сторонникам представители грузовладельцев и, со временем, некоторая часть крупных линейных перевозчиков, увидевших для себя в ОСРА новые возможности. Так, влиятельный ЕС грузовладельцев (European shippers council) отметил большое значение закона США ОСРА 1998 г. в части, касающейся индивидуальных и конфиденциальных сервисных контрактов. В 2004 г. ЕС грузоотправителей настоятельно рекомендовал Европейской комиссии отозвать освобождение, предоставленное линейным перевозчикам [12].

К числу наиболее опасных действий со стороны перевозчиков Европейский союз грузоотправителей в 2004 г. относил:

- всякие обсуждения состояния рынка, ставок фрахта и надбавок, направленных на увеличение стоимости перевозок;
- публикацию тарифов, не являющихся обязательными для исполнения перевозчиками;
- согласование перевозчиками тоннажа в части его контейнерной вместимости, если такое согласование имеет целью увеличить стоимость перевозки для грузоотправителей.

По мнению Европейского союза грузовладельцев, система линейных конференций не делала ставки фрахта более стабильными, а линейный сервис – более надежным. Союз считал возможными и предпочтительными такие формы сотрудничества перевозчиков, как консорциумы и альянсы, не предполагающие использование совместных тарифов или согласование фрахтовой политики. Он рассматривал консорциумы и альянсы как техническое сотрудничество, в то время как конференции, по его мнению, не выполняли таких функций и прежде всего направлены на регулирование тарифной политики.

По мнению членов союза, конференциальные тарифы не являлись гарантией стабильности ставок фрахта. Европейский союз грузоотправителей выступил против каких-либо привилегий для конференций и рекомендовал Европейской комиссии ускорить либерализацию морских линейных перевозок. Позиция, которая была заявлена Европейским союзом грузоотправителей, была очень похожа на позицию ФМК. Та в свою очередь получала все более широкое распространение по мере развития процессов глобализации и доминирования со стороны США. Спустя 12 лет со многого из того, о чем говорил Европейский союз грузовладельцев, сложно согласиться, поскольку отрасль не изменилась в лучшую сторону для большинства грузоотправителей, исключая незначительное число крупнейших компаний.

Освобождение, предоставленное линейным перевозчикам в соответствии с постановлением №4056/86, должно было потерять силу с 18 октября 2008 г. Однако линейные перевозчики все же добились временного продления этого закона. 28 сентября 2009 года Европейская комиссия продлила действие освобождения на еще пять с половиной лет, сославшись на необходимость поддержки отрасли во время экономического кризиса.

Тем не менее, позиции конференций, как очевидной стороны процесса линейных перевозок, были уже окончательно подорваны. Вероятно, большинство из них посчитало нецелесообразным бороться за сохранение традиционных конференций и стало искать плюсы в новых, безопасных для себя формах кооперации.

По завершению указанного периода, Европейская комиссия сохранила действие постановления в той части, которая касалась деятельности технических альянсов и консорциумов. Сейчас, как и ранее, они освобождены от ответственности по антимонопольному законодательству. При этом в РФ и, что еще более удивительно, в Европе и США, такое значительное явление как альянсы глобальных перевозчиков, недостаточно изучено в различных целях.

Динамика международных морских перевозок в рассматриваемые периоды приведена в табл. 1 и 2 (данные ЮНКТАД, обзор морского транспорта, различные выпуски Shipping Review & Outlook).

Таблица 1

**ДИНАМИКА МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

*Млн. погруженных т*

Го-ды	Контей-неры	Другие су-хие грузы	Пять основных массовых грузов	Нефть и газ
1985	152	819	900	1459
1990	234	1031	988	1755
1995	371	1125	1105	2050
2000	598	1928	1295	2163
2005	969	2009	1709	2422
2006	1076	2112	1814	2698
2007	1193	2141	1953	2747
2008	1249	2173	2065	2742
2009	1127	2004	2085	2642
2010	1275	2027	2335	2772
2011	1421	2084	2486	2794
2012	1480	2184	2665	2836
2013	1578	2300	2786	2904

Современное состояние дел в области регулирования морских линейных контейнерных перевозок наилучшим образом отражает доклад делегации ЕС на форуме Организации экономического сотрудничества и развития, прошедшем в Париже в июне 2015 г. [15].

В докладе говорится о том, что судоходство играет важную роль в экономической жизни ЕС. В число десяти крупнейших в мире линейных судоходных компаний входят европейские и азиатские перевозчики. В Европе это – Maersk line (Дания), Mediterranean shipping company (Швейцария), CMA CGM (Франция), Harpag-Lloyd и Hamburg-Sued (Германия).

Таблица 2

**ДИНАМИКА МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

*Тыс. т*

Го-ды	Нефть и газ	Основные массовые грузы	Прочие сухие грузы	Итого (все виды грузов)
1970	1440000	448000	717000	2605000
1980	1871000	668000	1225000	3704000
1990	1755000	988000	1265000	4008000
2000	2163000	1295000	2526000	5984000
2005	2422000	1709000	2978000	7109000
2006	2698000	1814000	3188000	7700000
2007	2747000	1953000	3334000	8034000
2008	2742000	2065000	3422000	8229000
2009	2642000	2085000	3131000	7858000
2010	2772000	2335000	3302000	8409000
2011	2794000	2486000	3505000	8784000
2012	2836000	2665000	3664000	9165000

Линейные перевозчики доставляют до 40% европейских внешнеторговых грузов в их стоимостном выражении. На линиях, обслуживающих порты ЕС, работают самые крупные и современные контейнерные суда. Три четверти всех контейнерных перевозок ЕС приходится на направление Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Европа и обратно.

В докладе отмечается продолжающаяся консолидация рынка линейных перевозок. При этом основные причины этого процесса в современной трактовке незначительно отличаются от тех, на которые немецкий транспортный теоретик профессор Э. Закс указал более 100 лет назад.

Стоит отметить, что в настоящее время из 20 крупнейших операторов 14 находятся в Азии, пять – в Европе и один – в Южной Америке; в последнем случае речь идет о чилийской компании CSAV, которой принадлежит менее 2% рынка.

В ракурсе континентальной принадлежности можно отметить, что совокупная доля рынка европейских компаний, включая трех крупнейших в мире перевозчиков, составляет 49% и столько же приходится в общей сложности на азиатские компании.

Таблица 3

**ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (КОМПАНИИ)**

Компания	Всего			Собственный флот		Зафрахтованный флот		
	TEU	судов	%	TEU	судов	TEU	судов	%
Maersk	2 592 787	569	16,55	1 442 615	246	1 150 172	323	44,36
MSC	2 368 480	473	15,11	1 038 351	189	1 330 129	284	56,16
CMA CGM Group	1 504 239	425	9,60	526 288	83	977 951	342	65,01

Компания	Всего			Собственный флот		Зафрахтованный флот		
	TEU	судов	%	TEU	судов	TEU	судов	%
Evergreen	859 173	203	5,48	475 615	104	383 558	99	44,64
COSCO Container Line	782 380	160	4,99	414 679	97	367 701	63	47,00
Hapag-Lloyd	725 177	151	4,63	381 101	63	344 076	88	47,45
APL	637 346	122	4,07	317 272	44	320 074	78	50,22
Hanjin Shipping	622 051	113	3,97	307 522	45	314 529	68	50,56
CSCCL	591 063	131	3,77	422 247	72	168 816	59	28,56
MOL	549 148	111	3,50	208 372	34	340 776	77	62,06
Hamburg-Sud Group	457 970	105	2,92	246 351	42	211 619	63	46,21
NYK Line	457 529	102	2,92	300 513	54	157 016	48	34,32
OOCL	456 334	86	2,91	312 065	46	144 269	40	31,61
PIL (Pacific Int. Line)	372 352	172	2,38	248 916	114	123 436	58	33,15
Yang Ming	367 356	85	2,34	214 344	44	153 012	41	41,65
K Line	347 803	66	2,22	130 788	21	217 015	45	62,40
HMM	333 345	59	2,13	99 310	17	234 035	42	70,21
Zim	327 530	85	2,09	133 394	25	194 136	60	59,27
UASC	274 500	49	1,75	198 164	26	76 336	23	27,81
CSAV Group	273 008	54	1,74	80 889	15	192 119	39	70,37
Wan Hai Lines	165 791	73	1,06	144 493	65	21 298	8	12,85
X-Press Feeders Group	94 410	65	0,60	14 531	10	79 879	55	84,61
HDS Lines	88 608	22	0,57	6 864	3	81 744	19	92,25
Nile Dutch	74 488	32	0,48	1 301	1	73 187	31	98,25
KMTC	71 565	47	0,46	28 569	23	42 996	24	60,08
SITC	67 422	64	0,43	34 125	33	33 297	31	49,39
Unifeeder	58 700	56	0,37	-	-	58 700	56	100,00
CCNI	50 711	16	0,32	-	-	50 711	16	100,00
Simatech	50 241	20	0,32	9 603	4	40 638	16	80,89
RCL	48 443	32	0,31	23 329	22	25 114	10	51,84
-	15 669 950	3 748	-	7 761 611	1 542	7 908 339	2 206	-

Таблица 4

ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (ОПЕРАТОРЫ)

Оператор	Всего			Собственный флот		Зафрахтованный флот		
	TEU	судов	%	TEU	судов	TEU	судов	%
<b>2M Vessel Sharing Agreement</b>								
Maersk	2 592 787	569	16,55	1 442 615	246	1 150 172	323	44,36
MSC	2 368 480	473	15,11	1 038 351	189	1 330 129	284	56,16
Ocean Three								
CMACGM Group	1 504 239	425	9,60	526 288	83	977 951	342	65,01
CSCCL	591 063	131	3,77	422 247	72	168 816	59	28,56
UASC	274 500	49	1,75	198 164	26	76 336	23	27,81
<b>CHYKE Alliance</b>								
COSCO Container Line	782 380	160	4,99	414 679	97	367 701	63	47,00
Hanjin Shipping	622 051	113	3,97	307 522	45	314 529	68	50,56
Yang Ming	367 356	85	2,34	214 344	44	153 012	41	41,65
K Line	347 803	66	2,22	130 788	21	217 015	45	62,40
Evergreen Line	859 173	203	5,48	475 615	104	383 558	99	44,64
<b>G6 Alliance</b>								
Hapag-Lloyd	725 177	151	4,63	381 101	63	344 076	88	47,45
APL	637 346	122	4,07	317 272	44	320 074	78	50,22
MOL	549 148	111	3,50	208 372	34	340 776	77	62,06
NYK Line	457 529	102	2,92	300 513	54	157 016	48	34,32
OOCL	456 334	86	2,91	312 065	46	144 269	40	31,61
HMM	333 345	59	2,13	99 310	17	234 035	42	70,21
-								
Hamburg Sud Group	457 970	105	2,92	246 351	42	211 619	63	46,21
CSAV Group	273 008	54	1,74	80 889	15	192 119	39	70,37
PIL	372 352	172	2,38	248 916	114	123 436	58	33,15
Wan Hai Lines	165 791	73	1,06	144 493	65	21 298	8	12,85
Zim	327 530	85	2,09	133 394	25	194 136	60	59,27

Современное состояние рынка морских контейнерных перевозок приведено в табл. 3 (данные по компаниям), в табл. 4 (данные по компаниям, объединенным в альянсы) [7]. Также в докладе [15] го-

ворится о цикличности развития морского транспорта и кризисных явлений. Отмечено, что более тесное сотрудничество перевозчиков в рамках консорциумов и альянсов, является следствием перепро-

изводства и финансового кризиса 2008 г. В течение 2014-2015 гг. 16 из 20 крупнейших контейнерных перевозчиков объединились в четыре альянса – CHYKE, G6, 2M и Ocean three. Но уже в 2016 г. из-за дальнейших слияний и поглощений, затронувших членов указанных альянсов, началось их активное изменение.

Европейская комиссия считает, что законодательство исторически выделяло морские линейные перевозки среди отраслей экономики, предоставляя им существенные преимущества в виде исключений из-под действия общих правил, но в настоящее время такие освобождения практически перестали действовать. Наиболее показательным в этом смысле является упомянутый в докладе отказ от использования исключений для линейных конференций (Block of exemption regulations for liner conferences, Conference **BER**). В отношении морских линейных перевозок применяется основной закон ЕС (Treaty on the functioning of the European Union, **TFEU**) с дополнениями, касающимися горизонтальной кооперации (Guidelines on the application of Article 101 of the **TFEU**), с исключениями для членов альянсов.

По мнению Европейской комиссии, в отличие от конференции, альянсы являются формой технического сотрудничества. При этом доводы комиссии, приведенные в докладе, противоречивы. С одной стороны, не вызывает сомнений утверждение, что заданные на рынке параметры сервиса могут быть поддержаны только совместными усилиями группы перевозчиков, с другой – нельзя согласиться с утверждением о том, что сотрудничество в рамках альянса позволяет участвовать в перевозках как крупным, так и малым перевозчикам с равным для обоих результатом. Можно поставить под сомнение также утверждение, что потребители услуг в равной степени с перевозчиками, и между собой пользуются преимуществами альянсов, внутри которых якобы сохраняется свободная рыночная конкуренция.

Итак, мы можем сделать вывод о существенных изменениях в регулировании деятельности морских линейных перевозчиков в ЕС за последние годы. Ни один из документов, принятых Европейской комиссией, по своему влиянию на мировой рынок морских линейных перевозок, не может сравниться с американским законом **ОСРА** 1998, но при этом каждый из таких документов, безусловно, требует должного внимания и изучения. Примером такого внимательного изучения является аналитическая работа ФМК США Study of the 2008 repeal of the liner conference exemption from European union competition law [14].

Аналитическое бюро при ФМК в течение нескольких лет всесторонне изучало возможные последствия отмены ограничения европейского антимонопольного законодательства в отношении линейных конференций. Совместно с аналитической работой о влиянии ОСРА на мировой рынок линейных перевозок, это исследование дает богатый материал для размышлений. Авторы использовали обе работы при подготовке цикла статей о нормативной базе регулирования линейных перевозок.

Можно предположить, что как в США, так и в ЕС линейные перевозки всегда находятся в центре внимания исследователей и аналитиков как наиболее подвижная часть мирового судоходства.

### Анализ состояния рынка морских линейных (контейнерных) перевозок

Наиболее распространенным способом определения доли линейных контейнерных перевозчиков в ЕС, впрочем, как и в общей иностранной практике является оценка провозной способности их флотов. Таким образом, в большинстве случаев иностранные источники дают статистику по определенному направлению исходя из провозной способности флота (контейнерной вместимости), а не по фактически перевезенному каждым перевозчиком количеству контейнеров.

В российских источниках, как правило, нет достоверной информации ни о провозной способности флота отдельных компаний, ни о фактическом количестве перевезенных контейнеров. Недостатками этой статистики является учет общего объема экспортных и импортных грузов, следующих во все направления без разбивки по портам отправления (в импорте) и назначения (в экспорте). Другим серьезным недостатком этой статистики является отсутствие информации об объемах грузов глобальных контейнерных перевозчиков, которые пользуются услугами региональных перевозчиков, только как фидером. В данном случае под региональными линиями подразумеваются линии, оказывающие услуги по перевозке грузов исключительно между основными портами (хабами) и портами РФ. Например, для порта Санкт-Петербург к таким линиям относятся Unifeeder, Containerships, Sea Connect, Samskip, Team Lines, **FESCO**, Swan Lines, а также некоторые другие линии, имеющие минимальный грузооборот.

В целом состояние дел с первичной статистической информацией, касающейся объемов контейнерных перевозок между отдельными странами и РФ, на определенных направлениях и для отдельных линейных перевозчиков требует существенного улучшения, особенно если сравнивать его с контролем, осуществляемым в США или КНР.

При оценке состояния рынка морских линейных (контейнерных) перевозок в мировом масштабе и для РФ исследователи сталкиваются с разными проблемами. В первом случае – это колоссальный объем первичной информации, во втором случае – это отсутствие такой информации.

Тем не менее, повсеместно применяется методика оценки, основанная на изучении: а) коэффициента рыночной концентрации (**CR**) и / или б) индекса рыночной концентрации Герфиндаля–Гиршмана (**HHI**).

**Коэффициент рыночной концентрации (CR)** – сумма долей на товарном рынке (выраженных в процентах) определенного числа (*n*) крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке:

$$CR = \sum_{i=1}^n Di,$$

где  $D$  – выраженная в процентах доля  $i$ -го крупнейшего хозяйствующего субъекта, действующего на товарном рынке;

$n$  – число рассматриваемых крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на данном товарном рынке.

Индекс рыночной концентрации Герфиндаля–Гиршмана ( $HHI$ ) – сумма квадратов долей (выраженных в процентах) на товарном рынке всех хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке:

$$HHI = \sum_{i=1}^n Di^2,$$

где  $D$  – выраженная в процентах доля  $i$ -го хозяйствующего субъекта, действующего на товарном рынке;

$N$  – общее количество хозяйствующих субъектов, действующих на данном товарном рынке.

Федеральная антимонопольная служба РФ (ФАС РФ) допускает также использование иных показателей рыночной концентрации [2].

Применительно к рынку морских линейных контейнерных перевозок индексы (коэффициенты) могут быть рассчитаны для различных типов контейнеров, хотя наиболее показательным с практической точки зрения является метод оценки рыночной концентрации на основе деления рынка на сегменты сухих и рефрижераторных грузов, а также оценка суммарного значения этих двух сегментов (всего).

Расчет индексов отдельно для экспорта и импорта также возможен, но выводы о концентрации рынка целесообразно делать для импорта и экспорта совместно в связи с существующей взаимозависимостью экспортных и импортных отгрузок. Очевидно, что такая зависимость наблюдается как в количественном, так и в ценовом отношении. Это стандартный подход, который повсеместно применяется в иностранной практике.

Для оценки на основании коэффициента рыночной концентрации необходимо определить те компании, которые на протяжении значительного времени, оказывают существенное влияние на рынок или, иными словами, ощутимо присутствуют на нем.

Как правило, коэффициент рыночной концентрации рассматривается для 3-5 компаний, хотя в отдельных случаях на рынке может присутствовать большее количество компаний, осуществляющих хозяйственную деятельность в сравнимых масштабах. Индекс рыночной концентрации Герфиндаля–Гиршмана ( $HHI$ ) рассматривается для максимально возможного количества компании (для всех участников рынка, если это возможно).

В приказе ФАС РФ №220 [2] определена шкала оценки полученных коэффициентов. Очевидно, что при должном подходе к сбору первичной информации коэффициенты являются объективными.

В соответствии с различными значениями коэффициента рыночной концентрации и индекса рыночной концентрации Герфиндаля–Гиршмана выделяются следующие уровни концентрации товарного рынка:

- высокий при значении  $CR$  от 70 до 100%, или  $HHI$  от 2 000 до 10 000;
- умеренный при 45 до 70%, или  $HHI$  от 1 000 до 2 000;
- низкий при  $CR$  менее 45%, или  $HHI$  менее 1 000.

Если коэффициент рыночной концентрации и индекс рыночной концентрации Герфиндаля–Гиршмана указывают на различные уровни концентрации товарного рынка, то окончательное решение о типе рынка принимается с учетом характеризующих рассматриваемый рынок признаков, перечисленных в приказе ФАС РФ [2] (п. 9.3-9.5). Следует обратить внимание на то, что ФМК США для оценки уровня конкуренции в области линейных контейнерных перевозок применяет следующую градацию –  $HHI$  до 1500 – низкая концентрация, 1500-2500 – умеренно высокая концентрация, свыше 2500 – крайне высокая концентрация. Расчет производится совместно для всех контейнеров [13].

Группа бельгийских ученых из Антверпенского университета в исследовании Competition issues in liner shipping by hilde meersman, Christa Sys, Eddy Van de Voorde and Thierry Vanelander о конкуренции в морских линейных контейнерных перевозках приводит следующую градацию вариантов олигополии со ссылкой на Shepherd, 1999, Sys, 2010 and 2010b, Sys et al., 2011.

Уровень рыночной концентрации –  $CR4$  менее 25% – отражает отсутствие олигополии. При значениях  $CR4$  от 25 до 60% можно говорить о слабой олигополии. При показателе  $CR4$  свыше 60% – о значительной олигополии, которая приводит к злоупотреблениям доминирующим положением в течение продолжительного периода, в течение которого сохраняются барьеры для появления новых хозяйствующих субъектов [15].

Для оценки конкурентной среды на рынке морских линейных перевозок будет целесообразно рассматривать шкалу, применяемую ФМК США, и шкалу, предложенную бельгийскими учеными, в качестве дополнения к методике, применяемой ФАС РФ для всех рынков.

Кроме того, учитывая объективные показатели  $CR$  и  $HHI$  необходимо сделать дополнительные уточнения. Так, при оценке фактического состояния конкурентной среды следует обратить внимание на следующие аспекты.

Во-первых, оценка фактического состояния конкурентной среды должна зависеть от возможности конкретной страны контролировать работу перевозчиков и их объединений. Следует признать, что в настоящее время возможности РФ в области контроля работы перевозчиков незначительны, поэтому проявления олигополии более чувствительны для российской внешней торговли.

Во-вторых, следует отметить всеобщее сокращение количества конкурирующих между собой субъектов. Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) утверждает: «За последние десять лет среднее количество компаний в расчете на одну страну снизилось. Эта тенденция влечет серьезные последствия для уровня конкуренции, особенно для периферийных государств. На отдельных конкретных маршрутах снижение уровня конкуренции приводит к образованию олигополистических рынков» [16]. Второстепенными для сервиса можно считать порты, которые обслуживаются через фидерную систему. Справедливость такой оценки подтверждает индекс обслуживания внешней торговли стран линейным судоходством: «Специали-

сты высказывают опасения, что даже на основных маршрутах Восток – Запад возможности выбора для грузоотправителей будут сужаться». В-третьих, это качество конкуренции. По мнению авторитетного участника рынка – Electrolux – «при общей негативной оценке противоположной стороны (перевозчика) никто ничего не стремится исправить. Большинство крупных грузоотправителей не делают никаких серьезных изменений в выборе перевозчиков. Доли рынка остаются на удивление стабильными» [14].

Не имея точной статистики по объемам перевозок участников рынка, обслуживающих основные российские порты, и прежде всего Санкт-Петербург, можно предположить, что рыночная конкуренция находится где-то близко к умеренно-высокому уровню для наиболее конкурентных направлений и высокому уровню для остальных направлений. В будущем рыночная концентрация будет изменяться в направлении более низкого уровня конкуренции. Тем не менее, одной из основных задач контролирующего органа или, иными словами, регулятора является постоянный сбор информации для точной оценки состояния конкурентной среды. При регулировании деятельности линейных перевозчиков нельзя опираться на ощущения или ориентировочные оценки. Фактическое состояние рынка может значительно отличаться от таких оценок и изменяться со временем.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ЕС является одним из важнейших торговых партнеров РФ. Линейный флот европейских стран доминирует в морских перевозках российских внешнеторговых грузов. В связи с этим изучение вопроса регулирования линейного судоходства в ЕС имеет важное практическое значение. Нормативная база линейного судоходства ЕС может быть рассмотрена в двух временных промежутках – до принятия американского закона ОСРА и после этого события. На первом из этих этапов нормативные документы Европейского совета (постановления №4055/86 и №4056/86) являлись выполнением требований (предложений) Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций, которая предполагала, что положения Кодекса найдут отражение и дальнейшее развитие в национальных законодательствах. Приняв указанные постановления, ЕС выполнил два последовательных и взаимосвязанных действия – присоединился к Кодексу с оговорками и реализовал его преимущества через национальное законодательство. Опыт изучения этих документов может быть полезным для специалистов в РФ, поскольку нормативная база линейного судоходства в нашей стране находится в начальной стадии формирования.

На втором этапе намечилось доминирование американского взгляда на регулирование глобального рынка линейного судоходства. В ЕС нашлось значительное число сторонников Закона ОСРА, идеология которого устраивала как наиболее крупных перевозчиков, так и наиболее влиятельных грузоотправителей. Европейское законодательство до настоящего времени лояльно относится к техническим объединениям линейных перевозчиков – альянсам и консорциумам. Прямые, индивидуальные и конфиденциальные сервисные контракты заключаются без каких-либо ограничений. Ставки фрахта, согласованные в сервисных контрактах, не подлежат обязательной публикации и т.д.

В целом для всякой нормативной базы характерна декларация универсальных позитивных целей.

1. Установление справедливого регулирования морских линейных перевозок грузов национальной внешней торговли.

2. Создание и функционирование действенной и экономической системы морских перевозок национальных внешнеторговых грузов настолько это возможно, в гармонии и соответствии с принятой международной практикой.
3. Поощрение развития экономически оправданного и эффективного морского торгового флота под национальным контролем (флагом), способного удовлетворить потребности национальной безопасности.

Особенностью европейского регулирования, в дополнение к названным выше положениям, является создание наиболее благоприятных условий для масштабного экспорта транспортных услуг. Некоторые европейские страны считают морские линейные перевозки своей частью мирового экономического рынка.

В условиях, когда на российском рынке морских линейных перевозок практически отсутствуют национальные линейные компании, изучение иностранного законодательства имеет важное практическое значение. Оно дает необходимый материал для действий в направленных на (временное) решение собственных внешнеторговых задач за счет регулирования деятельности иностранных перевозчиков. В период работы над федеральным законом [8] об изменениях в Кодекс торгового мореплавания РФ [1], касающихся линейного судоходства, особенно важно всесторонне изучить нормативную базу ведущих судоходных государств мира. Это поможет создать закон, который будет отличаться системностью, последовательностью и глубоким пониманием основных задач, стоящих перед отраслью. По всем параметрам такой закон должен быть современным и адекватным масштабу хозяйственной деятельности, которую призван регулировать.

## Литература

1. Кодекс торгового мореплавания РФ [Электронный ресурс] : от 30 апр. 1999 г. №81-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Об утверждении порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке [Электронный ресурс] : приказ Федеральной антимонопольной службы от 28 апр. 2010 г. №220. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций. Женева, 6 апреля 1974 г. [Текст] // Сб. междунар. договоров СССР. – 1985. – Вып. XXXIX.
4. Постановление Совета Европейского экономического сообщества от 15 мая 1979 г. № 954/79.
5. Постановление Европейского совета от 22 дек. 1986 г. № 4055/86.
6. Постановление Европейского совета от 22 дек.1986 г. № 4056/86.
7. Кириллова Е.В. Ретроспективный анализ становления и развития интеграционных объединений в линейном судоходстве [Текст] : сб. науч. тр. / Е.В. Кириллова. – Иваново : МАРКОВА АД, 2014. – Вып. 1, т. 1. – 98 с.
8. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части линейного судоходства [Электронный ресурс] : проект Федерального закона №929151-6. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Русинов И.А. и др. Вопрос регулирования линейного судоходства на основе анализа положений конвенции ООН О кодексе поведения линейных конференций [Текст] / И.А. Русинов, И.А. Гаврилова, А.Г. Нелогов // Вестн. Госуд. ун-та морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2016. – №3. – С. 53-64.
10. Русинов И.А. и др. Деятельность линейных конференций накануне принятия Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций [Текст] / И.А. Русинов, И.А. Гаврилова, А.Г. Нелогов // Вестн. Госуд. ун-та



морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2016. – №2. – С. 56-66.

11. Русинов И.А. и др. Коротко о линейных конференциях [Текст] / И.А. Русинов, И.А. Гаврилова, А.Г. Нелогов // Морской вестник. – 2016. – №2. – С. 113-116.
12. European Shippers' council. What shippers require from liner shipping in the future and why [Electronic resource] // Discussion Paper by the European Commission published on the website of DG Competition at the end of may 2004.
13. Federal maritime commission, Bureau of trade analysis. Study of the 2008 Repeal of the liner conference exemption from European union competition law, 2012 [Text].
14. Jensen B. VP Global freight and logistic services of Electrolux. «Common Sense, Anyone?» [Text] / Jensen Bjorn // TPM Shenzhen 21st October 2009.
15. Organisation for economic co-operation and development. Competition issues in liner shipping. European union. Document DAF/COMP/WP2/WD(2015) dated 19.06.2015 [Text].
16. Review of maritime transport 2013. UNCTAD/RMT/2013, United Nations Publications, New York and Geneva, 2013 [Text].
17. The ocean shipping regulation act of 1998 The United States of America. 14.10.1998.
18. The Shipping act of 1916 The United States of America. 07.09.1916.
19. The Shipping act of 1984 The United States of America. 10.03.1984.

### Ключевые слова

Линейные конференции; линейное судоходство; ОЭСР; морские перевозки; морской транспорт.

*Русинов Игорь Александрович*

*Гаврилова Ирина Александровна*

*Нелогов Андрей Георгиевич*

### РЕЦЕНЗИЯ

В рецензируемой научной статье авторы максимально полно охарактеризовали проводимую Европейским союзом (ЕС) политику в области регулирования линейного судоходства. Этот вопрос крайне важен не только с теоретической, сколько с практической точки зрения, поскольку на сегодняшний день в первом чтении уже одобрен законопроект о внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ РФ). КТМ РФ предлагается дополнить новой главой «Морское линейное судоходство», что, несомненно, указывает на значимость данного института.

Авторами статьи верно отмечено, что ЕС – один из главных торговых партнеров Российской Федерации, и линейный флот стран ЕС преобладает в морских перевозках российских внешнеторговых грузов, в связи с чем данная тема приобретает особую актуальность и значимость.

Основная задача конференций как картельных объединений линейных судовладельцев, описанных в рассматриваемой статье, в том, что именно такая система оказывает управляющее воздействие на организацию перевозок, и в частности позволяет управлять стоимостью перевозок, формировать линейные тарифы в соответствии с укоренившимися обычаями и принципами.

В статье рассмотрены особенности политики ЕС в области линейного судоходства, проанализированы нормативные акты ЕС, принятые в связи с присоединением к Кодексу поведения линейных конференций, подробно описано, как развивалось европейское линейное судоходств с момента вступления в силу закона США о судоходстве (ОСРА) в 1998 г. по настоящее время. В представленной статье, помимо этого, произведен анализ состояния рынка морских линейных (контейнерных) перевозок. Отображены многие статистические данные, например, динамика международных морских перевозок по годам и т.д.

Представленная научная статья является самостоятельным творческим исследованием, в котором проанализирована многочисленная специальная литература (преимущественно зарубежная), авторами отражены их позиции, заслуживающие внимания. Рецензируемая научная статья выполнена на высоком уровне, рассмотренные в ней вопросы являются значимыми для современной науки.

В статье имеются некоторые спорные вопросы, которые в целом не снимают вывода о ее высоком качестве, так как находятся в рамках научной дискуссии. Статья в полной мере соответствует требованиям, предъявляемым к научным работам.

Содержание статьи и ее научный уровень позволяют рекомендовать ее к публикации в рецензируемом научном журнале «Аудит и финансовый анализ».

*Эглин Я.Я., д.т.н., к.э.н., профессор, заведующий кафедрой управления транспортными системами Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, г. Санкт-Петербург.*

Перейти на ГЛАВНОЕ МЕНЮ