

В. Г. Паршин, А. А. Романенко, В. Н. Соколов

# **МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН**

( Тенденции развития и милитаризация )

Издательство «Наука»

**Валентин Георгиевич Паршин  
Александр Александрович Романенко  
Валериан Константинович Соколов**

**МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ  
КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН  
(тенденции развития и милитаризация)**

Утверждено к печати  
Орденом Трудового Красного Знамени  
Институтом мировой экономики  
и международных отношений АН СССР

Редактор издательства И. С. Додолева  
Художник С. И. Сергеев  
Художественный редактор И. Ю. Нестерова  
Технический редактор М. Н. Комарова  
Корректоры Ф. А. Дебабов, Т. С. Козлова

**ИБ № 26525**

Сдано в набор 7.01.83  
Подписано к печати 4.05.83.  
Т-07641. Формат 60×90<sup>1/16</sup>  
Бумага для глубокой печати  
Гарнитура обыкновенная  
Печать высокая  
Усл. печ. л. 16,25 Уч.-изд. л. 18,6. Усл. кр.-отт. 17,5  
Тираж 1250 экз. Тип. зак. 2447  
Цена 2 р. 90 к.

Издательство «Наука»  
117864, ГСП-7, Москва, В-485, Профсоюзная ул. 90  
2-я типография издательства «Наука»  
121099, Москва, Г-99, Шубинский пер., 10

# ОГЛАВЛЕНИЕ

|                    |   |
|--------------------|---|
| ВВЕДЕНИЕ . . . . . | 3 |
|--------------------|---|

## 1

### МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

#### В ГЛОБАЛЬНОЙ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКОЙ ЭКСПАНСИИ

|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Торговое судоходство на службе монополистического капитала . . . . . | 7  |
| 2. Геополитические доктрины господства на морских путях . . . . .       | 20 |

## 2

### РАЗВИТИЕ ОКЕАНСКИХ И МОРСКИХ СООБЩЕНИЙ

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Структурно-географические изменения в мировых морских перевозках . . . . . | 28 |
| 2. Особенности морских перевозок ведущих капиталистических стран . . . . .    | 44 |
| 3. Военские перевозки морским транспортом . . . . .                           | 71 |

## 3

### МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЛОТ —

#### КОМПОНЕНТ ВОЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ВОЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

|                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. Количественные и структурные изменения морского транспортного флота . . . . .                          | 90  |
| 2. Влияние научно-технического прогресса на развитие морского транспортного флота . . . . .               | 101 |
| 3. Милитаристские приготовления империалистических стран в области морского транспортного флота . . . . . | 120 |

## 4

### ПОРТОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В ЭКОНОМИКЕ

#### И ВОЕННЫХ ПРИГОТОВЛЕНИЯХ

#### ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКИХ ГОСУДАРСТВ

|                                                                                                                                 |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. Послевоенное развитие морских портов . . . . .                                                                               | 135 |
| 2. Морские порты империалистических государств как важнейшие элементы их военно-транспортной и базовой инфраструктуры . . . . . | 167 |
| 3. Порты основных центров капиталистического мира . . . . .                                                                     | 181 |

|                      |     |
|----------------------|-----|
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ . . . . . | 236 |
|----------------------|-----|

|                      |     |
|----------------------|-----|
| ПРИМЕЧАНИЯ . . . . . | 239 |
|----------------------|-----|

|                      |     |
|----------------------|-----|
| ПРИЛОЖЕНИЯ . . . . . | 245 |
|----------------------|-----|

АКАДЕМИЯ НАУК СССР  
ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ  
ИНСТИТУТ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ  
И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ

В. Г. Паршин, А. А. Романенко, В. К. Соколов

# **МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН**

( Тенденции развития и милитаризация )



МОСКВА  
ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»  
1983

В монографии исследуются современное состояние и перспективы развития морского транспорта основных капиталистических стран под углом зрения его экономического и военного использования. Рассматривая различные аспекты развития морского судоходства в условиях капитализма, авторы особенно отмечают его роль важного средства империалистической экспансии. Значительное внимание уделено вопросам подготовки морского транспорта к военному использованию в рамках последних агрессивных стратегических концепций США и НАТО.

Ответственный редактор  
В. А. ПЕРСИАНОВ

## ВВЕДЕНИЕ

Сложные и многогранные проблемы морского транспорта уже длительное время во всем мире пробуждали к себе интерес. Актуальность вопросов судоходства определяется присущим ему высоким динамизмом развития, особенно в условиях научно-технического прогресса, и серьезными структурными сдвигами — организационными, технико-экономическими, географическими. Многие процессы и явления в экономике и международных отношениях в той или иной степени отражаются на развитии этой важной отрасли мирового хозяйства.

Морской транспорт был и остается одним из важных звеньев в переплетении международных торгово-экономических связей. На его долю приходится подавляющая часть мирового внешне-торгового грузооборота, он играет значительную роль в экономическом росте большинства отдельно взятых государств или их коалиций. Его развитие благоприятствует интернационализации хозяйственной жизни на глобальном и региональном уровнях. Торговое мореплавание капиталистических стран имеет существенное значение в обеспечении интеграционных процессов, протекающих в мировом капиталистическом хозяйстве. Вместе с тем в морском торговом судоходстве как одной из наиболее интернационализированных отраслей мирового хозяйства происходит непосредственное соприкосновение интересов стран с различными социальными системами. Поэтому здесь наиболее отчетливо проявляется борьба двух направлений в мировой политике, которые отмечены в Отчетном докладе ЦК КПСС XXVI съезду партии: «С одной стороны, курс на обуздание гонки вооружений, укрепление мира и разрядки, на защиту суверенных прав и свободы народов. С другой стороны, курс на подрыв разрядки, взвинчивание гонки вооружений, политика угроз и вмешательства в чужие дела, подавления освободительной борьбы»<sup>1</sup>. Мировое судоходство испытывает на себе влияние этих противоположных тенденций. Морской транспорт социалистических и капиталистических государств становится в определенной степени проводником соответствующего курса на международной арене.

В наши дни капитализм безвозвратно утратил свою былую монополию в мировом судоходстве. Потерпела провал политика изоляции социалистических стран на фрахтовых рынках, оказались несостоятельными попытки воспрепятствовать фрагованию свободного тоннажа под иностранными флагами и предоставлению торговых судов социалистических парокходств под грузы третьих стран. Западным державам и их судовладельческим монополиям приходится также считаться с выступлениями молодых

развивающихся стран за равноправное участие в торговом мореплавании. Все больше освободившихся стран выходят из-под влияния развитых капиталистических государств, хотя и остаются еще в системе мирового капиталистического судоходства и хозяйства в целом.

В последние годы, несмотря на имеющиеся трудности, осуществление политики мира и разрядки напряженности облегчило регулирование судоходства международными морскими организациями, позволило сделать некоторые позитивные шаги к укреплению взаимовыгодного и равноправного сотрудничества государств в этой области. При решении экономических, технических, правовых и других задач социалистические страны неизменно придерживаются принципов подлинной свободы судоходства. Однако реакционные и милитаристские круги Запада продолжают активно противопоставлять политике мирного сосуществования и справедливого решения насущных задач мореплавания глобальную империалистическую стратегию, направленную на обеспечение монополистическому капиталу господствующего положения. Ими развернута шумная пропагандистская кампания, призванная выдавать устойчивое развитие торгового флота социалистических стран за «натиск красных флотов», за «советскую угрозу» судоходству капиталистических стран.

Ставленники монополистического капитала, толкующие о «драматическом» отставании капиталистических стран в торговом мореплавании, стремятся путем явного искажения существующего положения создать благоприятные условия для применения дискриминационных и протекционистских мер, направленных против судоходства социалистических стран. Реакционная сущность этих кампаний ни раз разоблачалась на страницах советской печати. Однако необходимо подчеркнуть, что в общем тоне подогреваемой на Западе шумихи все чаще звучат откровенно милитаристские призывы использовать морской транспорт в империалистических интересах, особенно при так называемых «критических», или «чрезвычайных», обстоятельствах. Подобные расхожие аргументы в пользу установления западной гегемонии в торговом мореплавании выдвигаются военщиной, представителями крупного бизнеса, государственными морскими чиновниками и политическими деятелями. Они и научно-технический прогресс в торговом флоте и портовом хозяйстве стремятся ориентировать на достижение военно-стратегического превосходства на море.

Как в мирное, так и в военное время характер использования средств морского транспорта прямо зависит от общественного строя, от того, в чьем распоряжении сосредоточены эти средства и каким классовым целям они служат. В книге «Морская мощь государства» Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков отмечал коренное различие в понимании морской мощи Советским Союзом и империалистическими державами. Само существование империализма прямо связано с милитаризмом, поэтому «в концепции морской мощи империалистических государств все

в большей степени превалируют военные аспекты»<sup>2</sup>. Далее он подчеркивает, что «морской транспортный флот капиталистических стран развивается с учетом потребностей войны, как важное средство обеспечения военно-морских флотов, а также перевозки крупных контингентов войск, их вооружения и снаряжения». В современных условиях эта оценка приобретает особую значимость.

Глобальные милитаристские устремления военно-политического руководства США, с новой силой проявившиеся на рубеже 70—80-х годов, курс на военное превосходство, намерение вести агрессивные войны далеко за пределами своих границ существенно повышают военно-транспортную роль торгового флота в стратегических планах Пентагона.

Перед морским транспортным флотом США и их союзников по НАТО ставится задача в пущий момент совместно с транспортной авиацией обеспечить резкое повышение стратегической мобильности сил общего назначения, с тем чтобы придать им способность в сжатые сроки создавать превосходство над противником в избранном районе мира. Американское командование возлагает на морской торговый флот такие задачи, как переброска стратегических резервов с североамериканского континента в другие районы мира, перевозка воинских грузов в интересах тылового обеспечения группировок войск на заморских театрах военных действий (ТВД), доставка тяжелого вооружения и средств материально-технического снабжения для интервенционистских «сил быстрого развертывания» и др.

Особое внимание военно-политическое руководство США и Североатлантического блока уделяет подготовке транспортных флотов стран НАТО для крупномасштабных стратегических морских перевозок войск и грузов в Западную Европу.

В США принимаются меры, рассчитанные на значительное повышение провозной способности морского транспортного флота, привлекаемого к осуществлению воинских перевозок. Основной упор при этом делается на более полное использование морских транспортных ресурсов гражданского сектора и на совершенствование механизма их от мобилизации и централизованного использования. В рамках этих мероприятий реализуется программа повышения мобилизационной готовности торгового флота, предусматривающая значительное увеличение количества мобилизуемых судов и сокращение сроков передачи их министерству обороны<sup>3</sup>. В составе «резервного флота национальной обороны» создается ядро повышенной готовности со сроком подачи судов под погрузку через 5—10 суток после получения приказа. Для этого резервного флота, а также для транспортного флота Командования морских перевозок ВМС приобретаются высокопроизводительные скоростные транспортные суда, создаются отряды так пазываемых заблаговременно размещаемых судов, выдвигаемых в район намечаемого вторжения «сил быстрого развертывания». Каждый такой отряд является плавучим скла-



дом вооружения, боеприпасов и грузов снабжения, необходимых для ведения боевых действий бригадой морской пехоты в течение одного месяца. Проводится подготовка к массовому строительству по типовым проектам в предвоенное и военное время так называемых мобилизационных судов, которые, по мнению военных кругов США, должны будут стать основными транспортными судами на период войны. Разрабатываются технические средства и методы разгрузки транспортных судов и необорудованного побережья для обеспечения доставки грузов на заморские ТВД в условиях выхода из строя морских портов.

Широкий размах военных приготовлений на морском транспорте США и НАТО направлен на создание условий для быстрого переноса военной мощи в различные районы мира путем значительного повышения провозных способностей морского транспортного флота и пропускных способностей портовой системы, дублирования ее средствами рейдовой разгрузки, повышения мобилизационной готовности всех элементов морского транспорта и практической отработки его участия в стратегических перебросках войск в ходе регулярно проводящихся в НАТО учений.

Рост агрессивности империалистической политики в современных условиях, милитаризация различных отраслей экономики стран НАТО, усиление роли военно-промышленного комплекса и нагнетание напряженности на транспортных путях Атлантического, Индийского и Тихого океанов — все это убеждает в необходимости освещения актуальной и недостаточно исследованной проблемы растущего вовлечения торгового судоходства в стратегические приготовления империалистических держав и их военно-политических блоков.

В настоящей книге на большом фактическом материале рассматриваются тенденции развития морского транспорта высокоразвитых капиталистических стран с точки зрения той роли, какую воинствующие круги в лагере империализма придают этой отрасли хозяйства в достижении своих экспансионистских целей. Показывается широкое распространение в капиталистических странах концепций, провозглашающих и пытающихся обосновать политику их господства на море, политику экономического и военного преобладания на океанско-морских коммуникациях. Авторы делают попытку разностороннего исследования развития морских перевозок, транспортного флота и портов основных капиталистических стран, уделяя одновременно значительное внимание вопросам милитаризации морского транспорта и планам его военного использования.

Авторский коллектив: А. А. Романенко (гл. 1 и 2), В. Г. Паршин (гл. 3), В. К. Соколов (гл. 4).

Руководитель авторского коллектива — кандидат военно-морских наук, доцент В. Г. Паршин.

# I

## **МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ В ГЛОБАЛЬНОЙ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКОЙ ЭКСПАНСИИ**

### **1. Торговое судоходство на службе монополистического капитала**

Образование и функционирование мирового капиталистического хозяйства с присущими ему международным разделением труда и глобальными рыночными связями во многом обязаны быстрому развитию торгового судоходства. Роль судоходства в интенсификации мирохозяйственных связей капитализма продолжает усиливаться в современных условиях.

Морской транспорт — главный международный вид транспорта, пригодный по своим технологическим свойствам для перевозок самых разнообразных грузов. Постоянное совершенствование средств транспортировки и перегрузки, улучшение всей организации торгового судоходства — это объективный процесс, который стимулируется общим развитием экономики государств и, в свою очередь, открывает новые перспективы хозяйственного роста. Но в империалистических странах, где производительные силы сосредоточены в руках крупнейших монополистических группировок, торговое судоходство неизбежно становится на службу их интересам, превращается в важное средство достижения монополистических целей на мировой арене. Особый отпечаток на деятельность морского транспорта, на выполняемые им функции накладывает сама сущность международных отношений при капитализме, заключающаяся, по словам В. И. Ленина, в «открытом грабеже слабого»<sup>1</sup>.

Транспортно-экономические связи в капиталистическом мире в условиях господства немногих империалистических центров и угнетения слабо развитой и зависимой от них периферии отражают неравноправный и неэквивалентный обмен, далекий от взаимовыгодного международного сотрудничества. Морские грузопотоки часто в видимой натурально-вещешной форме отражают направления торгово-экономической экспансии империалистических держав, пути хищнического выкачивания монополиями природных богатств других стран в целях получения наивысшей прибыли.

Океанские и морские пути сообщения использовались и продолжают использоваться монополистическим капиталом для проникновения на рынки сырья и сбыта, для пространственного расширения сферы капиталистической эксплуатации.

Этот аспект деятельности морского транспорта капиталистических стран проявился уже на этапе становления монополистического капитализма, когда в результате многочисленных морских колониальных экспедиций и завоеваний произошел окончательный территориальный раздел мира. Судоходство стало связующим звеном между метрополиями и их владениями в различных частях света, без него было бы невозможно само существование огромных колониальных империй. Морской транспорт реализовывал торгово-промышленные возможности «евроцентрического» капитализма, давал возможность метрополиям использовать материальные и людские ресурсы отдаленных земель, накапливать силы для экономического и военного подавления соперников.

Колониальные устремления с необходимостью вели к усовершенствованию самих условий судоходства. Незначительная дальность и автономность плавания пароходов, пуждавшихся в частом пополнении запасов угля, требовали устройства подконтрольных пунктов бункеровки на морских путях. Эти «угольные станции» — базы снабжения торговых и военных судов — становились своего рода плацдармами для дальнейшей экспансии. Так, проникновение Германии в Циндао и в другие приморские пункты Китая в конце прошлого века современники недаром связывали с ее стремлением «приобрести там точку опоры, хотя бы небольшой кусочек земли, но такой, где она могла бы распоряжаться полновластно, где ее суда могли бы беспрепятственно пополнять свои запасы угля и провианта»<sup>2</sup>. После обустройства такого рода «опорных пунктов» в морских гаванях на Маршалловых и Каролинских о-вах Германия вскоре полностью овладела этими островами. Вторжение Италии в Эритрею и Сомали также произошло после приобретения одной из итальянских судовладельческих компаний бухты Ассаб в Красном море. Но наиболее развитую сеть «опорных пунктов» морской экспансии создала Великобритания (Гибралтар, Лас-Пальмас, Мальта, Адён, Сингапур и др.), промышленное и морское первенство которой были взаимообусловлены.

Быстрый рост мирового промышленного производства в конце прошлого века сопровождался коренной перестройкой его отраслевой структуры, что решающим образом отразилось на морских перевозках. Сырье и продукция тяжелой индустрии стали вытеснять в морских перевозках изделия легкой промышленности и традиционные «колониальные товары». В изменившихся условиях все более возрастал спрос на различные виды сырья. «Чем выше развитие капитализма, — отмечал В. И. Ленин, — чем сильнее чувствуется недостаток сырья, чем острее конкуренция и погоня за источниками сырья во всем мире, тем отчаяннее борьба за приобретение колоний»<sup>3</sup>. С развитием морского судоходства расширялись возможности доступа к заокеанским источникам сырья.

В заокеанских владениях морские порты открыли путь для колониального грабежа и эксплуатации народов. До сих пор ко-

фигурация транспортной сети в бывших колониях и зависимых странах носит сильный отпечаток политики создания «линий проникновения», ведущих от портов в глубь материков к залежам полезных ископаемых.

Развитие судоходства и технологии морских перевозок, стимулированное спросом со стороны всего капиталистического хозяйства, давало возможность вовлекать в оборот все больше минеральных ресурсов заокеанских территорий. Совершенствование средств транспортировки и перегрузки открывало пути к новым, более отдаленным ресурсам, прежде недостижимым для монополий. Прямой колониальный грабеж позволил империалистическим державам накопить огромные средства и вложить их в развитие своей индустриальной базы. Большие прибыли приносила и продажа первичного колониального сырья на рынках третьих стран. Таким способом за счет интенсивной эксплуатации природных богатств Индонезии происходил, например, приток средств в руки голландской буржуазии. На этой же основе развивалось морское судоходство Нидерландов до второй мировой войны. Целые отрасли в промышленности капиталистических стран возникали и укреплялись благодаря поставкам из колоний богатого и дешевого сырья. Так, ввоз из Катанги рудного сырья позволил Бельгии создать и развить мощную цветную металлургию, а потом в разгар «холодной войны» 50-х годов Бельгия с выгодой поставляла из Катанги в США урановое сырье.

После распада колониальной системы империализма добившиеся политической независимости страны Африки, Азии и Латинской Америки не могли в короткий срок ликвидировать монотоварную специализацию, свое положение сырьевых придатков заокеанских держав. С помощью разнообразного арсенала неоколониалистских методов империалистические государства стремились удержать развивающиеся страны в орбите мирового капиталистического хозяйства, закрепить одностороннюю ориентацию их внешнеэкономических связей. Во многих случаях монополиям развитых капиталистических стран удавалось сохранять важные позиции в экономике освободившихся стран, оставлять под своим контролем их горнодобывающую промышленность, порты вывоза и транспортный флот.

С течением времени развитие и совершенствование морского транспорта позволило капиталистическим монополиям намного удешевить доставки сырья, что вместе с сокращением затрат на освоение огромных высококачественных месторождений полезных ископаемых в разных районах мира привело к увеличению доли сырья, импортируемого морским путем, в общем объеме его потребления. Рост экономической мощи развитых капиталистических государств перестал зависеть в решающей степени от удачной комбинации природных условий и ресурсов в пределах их национальных территорий (например, сочетания железорудных и угольных месторождений). В условиях же империалистических отношений наличие в зависимых странах надежных источников

сырья стало не только средством обогащения монополий, но и важным фактором военной активности буржуазных государств. «В настоящее время,— справедливо отмечал известный советский ученый А. А. Санталов,— трудно пазвать какой-либо вид сырья, который в империалистических странах не имел бы в той или иной степени военно-стратегического значения»<sup>4</sup>. В ведущих капиталистических странах в среднем от 5 до 10% основных сырьевых материалов используется в военных целях<sup>5</sup>.

Одним из признаков ориентации империалистических стран на ввоз сырья морем является сосредоточение многих отраслей тяжелой индустрии (энергетики, нефтепереработки, химии и нефтехимии, черной и цветной металлургии) в непосредственной близости от глубоководных портов. Такая концентрация производства дает наибольшие выгоды при организации сырьевого снабжения и вывоза готовой продукции. Использование дешевого импортного сырья, доставленного морским транспортом, namного повышает конкурентоспособность приморских предприятий. Во всех империалистических странах за последние десятилетия форсированными темпами проводились также мероприятия по обеспечению удобных выходов к морю для внутренних промышленных центров путем строительства судоходных каналов, железных дорог и скоростных автострад.

В современных условиях резко усилилось стремление молодых независимых государств установить эффективный контроль над национальными природными богатствами, над внешней торговлей сырьем, добываемым на их территориях. В ряде случаев вслед за национализацией месторождений, подъездных путей и перегрузочных портовых сооружений следовало сокращение поставок добываемого сырья в целях сбережения природных богатств, прежде расточительно эксплуатировавшихся иностранными монополиями. Но и в этой изменившейся обстановке отнюдь не наблюдалось падения роли морских сообщений, так как спрос на топливно-сырьевые материалы продолжает расти во все увеличивающихся размерах. Стали разрабатываться месторождения, расположенные в развивающихся странах, относительно «благополучных» в смысле борьбы за экономическую независимость.

Учитывая масштабы ведущихся военных приготовлений и вероятность перебоев в закупках сырья на внешних рынках, капиталистические страны перешли к целенаправленной политике сохранения собственной сырьевой базы, увеличили разработку месторождений в «политически надежных» государствах — Канаде, Австралии, ЮАР, а также в труднодоступных районах Аляски, Гренландии, северной Скандинавии. Это расширяет географию морских сообщений, ведет к удлинению маршрутов перевозок и изменению их грузонапряженности, требует ввода в строй транспортных судов с новыми технико-эксплуатационными характеристиками.

Со стремлением к установлению контроля над источником минерального сырья в политически стабильных районах во мно-

гом связаны усилия крупных империалистических государств осуществить раздел континентального шельфа, дна морей и океанов, содержащих огромные потенциальные запасы полезных ископаемых. Экспансия монополистического капитала в Мировом океане также опирается на крупный флот специализированных судов, инвестиции в который за последние годы стремительно возросли.

Новые аспекты приобрел морской транспорт в борьбе империалистических стран за внешние рынки сбыта. На смену безраздельному господству на «собственных» колониальных рынках, закрытых для товаров конкурентов, пришло упорное соперничество империалистических держав и ТНК. Изыскиваются различные формы передела целых географических регионов развивающихся стран. Однако на первый план выдвинулись в области сбыта морские внешнеторговые связи между самими империалистическими государствами как следствие углубляющегося международного разделения труда и высокого уровня производства.

Морской транспорт дает возможность с максимальной выгодой использовать объективный процесс интернационализации производства, преимущества международной специализации и кооперирования, связанные с эффективным применением достижений научно-технического прогресса. Росту заинтересованности ведущих капиталистических стран Запада во взаимных транспортно-экономических связях способствовали ослабление торговых барьеров, возрастание емкости рынков потребительских товаров и другие факторы. Но особое значение имеет тот факт, что продукция наиболее передовых отраслей производства может найти наибольший сбыт именно в промышленно развитых государствах.

В результате самой широкой межфирменной специализации в рамках всего мирового капиталистического хозяйства возросла доля заграничных поставок машин и оборудования для вновь строящихся или модернизируемых промышленных объектов, причем ввоз из-за моря покрывает нужды не только сложных гигантских комплексов, но и сравнительно мелких предприятий. В то же время развитие наиболее прогрессивных в научно-техническом отношении отраслей также связано с ростом морских перевозок, так как именно эти отрасли особенно нуждаются в широком поступлении своей продукции на рынки других капиталистических государств, отделенных друг от друга огромными пространствами океана. Получает все большее распространение обмен не только готовыми изделиями, но и материалами, деталями, узлами и компонентами, предназначенными для дальнейшей обработки или окончательного монтажа. Зависимость от заграничных рынков сбыта количественно отражается экспортной квотой — отношением экспорта товаров к валовому национальному продукту. По данным Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), за 1960—1980 гг. в США этот показатель увеличился с 3 до 8%, в ФРГ — с 16 до 23, в Великобритании — с 16 до 25, во Франции — с 11 до 17, в Японии — с 9 до 12%.

В интернационализации капиталистической экономики особая роль принадлежит международным монополиям, которые ведут свои операции в масштабах всего капиталистического мира и контролируют основную часть внешней торговли. Современный уровень развития морского судоходства гарантирует практически беспрепятственную и сохрпнную доставку готовой промышленной продукции с любыми транспортными характеристиками. Внедрение новых технологических схем перевозок позволяет в достаточно сжатые сроки осуществлять товарообмен между развитыми капиталистическими странами или многочисленными зарубежными филиалами международных монополий в развивающихся государствах. Благодаря налаживанию регулярных морских сообщений процесс межфирменной и внутрифирменной международной специализации и кооперации, используемый в интересах крупного монополистического капитала, продолжает углубляться.

Говоря о рынках сбыта, следует отметить большую роль морского транспорта в функционировании военного рынка. Торговое судоходство позволяет буржуазным государствам осуществлять взаимные поставки вооружения, а также продажу его в развивающиеся страны, которые оказываются втянутыми в гонку вооружений. Кооперирование и специализация в военном производстве империалистических государств, мероприятия по стандартизации вооружения в рамках НАТО ведут к изготовлению массовых партий оружия в отдельных странах с последующей поставкой его всем армиям этого блока. Рыночный механизм военного бизнеса, достигший невиданного размаха, действует благодаря морским связям поставщиков и потребителей, которые осуществляются напрямую или через третьи страны (для обхода формальных запретов на поставки оружия, например, расистской ЮАР) с использованием подставных флагов и судовладельческих компаний.

С деятельностью морского транспорта отчасти связана и такая форма экономической экспансии, как расширение инвестиционной деятельности. Вывоз капитала, составляющий одну из важнейших экономических основ империализма, не только не исключает вывоза товаров, в том числе морем, но и призван всемерно поощрять товарный экспорт, удерживать старые заокеанские рынки сбыта и приобретать новые. Заграничные инвестиции, как правило, сопряжены с вывозом в страны, служащие объектом приложения капитала, разнообразного оборудования, узлов, запасных частей для строящихся предприятий производственного или непроизводственного назначения. Экспорт капитала способствует развитию заокеанской сырьевой сети, повышению емкости внешних рынков. Многие инвестиции непосредственно направляются на совершенствование морской транспортной инфраструктуры развивающихся стран, слабость которой препятствует деятельности монополистического капитала. Предоставление средств на модернизацию портов в современной Индонезии, например, прямо связывается военными кругами капита-

листических стран с обеспечением заходов туда боевых кораблей, контролирующих проливы и судоходные пути на стыке Тихого и Индийского океанов.

Приток капитала в экономику развивающихся стран дает возможность империалистическим державам глубже и надежнее внедряться в разработку там сырьевых месторождений на основе долгосрочных контрактов. Часть средств идет на нефтеисследовательские работы, на строительство дополнительных рудников и других добывающих предприятий, которые не в состоянии пока своими силами создать молодые государства, но в которых крайне заинтересованы международные монополии.

Важно отметить, что империалистические государства во взаимоотношениях со многими странами, освободившимися от колониальной зависимости, уже не могут проводить политику консервации их отсталой экономики, сохраняя эти страны в роли своих аграрно-сырьевых придатков. Становится уже невозможным открыто игнорировать необходимость индустриализации молодых государств.

Капиталистические монополии привлекает в развивающиеся страны и более высокая норма прибыли, получаемая за счет эксплуатации дешевой рабочей силы и природных богатств. Иностранный капитал захватывает ключевые позиции в экономике молодых государств, сохраняет в той или иной форме контроль над источниками сырья. Внедряясь в государственный сектор с помощью смешанных компаний, образованных совместно с национальными организациями, монополии стремятся лишить его антиимпериалистической направленности, придать ему государственно-монополистические черты по образцу ведущих капиталистических стран.

Морскому транспорту принадлежит большая роль в реализации этого нового поворота империалистической стратегии в отношении развивающихся государств. На территорию этих стран, в первую очередь отличающихся благоприятной социально-экономической обстановкой и мягким «инвестиционным климатом», переносится целый ряд материалоемких, энергоемких, конвейеропоточных, экологически «грязных» производств. В портовых центрах развивающихся стран оседают сотни филиалов ТНК, которые выпускают отдельные компоненты или детали тех или иных изделий, ведут сборочно-монтажные работы, частичную переработку или облагораживание сырья перед его вывозом за океан. В последнем случае головные предприятия фирмы получают обогащенное сырье дешевле, чем при обработке в развитых странах. Нередко оказывается выгоднее вывозить и готовую продукцию от таких дочерних предприятий, действующих под маркой местного капитала, что позволяет, например, пропихать на труднодоступные рынки развивающихся стран.

Задействование международными монополиями в развитых капиталистических и развивающихся странах множества дочерних предприятий, связанных едиными технологическими цикла-



ми, сопровождается непрерывными перебросками на дальние расстояния грузов самой широкой товарной номенклатуры. Они создают устойчивые потоки грузов между рассеянными по всему земному шару производственными отделениями одной и той же монополии и имеют только видимость международного товарного обмена, т. е. морские сообщения здесь теряют характер внешне-торговых перевозок\*. Расширение этой формы монополистической экспансии потребовало существенного улучшения организации деятельности морского транспорта в развивающихся странах. Именно по этой причине в самом привлекательном регионе для «выноса» трудоемких производств — странах Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии, обладающих весьма дешевой, но достаточно квалифицированной рабочей силой, за последние годы наблюдается необычное оживление морского судоходства.

Будучи одним из средств глобальной торгово-экономической экспансии монополий и империалистических держав, морское судоходство как отрасль хозяйственной деятельности в то же время представляет собой самостоятельную сферу прибыльных капиталовложений. Борьба за преобладание на фрахтовых рынках, за доходы от морских перевозок всегда была составной частью общего экономического соперничества буржуазных стран, во многом определяющего содержание проводимой ими морской транспортной политики.

Финансовые выгоды от деятельности морского транспорта достаточно весомы. Она обеспечивает экономии валюты за счет сокращения фрахтования иностранного тоннажа и валютные поступления от перевозок собственным флотом во внешней торговле и в «росс-трейде» (перевозки между иностранными портами). Приток средств по морским статьям «невидимого» экспорта может сокращать или перекрывать отрицательное сальдо платежного баланса. Однако достоверные исчисления и межстрановые сопоставления этих данных затруднены, так как, по словам Г. А. Левикова, принятые в капиталистических странах «схемы и методы составления судоходных балансов не дают четкого представления о реальном вкладе морского транспорта в платежный баланс»<sup>6</sup>.

Источником извлечения доходов для ряда капиталистических государств, прежде всего для Нидерландов, является, помимо фрахтовых операций, обслуживание крупных транзитных грузопотоков в собственных портах. Борьба за привлечение иностранных грузов, за передел грузообразующих районов в зоне тяготения портов в значительной мере обостряет противоречия внутри ЕЭС<sup>7</sup>.

Морской транспорт в капиталистических странах относится к одной из наиболее высокомонополизированных отраслей хозяй-

---

\* По оценке экспертов ЮНКТАД, в начале 80-х годов около 30% внешнеторговых операций капиталистического мира приходилось на внутрифирменный оборот.