

П-64

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ

На правах рукописи
УДК 338.47:656.61(5-773)
Для служебного пользования
Экз. № _____ 000033

ПОТАШЕВА Наталья Львовна

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ В ЭКОНОМИКЕ
РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА
В 70-80-е ГОДЫ

Специальность: 08.00.17 - Экономика развивающихся стран

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва 1988

Уз. № 318
13.01.89

Работа выполнена в Ордена Трудового Красного Знамени Институте востоковедения АН СССР.

Научный руководитель - доктор экономических наук
Г.И.Чуфрин

Официальные оппоненты: доктор экономических наук,
профессор А.И.Динкевич,
кандидат экономических наук
А.В.Омельченко

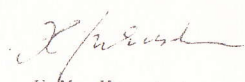
Ведущая организация - Всесоюзный научно-исследовательский
конъюнктурный институт МВЭС СССР

Защита диссертации состоится "24" февраля 1989 г. в 15 час.
на заседании Специализированного совета Д.003.01.05 по экономическим
наукам при Ордена Трудового Красного Знамени Институте востоковедения
АН СССР (103777, Москва, К-45, ул.Жданова, д.12).

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института восто-
коведения АН СССР.

Автореферат разослан "20" января 1989 г.

Ученый секретарь
Специализированного совета
по экономическим наукам
при Институте востоковедения АН СССР
кандидат экономических наук


Н.М. Хрящева

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. В последние годы в мировой полити-
ке и экономике заметно возросло значение Азиатско-тихоокеанского
региона.^{х)} В государствах и территориях региона проживает свыше по-
лосы населения планеты, регион обладает весомым экономическим по-
тенциалом. Так, например, в государствах АТР производится около 60%
промышленной продукции капиталистического мира. Характерной чертой
экономического развития этих стран является активное участие в меж-
дународном разделении труда, доля стран региона в мировой торговле
превышает 30%.

Развивающиеся страны занимают в экономике Азиатско-тихоокеан-
ского региона особое место. На них приходится заметная часть его
демографического потенциала, разведанных запасов минерального
сырья и топлива, производства многих видов сельскохозяйственного
сырья и трудоемкой промышленной продукции. Кроме того, по темпам
экономического роста развивающиеся страны Восточной и Юго-Восточной
Азии относятся к числу наиболее динамичных частей мирового капитали-
стического хозяйства.

Объектом предпринятого исследования является морской транспорт
развивающихся государств и территорий АТР, имеющих морской флот
(Бангладеш, Бирма, Бруней, Вануату, Гонконг, Индия, Индонезия, Кири-
бати, о-ва Кука, Мальдивские о-ва, Малайзия, Науру, Пакистан, Папуа-
Новая Гвинея, Самоа, Сингапур, Соломоновы о-ва, Тувалу, Тайвань,
Таиланд, Тонга, Фиджи, Филиппины, Шри Ланка, Южная Корея).

^{х)} В экономической литературе до сих пор не существует единой точки
зрения о составе Азиатско-тихоокеанского региона (АТР). Возможно
суженное (Северо-Восточная, Восточная и Юго-Восточная Азия, Океа-
ния, США, Канада - принятое в ряде западных источников) и расши-
рительное (те же страны и субрегионы, а также Южная Азия и Иран)
толкование региона. В речи во Владивостоке М.С.Горбачев придержи-
вается расширительного толкования. Фактически такой же подход су-
ществует и в ЭСКАТО. Этой же точки зрения (расширительное толко-
вание, исключая лишь Иран) придерживается и автор.

С теоретической точки зрения актуальность проведенного исследования определяется, во-первых, выяснением той роли, которую играет морской транспорт в мирохозяйственных связях и процессе воспроизводства развивающихся стран и территорий АТР. Во-вторых, анализом действий этих стран по преодолению своего неравноправного положения в системе международных морских перевозок. В-третьих, рассмотрением процесса неравномерности развития производительных сил на морском транспорте в отдельных странах региона.

Исследование этих общих тенденций развития морского транспорта стран рассматриваемого региона позволяет полнее и реальнее изучить закономерности их положения в мировом капиталистическом хозяйстве.

С практической точки зрения актуальность предпринятого исследования определяется той ролью, которую играет морской транспорт в укреплении экономического сотрудничества между СССР и развивающимися странами Азиатско-тихоокеанского региона. Как отмечал М.С. Горбачев, "... положение на Дальнем Востоке, в целом в Азии и на прилегающих к ней океанских просторах, где мы постоянные, давние жители и мореплаватели, представляет для нас национальный, государственный интерес" (подчеркнуто нами). Советские пароходства активно участвуют в морских торговых перевозках в Азиатско-тихоокеанском регионе, насающим является укрепление сотрудничества между СССР и развивающимися странами АТР в области морского транспорта. В связи с этим проведенное исследование и сделанные на его основе выводы и предложения могут представлять определенный практический интерес для Министерства морского флота СССР (ММФ), Государственного комитета по внешнеэкономическим связям (ГВК), Советского национального комитета по азиатско-тихоокеанскому экономическому сотрудничеству (СНКАТЭС).

Разработанность темы. Отдельные аспекты темы данного исследования были рассмотрены в диссертациях Омельченко А.В. "Борьба развивающихся стран за укрепление экономической независимости в международном линейном судоходстве (на примере Индии)" (1970 г.), Поляновой Т.И. "Проблемы морского судоходства во внешнеэкономических связях Индии" (1980 г.), Лыко А.А. "Основные тенденции и особенности развития международного морского судоходства развивающихся стран Юго-Восточной Азии (на примере стран АСЕАН)" (1981 г.), Диповского К.Д. "Транспорт Индонезии: проблемы и перспективы развития" (1987 г.). Следует, однако, подчеркнуть, что в перечисленных диссертациях рассматривался морской транспорт либо отдельных стран (Индия, Индонезия), либо экономической группировки (Ассоциации

стран Юго-Восточной Азии - АСЕАН), то есть эти исследования проводились на основе странового и субрегионального подходов.

Некоторые вопросы развития морского транспорта развивающихся стран АТР, например такие, как морская транспортно-экономическая политика развивающихся стран Азии, линейное судоходство в районе Юго-Восточной Азии в условиях вступления в силу Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций, участие СССР в деятельности Комитета по судоходству, транспорту и связи (КСТС) Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), начали рассматриваться недавно, преимущественно силами специалистов Государственного проектно-исследовательского и научно-исследовательского института морского транспорта (Совзорминпроект), в рамках плановой тематики. В выполнении большинства этих работ, проведенных за период с 1977 по 1985 гг., диссертант принимала самое непосредственное участие.

Научная новизна работы определяется, во-первых, тем, что в диссертации впервые проведен комплексный анализ развития морского транспорта и судоходной политики развивающихся стран АТР в 70-80-е годы с учетом процессов их социально-экономической дифференциации. Во-вторых, проведен анализ основных направлений и форм взаимного сотрудничества развивающихся стран АТР, а также отношений с развитыми капиталистическими странами в области морского транспорта на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях. В-третьих, разработаны предложения по направлениям и формам морской транспортно-экономической политики СССР в отношении развивающихся стран Азиатско-тихоокеанского региона.

Использование в диссертации материалов, носящих служебный характер, а также сделанные в диссертации выводы, учитываются интересом СССР в Азиатско-тихоокеанском регионе, - все это является основанием того, что диссертация защищается под грифом "служебно-го пользования".

Цель исследования состоит в том, чтобы на основе анализа морского транспорта в экономике развивающихся стран Азиатско-тихоокеанского региона выработать конкретные рекомендации в адрес ГВК, ММФ и СНКАТЭС по перспективным формам сотрудничества СССР с развивающимися странами АТР в области морского транспорта.

В соответствии с поставленной целью в диссертации предпринята попытка рассмотреть следующий комплекс взаимосвязанных задач:

- определить место морского транспорта в экономике развивающихся стран АТР;

- исследовать общие тенденции и особенности развития материально-технической базы морского транспорта развивающихся стран региона;

- провести анализ основных целей и методов судоходной политики развивающихся стран АТР;

- изучить существующие формы взаимного сотрудничества развивающихся стран АТР, а также их взаимоотношения с развитыми капиталистическими странами в области морского транспорта;

- провести анализ современного состояния сотрудничества СССР с развивающимися странами АТР в области морского транспорта и выявить перспективные формы этого сотрудничества.

Методологическую основу работы составили труды классиков марксизма-ленинизма, материалы и решения съездов КПСС и Пленумов ЦК КПСС, выступления руководителей партии и правительства Советского Союза. При написании работы автор опирался на исследования ведущих советских экономистов, в трудах которых проанализированы основные аспекты социально-экономического развития освободившихся стран, в частности, взаимосвязи воспроизводственного процесса с развитием внешнеэкономических связей. Теоретические основы этих проблем содержатся в работах А.И. Динкевича, Э.Е. Обминского, Ю.М. Осипова, Е.М. Примакова, В.Л. Тягуненко, П.И. Хвойника, Г.К. Широкова, А.Я. Эльянова и др.

Большую помощь автору в работе над диссертацией оказали также работы советских специалистов по вопросам экономического и социально-политического развития развивающихся стран, в особенности развивающихся стран АТР: Р.М. Авакова, В.Д. Андрианова, В.В. Васильева, Л.В. Виноградовой, М.Я. Волкова, Л.З. Зевина, И.Д. Иванова, С.А. Илларионова, Л.М. Капицы, Н.А. Карагодина, А.С. Кодаченко, А.И. Левковского, Н.А. Симони, В.Д. Сухова, И.П. Фаминского, Н.М. Хрящевой, В.В. Шмелева, Г.И. Чубрина и др.

Работая над темой, автор использовала ряд важных выводов, которые были сформулированы в коллективных работах: "Зарубежный Восток и современность" (тт. I и 3), М., 1980, 1981; "Социализм и перестройка международных экономических отношений", М., 1982; "Развивающиеся страны в современном мире: единство и многообразие", М., 1983; "Восток: рубеж 80-х годов. (Освободившиеся страны в современном мире)", М., 1983; "Развивающиеся страны в современном мире: новая сила в мировой политике и экономике", М., 1984; "Мировое капиталистическое хозяйство и развивающиеся страны Востока", М., 1986.

При рассмотрении проблематики морского транспорта и судоходной политики развивающихся стран АТР в диссертации были использованы работы таких специалистов по транспорту и производственной инфраструктуре развивающихся стран, а также международному морскому судоходству, как Л.С. Арсеньева, А.Л. Баталов, Е.С. Врегман, М.М. Бурмистров, Н.З. Волчек, Э.А. Глушкин, В.Я. Грузинов, В.Г. Колесников, Э.М. Крамаров, Г.А. Левиков, А.А. Лыхо, Ю.В. Зелинская, И.Л. Любимов, И.М. Могилевкин, Д.С. Николаев, В.В. Петровский, Е.Д. Родин, И.А. Смирнова, К.О. Тучапский, М.С. Ханин, М.М. Харитонов и др.

Автором диссертации были также изучены и критически осмыслены работы ряда экономистов из социалистических, западных и азиатских стран, в которых рассматривались проблемы морского судоходства развивающихся государств. К ним относятся работы: Б.Дж. Абрахамсона (Канада), Х. Сохмена (ФРГ), Дж.И. Девиса, С.Р. Сейерса (Австралия), С. Гилмана (Великобритания), А.С. Свендсена (Швеция), Я. Зурека (ПНР), Р. Фогеля (ГДР), Н.М. Триведи, Х.М. Триведи, Н.Х. Дханджибхоу, Дж.С. Ананда (Индия), Н.А. Гахайяддина (Малайзия).

В процессе работы над диссертацией автором были использованы издания английской консультативной компании Х.П. Дрюри, исследования, проводимые Морской администрацией США. Были также проанализированы материалы ЮНКТАД и "группы 77" по морскому транспорту. Источниками информации для диссертации послужили также годовые отчеты и различные программы ЭСКАТО в области транспорта и связи, статистические обзоры, бюллетени и справочники, издаваемые ЭСКАТО и другими специализированными организациями ООН. Автором широко привлекались международные морские статистические издания, зарубежные периодические издания. В диссертации использовались также ведомственные материалы, не публикуемые в открытой печати. Определенные подсчеты были выполнены автором самостоятельно на основе данных международной статистики.

В диссертации исследуется период с 1970 по 1988 гг., то есть 70-80-е годы, что обусловлено временными рамками становления национального морского транспорта развивающихся стран АТР, которое в большинстве стран региона началось в 70-е годы.

Практическая значимость работы. Отдельные положения и выводы диссертации могут представлять определенный практический интерес для Министерства морского флота СССР. Это относится прежде всего к выводам диссертации, касающимся участия пароходств Минморфлота СССР в перевозках грузов развивающихся стран Азиатско-тихоокеан-

ского региона. Практическое значение для подразделений ММФ, участвующих в деятельности Комитета по судоходству, транспорту и связи ЭСКАТО, могут представлять выводы о совершенствовании направлений и форм участия СССР в деятельности ЭСКАТО в области морского транспорта. Выводы о конкретных формах расширения многостороннего сотрудничества СССР с развивающимися странами АТР в области морского транспорта могут представлять интерес и для Советского национального комитета по азиатско-тихоокеанскому экономическому сотрудничеству.

Апробация работы. Автор уже в течение нескольких лет занимается изучением вопросов морского транспорта и судоходной политики развивающихся стран АТР. Автор участвовала в выполнении ряда научно-исследовательских работ Совзорминпроекта, например, "Экономическая политика развивающихся стран в области национального морского транспорта", М., 1977; "Разработка предложений по расширению участия и повышению эффективности работы советского флота в международном морском судоходстве ЮВА", М., 1980; "Политика развивающихся стран-членов ЭСКАТО по актуальным проблемам судоходства в свете нового международного экономического порядка", М., 1983, 1984; "Исследование основных тенденций и особенностей судоходной политики стран, судовладельцы которых участвуют в перевозках в районе Юго-Восточной Азии", М., 1985, которые были использованы УВС ММФ для работы советских делегаций в Секции № 3 Постоянной комиссии СЭВ по сотрудничеству в области транспорта (1977 г.) и для участия в сессиях Комитета по судоходству, транспорту и связи ЭСКАТО (1982 г., 1985 г., 1986 г.).

Основные положения и выводы диссертации докладывались автором в мае 1981 г. и январе 1984 г. на всесоюзных конференциях молодых ученых и специалистов "Актуальные вопросы повышения эффективности работы морского транспорта", а также изложены автором в опубликованных научных статьях общим объемом 3,7 п.л.

Структура диссертации обусловлена общей логикой исследования и отражает попытку последовательно решать поставленные задачи. Работа состоит из трех глав, введения и заключения, а также статистического приложения и списка литературы.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении отмечается актуальность темы диссертации, обосновываются ее практическая значимость, цели и задачи исследования, перечисляются основные группы использованных источников.

В главе I "Участие развивающихся стран АТР в международном морском судоходстве" рассматривается место морского транспорта в экономике развивающихся стран АТР, исследуются основные тенденции и особенности развития морского транспорта стран региона.

Существенное значение в процессе воспроизводства развивающихся стран АТР принадлежит внешнеэкономическим связям и особенно внешней торговле. На внешнем рынке реализуется значительная часть валового внутреннего продукта большинства этих стран. Необходимым условием для осуществления процесса воспроизводства является импорт производственных и потребительских товаров. В силу особого географического положения развивающихся стран АТР, многие из которых являются островными и полуостровными государствами и расположены на значительном удалении от мировых центров капиталистического хозяйства, единственным экономически целесообразным средством массовой транспортировки их внешнеторговых грузов является морской флот, что и определяет место морского транспорта в экономике этих стран. В настоящее время морским флотом транспортируется свыше 80% их внешнеторговых грузов, большую роль он играет в осуществлении внутренних хозяйственных связей островных и полуостровных государств региона.

По объему и темпам роста морских перевозок развивающиеся страны АТР занимают первое место среди других регионов развивающегося мира. Однако участие национальных судоходных компаний в морской транспортировке внешнеторговых грузов составляет в среднем 25-30%, а по некоторым странам намного меньше, что явно не соответствует их потребностям в морских перевозках. Перевозки массовых грузов в большинстве развивающихся стран АТР контролируются транснациональными корпорациями через широкую сеть зарубежных филиалов и дочерних компаний, которые создаются как в области добычи и переработки, так и транспортировки грузов из стран региона. Перевозки генеральных грузов обслуживаются судами линейных конференций, главенствующее положение в которых занимают судовладельцы развитых капиталистических стран, хотя в 80-х годах в линейных перевозках заметно возросло участие компаний независимых перевозчиков. Фрахтовая политика линейных конференций, выражающаяся в последнее время не столько в повышении

линейных тарифов, сколько во взимании различных надбавок, ведет к удорожанию экспорта из развивающихся стран, снижению конкурентоспособности традиционных и нетрадиционных товаров, вывозимых странами региона.

Зависимое положение большинства развивающихся стран АТР в международном морском судоходстве отрицательно сказывается на состоянии их платежных балансов. Платежи за фрахт в платежных балансах развивающихся стран АТР имеют тенденцию к росту, что определяет наличие постоянно высокого отрицательного сальдо по этой статье. Так, в 1970 г. отрицательное сальдо по статье "фрахт" в платежных балансах развивающихся стран АТР составляло 0,8 млрд. ам. долл., а в 1983 г. — 5,3 млрд. ам. долл., то есть увеличилось в 6,6 раза. Поэтому развитие национального торгового флота в странах региона призвано улучшить в первую очередь состояние их платежных балансов за счет экономии валюты путем сокращения расходов на фрагтование иностранного тоннажа и оплаты перевозок грузов иностранными компаниями. Кроме того, развитие национального морского транспорта способствует расширению внешней торговли, развитию вспомогательных отраслей (судоостроительной и судоремонтной, производства оборудования и запасных частей, контейнеров, слема судов), увеличению занятости.

В 70–80-е годы произошло становление национального морского транспорта большинства развивающихся стран АТР. Емкость национального морского флота возросла с 1970 по 1986 гг. в 5,8 раза и составила 45,7 млн. бр.-рег. т, или 11,3% тоннажа мирового морского флота. Под влиянием достижений научно-технической революции значительно изменился качественный состав и структура морского флота развивающихся стран региона и приблизилась к среднемировому уровню. Появились новые типы специализированных и комбинированных судов для перевозки массовых грузов — газовозы, химовозы, нефте-рудовозы и рудовозы. Доля последних в 1976–1986 гг. возросла в 2,9 и 3,5 раза соответственно и превысила среднемировой уровень. Значительно за этот же период сократилась доля судов для перевозки генеральных грузов (на 21,4%), появились суда-контейнеровозы, доля которых достигла и превысила среднемировой уровень (6,5%).

Наряду с развитием морского флота в развивающихся странах АТР в 70–80-е годы произошло расширение и модернизация многих морских портов. В ряде стран получило существенное развитие судостроение и судоремонт.

В эпоху империализма неравномерно развиваются не только мировые центры капитализма, но и государства, находящиеся на его периферии.

Анализ производительных сил на морском транспорте развивающихся стран АТР позволяет сделать вывод о наличии существенной дифференциации между ними по уровню развития морского транспорта. По результатам анализа развивающиеся страны и территории АТР можно объединить в три группы. Первую из них составляют Гонконг, Сингапур, Тайвань и Южная Корея. Ее характеризует высокое, приближающееся к среднемировому уровню развитие морского транспорта. В этой группе находятся крупнейшие, имеющие мировое значение порты и центры судостроения и судоремонта. Вторую группу составляют Индия, Малайзия, Филиппины, Индонезия и Шри Ланка. Развитие морского транспорта этих стран в 70–80-е годы также характеризуется высокими темпами роста и качественными изменениями в характеристике флота и портов. Однако в целом развитие отрасли не обеспечивает потребностей национальной экономики в перевозке внешнеторговых грузов. Третью группу составляют Бирма, Бангладеш, Пакистан, Таиланд, Мальдивские острова и страны Океании. Развитие морского транспорта стран этой группы отличается низкими темпами роста, качественными характеристиками флота и портов невысокие, судостроительная и судоремонтная промышленность развиты еще слабо.

В главе II "Политика государства в области морского транспорта" основные цели, задачи и методы морской транспортно-экономической политики развивающихся стран АТР анализируются с учетом процессов их социально-экономической дифференциации и различного уровня развития производительных сил на морском транспорте этих стран.

Политика эта направлена на достижение экономической самостоятельности на морском транспорте. Наряду с этой глобальной целью стоят конкретные задачи, соотношение между которыми неодинаково в развивающихся странах региона. В странах первой группы вместе с задачей по перевозке внешнеторговых грузов возрастает значение перевозок грузов иностранных фрахтователей. В странах второй группы главное место по-прежнему занимает задача обеспечения национальных внешнеторговых и межостровных перевозок, перевозка грузов иностранных фрахтователей остается лишь желательным дополнением. В странах третьей группы насущным является создание основ или укрепление национального морского транспорта и прежде всего морского флота.

Рассматривая мероприятия, проводимые государством развивающихся стран АТР в области морского транспорта, включая государственное предпринимательство, государственное регулирование и пла-

нирование, можно отметить их определенную взаимосвязь. В странах первой группы наряду с государственными большое развитие получили смешанные и частные судоходные компании, а среди мер государственного регулирования преобладают кредитно-финансовые мероприятия. В странах второй группы ведущими национальными перевозчиками являются государственные судоходные компании. В этих странах шире применяются меры административно-правового регулирования, а также кредитно-финансового воздействия на развитие морского транспорта. В последние годы страны этой группы стали активнее проводить политику по обеспечению национальных судоходных компаний грузовой базой. В этих странах широко осуществляется планирование развития отрасли. Позиции государства в странах этой группы в целом устойчивы, но в последние годы предпринимаются некоторые шаги в отношении приватизации преимущественно портового хозяйства, что объясняется в целом высоким уровнем развития морского транспорта и возможностью в связи с этим эксплуатации некоторых его звеньев на коммерческих основаниях. В странах третьей группы государственные судоходные компании являются единственными национальными перевозчиками, в некоторых тихоокеанских странах они вообще еще не созданы. Государство уделяет сравнительно мало внимания развитию национального морского транспорта.

В главе III "Роль международного сотрудничества в развитии морского транспорта развивающихся стран региона" изучены основные формы и методы такого сотрудничества, рассматривается значение, которое оно играет в развитии национального морского транспорта этих стран.

Расширение экономического сотрудничества развивающихся стран АТР в 70-80-е годы обусловлено рядом политических и экономических факторов долгосрочного характера. Прежде всего оно вызвано объективными потребностями ускорения социально-экономического прогресса, ликвидации технико-экономической отсталости. Развитие экономического сотрудничества особенно важно в области морского транспорта, где посредством дальнейшего объединения ресурсов и заключения между собой коллективных соглашений развивающиеся страны могут увеличить свою долю в мировом тоннаже и степень своего участия в международных морских перевозках.

Экономическое сотрудничество развивающихся стран АТР в области морского транспорта реально развивается на региональном, субрегиональном и двустороннем уровнях. На региональном уровне это сотрудничество осуществляется в рамках ЭСКАТО. Проводимые секретариатом Комиссии совещания руководителей национальных советов грузоотправите-

лей, национальных ассоциаций судовладельцев, национальных ассоциаций портовых властей играют значительную роль в укреплении взаимных связей развивающихся стран АТР в этих областях. Этим же целям содействует осуществляющаяся в настоящее время Региональная программа действий на Десятилетие транспорта и связи для Азии и Тихого океана (1985-1994 гг.).

На субрегиональном уровне наибольшее развитие экономическое сотрудничество развивающихся стран АТР в области морского транспорта получило в рамках АСЕАН. Развивалось сотрудничество грузоотправителей, портовых властей, судовладельцев, но основной вопрос в морской транспортировке грузов - организация совместного судоходного обслуживания - до сих пор еще не решен, хотя его решение в форме организации совместной линии стран-членов АСЕАН (АСЕАН лайнер сервис - АЛС) сыграло бы, несомненно, позитивную роль в развитии внутрирегиональных хозяйственных связей.

На двустороннем уровне сотрудничество в области морского транспорта развивающихся стран АТР получило развитие в форме заключения соглашений о судоходстве, создании совместных линий и компаний. Активную политику в этом отношении проводят такие страны, как Малайзия, Таиланд, Южная Корея, Сингапур, но в целом эти формы еще недостаточно используются странами региона и представляют для них определенный резерв.

Развитые капиталистические страны стремятся к тому, чтобы сохранить свои позиции в морской транспортировке грузов развивающихся стран АТР. Уступив несколько свои позиции в линейных перевозках компаниям-аутсайдерам, развитые капиталистические страны в целях проникновения на грузовые рынки развивающихся стран АТР заключают с ними двусторонние соглашения о судоходстве, организуют совместные линии и предприятия. Осуществление подобных форм сотрудничества позволяет, в свою очередь, развивающимся странам решать вопросы привлечения капитала, получения новой техники и технологии, обучения рабочей силы, рационализировать линейные перевозки. Наибольшее развитие эти формы сотрудничества получили в Индонезии, Малайзии и Южной Корее.

Развитые капиталистические страны инвестируют свой капитал не только в совместные со странами региона судоходные компании, но и предприятия судостроительной промышленности. В первую очередь это относится к Южной Корее и Сингапuru, имеющим благоприятный инвестиционный климат и дешевую рабочую силу, что привлекает иностранный, особенно японский, капитал.

Финансовая помощь развитыми капиталистическими странами предоставляется, в основном, на строительство портов в развивающихся странах АТР. Такие кредиты выдаются преимущественно Японией и международными финансовыми организациями. Большое распространение также получило предоставление займов и кредитов развивающимся странам АТР, которое непосредственно связано с заключением коммерческих сделок на строительство для них судов на верфях капиталистических стран-доноров. Япония предоставляет также финансовую помощь на субрегиональном уровне членам АСЕАН.

Развитые капиталистические страны сотрудничают с развивающимися странами АТР в области морского транспорта на региональном уровне в ЭСКАТО. Являясь ее членами, такие страны, как Япония, Австралия, Норвегия, Нидерланды, участвуют в осуществлении многих проектов, проводимых Комиссией.

Сотрудничество развивающихся стран АТР с СССР в области морского транспорта имеет большое значение для развития экономических связей и прежде всего внешнеторгового обмена между СССР и этими странами. Кроме того, работа советского морского флота в Азиатско-тихоокеанском регионе позволяет грузоотправителям развивающихся стран региона перевозить свои внешнеторговые грузы на более выгодных условиях, так как советские судоходные компании перевозят грузы по ставкам на 10-15% ниже конференциальных.

В Азиатско-тихоокеанском регионе в настоящее время работает II линий трех советских морских пароходств. Перевозки грузов советских организаций осуществляются преимущественно на судах Черноморского морского пароходства (ЧМП) (93,2% в 1986 г.), перевозки грузов иностранных фрахтователей - линиями Балтийского (БМП) и Дальневосточного морских пароходств (ДВМП).

Начинает развиваться фидерное обслуживание некоторых портов развивающихся стран АТР, внедряются компенсационно-фрахтовые операции, что позволяет расширять грузовую базу советских линий и укреплять сотрудничество с грузоотправителями развивающихся стран АТР.

Советский Союз имеет ряд двусторонних соглашений о морском торговом судоходстве с развивающимися странами АТР. С индийскими судовладельцами организована совместная советско-индийская судоходная линия "Совиндшип". Из других форм двустороннего сотрудничества развито совместное бронирование грузов, которое осуществляется смешанными агентскими компаниями "Синсов", "Тасос" и "Филсов", организованными соответственно в Сингапуре, Таиланде и на Филиппинах.

В области многостороннего сотрудничества с развивающимися стра-

нами АТР на морском транспорте наиболее существенное развитие получило сотрудничество в рамках ЭСКАТО. С созданием СНКАТОС предполагается расширить связи в области транспорта со странами-членами Конференции по тихоокеанскому экономическому сотрудничеству (КТОЭС).

В заключении подводятся итоги исследования и формулируются основные выводы работы.

Морской транспорт играет большую роль в осуществлении процесса воспроизводства в развивающихся странах АТР. Он является единственным экономически целесообразным средством массовой транспортировки внешнеторговых грузов. В перевозках генеральных грузов по-прежнему господствующее положение занимают судовладельцы развитых капиталистических стран, а в перевозках массовых грузов - ТНК.

Развитие национального морского транспорта, которое началось в 70-е годы, позитивно влияет на состояние платежного баланса развивающихся стран АТР, способствует развитию вспомогательных отраслей экономики, занятости.

В 70-80-е годы произошло становление национального морского транспорта развивающихся стран АТР. В настоящее время развивающиеся страны региона владеют морским флотом большой вместимости, при этом океанский флот имеет довольно высокие качественные и возрастные характеристики.

Неравномерность социально-экономического развития развивающихся государств проявляется и на морском транспорте развивающихся стран АТР. По уровню развития производительных сил на морском транспорте можно выделить три группы развивающихся стран АТР.

Основной целью морской транспортно-экономической политики развивающихся стран АТР является достижение экономической самостоятельности на морском транспорте. Для этого почти во всех странах и территориях региона созданы государственные судоходные компании, регулирование морского транспорта осуществляется различными методами административно-правового и кредитно-финансового характера. Во всех странах региона осуществляется планирование развития национального морского транспорта.

Развитие взаимного экономического сотрудничества в области морского транспорта является одним из средств укрепления экономической самостоятельности на морском транспорте развивающихся стран АТР. Однако развитие сотрудничества в области морской транспортировки грузов на двустороннем и субрегиональном уровнях составляет значительный резерв в борьбе развивающихся стран за экономическую самостоятельность в этой области.

Расширение сотрудничества с развитыми капиталистическими странами в области морского транспорта позволяет развивающимся странам региона получать необходимый им капитал для организации судоходных предприятий, опыт коммерческой и эксплуатационной работы, рационализировать судоходное обслуживание. Для развитых капиталистических стран производственное сотрудничество и финансовая помощь служат средством доступа к грузовым рынкам развивающихся стран, а также закрепления их в орбите своего влияния.

Сотрудничество развивающихся стран АТР с СССР в области морского транспорта оказывает позитивное влияние на развитие их внешнеторговых перевозок. Однако необходимо развивать и совершенствовать это сотрудничество, в связи с чем автором сделан ряд конкретных предложений:

- в целях развития долгосрочного и всестороннего сотрудничества СССР с развивающимися странами АТР в области морского транспорта целесообразно разработать стратегию сотрудничества на двусторонней и многосторонней основе. По существу это означает разработку морской транспортно-экономической политики СССР в Азиатско-тихоокеанском регионе. Она должна включать цели и задачи, выработанные исходя из общих политических и экономических интересов Советского Союза и учитывающие дифференциацию развивающихся стран региона в области морского транспорта. Целью морской транспортно-экономической политики СССР в Азиатско-тихоокеанском регионе, по нашему мнению, может быть эффективное включение советского морского транспорта в интеграционные процессы, протекающие в регионе. Для достижения этой долгосрочной цели необходимо решить такие текущие задачи, как обеспечение прибыльной работы советского морского флота в регионе за счет эффективной перевозки грузов советских организаций; получение иностранной валюты посредством качественной и своевременной перевозки грузов иностранных фрахтователей и установления долговременных связей с грузоотправителями; рационализация перевозок грузов советскими судоходными компаниями в регионе АТР; эффективное использование преимуществ международного разделения труда на морском транспорте, в частности в области морского флота и судостроительно-судоремонтной промышленности. Формы и методы реализации поставленных задач должны быть определены во времени и иметь четкое ресурсное обеспечение. Для их выполнения необходим слаженный организационно-хозяйственный механизм;

- в связи с необходимостью обеспечения советских судоходных компаний, работающих в регионе, стабильной и сбалансированной грузовой базой,

целесообразно при перевозке грузов советских организаций повысить долю грузов, перевозимых на основе среднесрочных или долгосрочных контрактов с зарубежными партнерами. Советский судовладелец мог бы давать своим клиентам в таких случаях определенные скидки;

- перевозка грузов иностранных фрахтователей сопряжена с большой работой по поиску и привлечению грузов к перевозке. В связи с этим следует шире развивать прямые и долгосрочные контакты с грузоотправителями развивающихся стран АТР в форме заключения с ними соглашений, осуществления компенсационно-фрахтовых операций (КФО), создания совместных компаний;

- большая роль в этой работе принадлежит совместным агентским компаниям, деятельность которых должна быть активизирована. При проведении агентом компенсационно-фрахтовой операции, которая обеспечивает дополнительный объем перевозок на советских судах и стимулирует расширение внешней торговли СССР с развивающимися странами АТР, возможно, установить определенные отчисления агенту с каждой заключенной сделки. Кроме того, следовало бы расширить сеть совместных агентских компаний в регионе;

- рассматривая Азиатско-тихоокеанский регион как арену для совместных действий советских морских пароходств, Министерство морского флота, сохраняя за пароходствами хозяйственную самостоятельность, должно координировать стратегию и тактику деятельности пароходств в этом регионе. В случае отсутствия подобных стратегий в пароходствах их следовало бы разработать при согласовании с ММФ;

- перспективным в этом отношении является развитие фидерного обслуживания, которое может организовываться силами одного пароходства или посредством кооперации линий нескольких пароходств. Эта форма обслуживания позволяет привлекать к перевозке дополнительные грузы, сократить количество портов захода и соответственно увеличить частоту отхода судов магистральной линии, то есть в целом рационализировать перевозки и повысить их эффективность;

- после организации совместной судоходной линии развивающихся стран-членов АСЕАН (АМС) было бы целесообразно рассмотреть вопрос об участии советской стороны в этой линии;

- в условиях жесткой конкуренции между линейными перевозчиками в Азиатско-тихоокеанском регионе имело бы смысл изучить вопрос о возможном сотрудничестве с судоходными компаниями социалистических стран, работающих в этом регионе, в частности "Полиш оушн лайнс" (ПНР) и "Дойтфрахт Зеередерай Росток" (ГДР), имеющими опыт подобного сотрудничества;

- развивая многостороннее сотрудничество с развивающимися странами АТР в области морского транспорта в рамках ЭСКАТО, а в дальнейшем и ИТЭС, следует шире использовать возможности судоходных, учебных и научно-исследовательских организаций Дальнего Востока в расширении различных форм такого сотрудничества, в частности проведении семинаров, учебных курсов, ознакомительных поездок и других.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

1. "Государственная политика Индии в области подготовки кадров для морского транспорта", Актуальные вопросы повышения эффективности работы морского транспорта. (Краткие тезисы научных докладов и сообщений к Всесоюзной конференции молодых ученых и специалистов), М., 1981, ЦЕНТИ ММФ, 0,1 п.л.

2. "Стратегия развивающихся стран Азии и Тихого океана в области морского транспорта в 80-е годы", Информационный бюллетень Бюро координации фрахтования судов СЭВ, № 3(225), 1983, 0,5 п.л.

3. "К вопросу об экономической дифференциации развивающихся стран-членов ЭСКАТО в области морского транспорта", "Морское право и международное судоходство", Материалы конференции молодых ученых и специалистов "Актуальные вопросы повышения эффективности работы морского транспорта" (Москва, январь-март 1984 г.), Сборник Совморниипроекта, М., 1985, 0,4 п.л., № 383 мф-Д85.

4. "Некоторые вопросы участия развивающихся и социалистических стран-членов ЭСКАТО в перевозках массовых грузов", Судоходство и фрахтование (Информационный бюллетень) № 8(254), 1985, 0,6 п.л.

5. "В интересах сотрудничества" (в соавторстве с П.Чечехиным). Вымпел, № 23, 1985, 0,1 п.л.

6. "Participation of developing and socialist countries ESCAP members in bulk cargo transportation", International shipowners Association bulletin, Gdynia, 1985, No 3(54), 0,5 п.л.

7. "Многостороннее сотрудничество развивающихся стран Азии и Африки в области морского транспорта в 80-е годы" (в соавторстве с И.Калинкиной), Экспресс-информация, В/О "Мортехинформреклама", Сер. "Международное сотрудничество в области морского судоходства", М., 1986, № 1(73), 1,0 п.л.

8. "Семинар по управлению, организации и планированию портов" в "Советском ежегоднике морского права", М., В/О "Мортехинформреклама", 1987, 0,3 п.л.

9. "Перспективы регионального сотрудничества стран-членов АСЕАН в области морского транспорта", Экспресс-информация, В/О "Мортехинформреклама", Сер. "Международное сотрудничество в области морского судоходства", М., 1988, № 5(89), 0,2 п.л.

Подписано к печати 01.12.88
Объем 1,0 п.л. Печать офсетная
Тираж 50 экз. Зак. 25

Ордена Трудового Красного Знамени
издательство "Наука"
Главная редакция восточной литературы
103051, Москва К-51, Цветной бульвар 21
3-я типография издательства "Наука"
107143, Москва Б-143, Открытое шоссе, 28