

**Русинов Игорь Александрович,**  
д.т.н., профессор, заведующий кафедрой коммерческой эксплуатации водного транспорта ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова»  
тел.: 322-77-89, м.т. 351  
E-mail: RusinovIA@gumrf.ru

**Гаврилова Ирина Александровна,**  
к.э.н., доцент кафедры частного права ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова»  
Тел.: +7(921)447-49-99  
E-mail: gavrilova.irina.a@gmail.com

**Нелогов Андрей Георгиевич,**  
доцент кафедры коммерческой эксплуатации водного транспорта ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова»  
Тел.: +7(962)712-16-89  
E-mail: andrey.nelgov@united-transport.ru

## **Политика Японии в области регулирования линейного судоходства**

***Аннотация.** Статья продолжает серию публикаций, посвящённых нормативной базе линейного судоходства «основных морских» стран мира. Отечественные исследователи периодически и весьма успешно обращались к теме функционирования морского транспорта Японии, регулирования его деятельности и значения для внешней торговли. Тем не менее, авторы считают необходимым посвятить этой теме одну из статей цикла, поскольку за время, прошедшее с публикации последней из таких работ в мировом судоходстве произошли серьёзные изменения. В статье представлена краткая информация о крупнейших японских судоходных компаниях, их участии в объединениях перевозчиков. Рассматривается деятельность регулятора, принципы его деятельности и отдельные случаи из практики. Статья знакомит читателя с содержанием Доклада делегации Японии на совещании в Организации экономического сотрудничества и развития, прошедшем в Париже в сентябре 2015 года.*

***Ключевые слова:** линейные конференции, линейное судоходство, морские перевозки в Японии, морской транспорт, Федеральная морская комиссия.*

***Abstract.** The article continues the series of publications devoted normative base of liner shipping "main sea" of the world. Russian researchers periodically and successfully applied to the subject of the operation of maritime transport Japan, the regulation of its activities and values for foreign trade. However, the authors consider it necessary to devote to this subject one of a series of articles, because of the time elapsed since the last publication of such works were serious changes in world shipping. The article presents a summary of Japan's largest shipping company, their involvement in associations of carriers. The article discusses the activities of the regulator, the principles of its activity and the individual case studies. The article introduces the reader to the contents of the report of the Japanese delegation at the meeting of the Organization for Economic Cooperation and Development, held in Paris in September 2015.*

***Keywords:** liner conference, liner shipping, ocean freight in Japan, maritime transport, the Federal Maritime Commission.*

### **Введение**

Статья продолжает серию публикаций [1, с. 56-66; 2, с. 53-64; 3, с. 113-116], посвящённых нормативной базе линейного судоходства «основных морских» стран мира. Оте-

чественные исследователи периодически и весьма успешно обращались к теме функционирования морского транспорта Японии и его влияния на внешнюю торговлю. Среди наиболее удачных и значимых работ следует отметить труды Г.А. Левикова «Морской транспорт послевоенной Японии» [4] и Н.Н. Латышевой «Морской транспорт современной Японии» [5].

Несмотря на весьма специфический уклад национального судоходства нельзя говорить о самоизоляции японского судоходства. Японские перевозчики ориентированы на обслуживание внешней торговли, глубоко интегрированы в структуры мощных финансово-промышленных групп. Они являются важной составной частью глобального рынка морских перевозок вообще и линейных перевозок в частности. Будучи зависимыми от внешних рынков они находятся под влиянием нормативных актов, принимаемых в США и ЕС. Ориентация на национальную грузовую базу снижает, но не может полностью исключить влияние процессов, которые происходят в мировом судоходстве. Японские компании также как и другие сталкиваются с негативными явлениями, в связи с влиянием кризиса на грузовую базу, и находятся под давлением со стороны конкурентов.

Авторы считают необходимым посвятить теме регулирования линейного судоходства в Японии одну из статей цикла, обратив, прежде всего, внимание читателей на события, которые имели место в последнее время. В данной статье представлена краткая информация о крупнейших японских судоходных компаниях, их участии в объединениях перевозчиков. Рассматривается деятельность национального регулятора, принципы его работы и отдельные случаи из практики. Статья знакомит читателей с содержанием доклада японской делегации на совещании в Организации экономического сотрудничества и развития, прошедшем в Париже в сентябре 2015 года. Авторы надеются, что эта статья станет полезным дополнением к названным выше работам, посвящённым морскому судоходству Японии и, возможно, определённым сигналом для более глубоких исследований этой интересной и важной темы.

### **Краткая историческая справка**

История японского морского транспорта, в современном его представлении, берет начало в середине XIX века. Япония является островным государством. Вскоре после того, как Япония отказалась от политики самоизоляции, благополучие государства во многом стало зависеть от дееспособности военного и гражданского морского флота. Внешняя политика государства была направлена на активную региональную экспансию. При этом ещё во время военной экспедиции 1874 года на Тайвань, правительство пришло к выводу

о необходимости иметь торговый флот, обладающий высокой мобилизационной способностью.

К началу второй мировой войны в стране насчитывалось свыше 200 судоходных компаний. Процессы концентрации, характерные для финансового капитала и промышленности, также в полной мере относились и к морскому транспорту. На долю 16 компаний приходилось 60% тоннажа (по валовой вместимости). После полного уничтожения транспортного флота во время Второй мировой войны, судоходство Японии было воссоздано за счёт национальных ресурсов и при активном участии американского капитала. В 1964 году государство сконцентрировало практически все активы японского морского торгового флота в шести ключевых компаниях, объединивших 97 судоходных компаний и владевших в 1964 году 81% линейного тоннажа Японии.

Шесть мега-компаний – это Mitsui O.S.K. (MOL O.S.K.), контролируемая группами Мицуй и Сумитомо; Nippon Yusen (NYK), контролируемая Мицубиси; Kawasaki (K Line), контролируемая Кавасаки; Japan Line, контролируемая японским промышленным банком; Yamashita-Shinnihon, контролируемая Санва и Showa, контролируемая Фудзи.

Данные по составу флота, после объединения 1964 года, приведены в таблице 1 (в тысячах тонн DWT).

Таблица 1

Состав флота после объединения 1964 г. [6]

Группа	Линейный флот	Трамповый универсальный	Трамповый специализированный		Итого
			сухогрузный	танкерный	
Mitsui O.S.K.	1121	507	213	477	2318
NYK	835	335	314	795	2279
K Line	607	133	146	645	1531
Yamashita-Shinnihon	308	312	148	346	1114
Japan Line	234	219	179	446	1078
Showa	49	175	445	348	1017
Итого	3154	1681	1445	3057	9337

В 1989 году две из шести компаний, Yamashita-Shinnihon Steamship Co. Ltd и Japan Line Ltd, объединились, создав Navix Line. В 1998 году, другая компания, NYK, объединилась с Showa Line Ltd. В том же году Mitsui O.S.K. Lines Ltd (MOL O.S.K.) объединилась с Navix Line. В результате этих слияний число компаний снизилось до трёх, NYK, MOL O.S.K. и K Line.

Возвращаясь к событиям 1964 года, нужно отметить, что они представляли собой государственно-монополистическое вмешательство в функционирование и развитие морского транспорта. На это были весомые причины.

Во-первых, флот имел исключительное значение для экономики страны в целом. Во-вторых, потери, понесённые во время Второй мировой войны, оказались настолько серьёзными, что японские компании не имели возможности преодолеть проблемы без существенной поддержки со стороны государства. В-третьих, финансовая олигархия Японии стремилась повысить конкурентоспособность национального флота в ситуации жёсткой конкуренции между перевозчиками и давления со стороны иностранных государств. О ситуации в мировом судоходстве, сложившейся в то время, мы подробно рассказывали в предыдущих статьях. И, наконец, несмотря на демилитаризацию страны, её торговый флот имел большое значение, как с точки зрения военно-стратегических целей собственно Японии, так и для её новых союзников, прежде всего США.

Основные формы государственно-монополистического регулирования в области морского транспорта, отмеченные Г.А. Левиковым в 1969 году, были следующими:

- государственная собственность;
- государственное кредитование и субсидирование частных компаний;
- регулирование частных капиталовложений с помощью налоговой политики;
- экономическое программирование.

Значение термина «экономическое планирование» требует уточнения. По словам Заместителя директора бюро морского транспорта министерства транспорта Японии Юдзи Савы, «плановая экономика в Японии не практикуется. Поэтому в строгом смысле это лишь «оценка», имеющая более или менее высокую вероятность реализации... Однако в соответствии с этой «оценкой» японское правительство разрабатывает бюджетные предположения для осуществления программ повышения доли государственных инвестиций в общественном капитале. Проекты государственных бюджетов в части помощи частным предприятиям также составляются согласно «оценке»... Правительство ежегодно выделяет ассигнования для помощи при строительстве новых судов определённого (суммарного) тоннажа. На усмотрение частных предприятий остаётся решение о строительстве судов в размере указанного тоннажа и об их типах» [7]. Поэтому, Г.А. Левиков делает вывод о том, что «...при всём ориентировочно-желательном характере экономического планирования оно приблизилось к императивному планированию» [4].

Среди инструментов государственного регулирования центральное место принадлежало финансово-кредитной системе. Государство финансировало реконструкцию портов

и строительство флота через общий счёт, созданный для целей проведения «общественных работ». Этот счёт формировался через центральный государственный бюджет, а также за счёт взносов физических и юридических лиц – клиентуры морского транспорта. Суммарная доля последних не превышала 10%. Японский банк развития (The Development Bank of Japan) был ответственным за проведение интеграции судоходных компаний, хотя, как мы можем видеть, это была масштабная модернизация отрасли, а не простое сложение судоходных активов отдельных компаний. В результате за относительно короткий период позиции японских компаний на мировом фрахтовом рынке значительно усилились как в сегменте линейных, так и в сегменте трамповых перевозок. Названные выше компании заняли место среди крупнейших предприятий в мировом масштабе и сохраняют свои позиции до настоящего времени.

### **Современная политика Японии в области линейного судоходства**

Для оценки современной политики Японии в области линейного судоходства обратимся к Докладу национальной делегации Японии на форуме Организации экономического сотрудничества и развития (Organization for Economic Co-operation and Development), посвящённом вопросам конкуренции в области морских линейных перевозок, проходившем в июне 2015 года в Париже [8].

Делегация отметила, что экономическое развитие Японии, как островного государства, во многом зависит от внешней торговли. Логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности опирается на участие национальных компаний в международных перевозках грузов. 99,7% международных грузовых перевозок выполняется морским транспортом. Все три основные японские судоходные компании – Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK), Mitsui O.S.K. Lines (MOL O.S.K.) и Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (K Line) – обеспечивают как линейные, так и трамповые перевозки.

Регулирование отрасли морских перевозок осуществляется национальным регулятором – Japan Fair Trade Commission (JFTC). JFTC определяет линейные перевозки как «услуги морских перевозчиков на определённых маршрутах с заявленным количеством судов, между определёнными портами, с фиксированными датами заходов и без ограничения количества принимаемого к перевозке груза». JFTC утверждает, что специфика организации морских линейных контейнерных перевозок, заключающаяся в управлении значительным количеством собственных контор (офисов) и представительств судоходных компаний, судов, контейнеров и терминалов, приводит к большой капиталоемкости индустрии.

стрии и, как следствие, образованию олигополии на рынке с участием незначительного числа компаний.

Несмотря на то, что японские национальные компании входят в число крупнейших судоходных компаний мира, доля услуг, оказываемых ими в сегменте контейнерных перевозок, сравнительно невелика. Так, в общем объёме продаж NYK контейнеры имеют 21%, MOL – 40%, K Line – 41%. В результате, доля японских компаний в мировом контейнерном флоте суммарно составляет около 8%.

По состоянию на середину 2016 года японские компании участвуют в нескольких объединениях перевозчиков – конференциях и альянсах. Наиболее существенные конференции судовладельцев, в которых участвуют все или некоторые из японских перевозчиков это:

- Australia New Zealand / Eastern Shipping Conference (ANZESC);
- Far East / South Asia – Middle East Conference (FESAMEC);
- Japan / Gulf of Aden & Red Sea Ports Conference (JGARSPSC).

Японские перевозчики участвуют в следующих альянсах:

- G6 = Grand Alliance (NYK) + New World Alliance (MOL);
- CHYKE (K Line).

Однако указанные альянсы находятся в стадии серьёзной трансформации в связи с очередными значительными слияниями и поглощениями, произошедшими в отрасли в 2015 – 2016 годах.

Антимонопольное регулирование деятельности морских линейных перевозчиков осуществляется на основании Закона о Судоходстве (Maritime Transport Act) 1949 [9], основной задачей которого является содействие развитию морского флота и, как следствие, росту общественного благосостояния через доступ к адекватному и справедливому транспортному обслуживанию внешней торговли.

Согласно Закону судоходные компании имеют освобождение из-под действия антимонопольного законодательства при условии подачи предварительной информации о ставках фрахта в Министерство Транспорта (в настоящее время в Министерство Землепользования, Инфраструктуры, Транспорта и Туризма). Освобождение действует как в отношении конференций, так и в отношении альянсов. Тем не менее, в отдельных случаях, когда интересы потребителей ущемляются в результате каких-либо нарушений или злоупотреблений со стороны перевозчиков, что исключает или незаконно ограничивает конкуренцию, на отдельных направлениях или в отдельных случаях, Антимонопольное законодательство может быть применено, несмотря на общее освобождение. В таких слу-

чаях Министерство самостоятельно или по требованию JFTC может ограничить или запретить действие любых международных объединений морских перевозчиков. Принятие решения в отношении деятельности объединения перевозчиков основывается на предварительном изучении содержания их договорённостей.

В результате изменения антимонопольного законодательства Японии в 1999 году, Закон о Судоходстве 1949 года был исправлен и дополнен. Освобождение из-под действия антимонопольного законодательства для морских перевозчиков сохранилось, но Министерство транспорта получило возможность оценивать соглашения перевозчиков и их тарифы на основании чётко определённых критериев:

1. Соглашение не должно ущемлять права потребителей;
2. Соглашение не должно носить дискриминационный характер;
3. Соглашение не должно ограничивать право на присоединение или выход;
4. Эти условия являются минимально необходимыми.

В исследовании, проведённом JFTC в 2005 году, отмечается, что общие тарифы, устанавливаемые конференциями, более не имеют практического значения. Хотя некоторые действия перевозчиков, такие как увеличение базового тарифа (General Rate Increase GRI или General Rate Restoration GRR), до сих пор являются действенным инструментом для влияния на уровень ставок. При этом такое увеличение ставок принимается перевозчиками в одностороннем порядке и не имеет понятного метода определения величины GRI.

JFTC внимательно изучает международную практику, то есть порядок решения подобных вопросов в иных важных, с точки зрения организации морских линейных контейнерных перевозок, юрисдикциях. Среди ключевых моментов, имеющих влияние на развитие отрасли морских контейнерных перевозок, JFTC отмечает введение в действие Закона о Судоходстве США - ОСРА (1998) [10] и прекращение действия исключения для морских перевозчиков в ЕС (2008, 2013) [11].

В последние годы наиболее значительный случай нарушения антимонопольного законодательства, к которому имеют отношение японские судоходные компании (NYK, K Line), касается морских линейных перевозок в сегменте перевозки автомобилей и другой самоходной техники. В результате расследования, проведённого антимонопольными ведомствами нескольких государств, было установлено, что в целях предотвращения снижения ставок фрахта, в 2008 году ряд перевозчиков согласовал между собой минимально допустимый уровень ставок для определённых потребителей на четырёх океанских маршрутах. Также перевозчиками было согласовано, что потребители, имевшие договорные

отношения с одним из перевозчиков, при обращении к другим перевозчикам не могли получить более низкие цены, чем они имели от первого перевозчика. JFTC установил, что достигнув такого соглашения перевозчики существенно ограничили конкуренцию в области морской перевозки автомобилей вопреки общественному интересу. Тем самым компании нарушили Статью 3 (запрет на необоснованное ограничение свободы торговли) Антимонопольного закона. Расследование указанного случая было завершено в 2014 году.

В целом, политика Японии в области линейного судоходства учитывает особенности государственно-монополистического капитализма, прежде всего наличие мощных финансово-промышленных групп и широкую диверсификацию осуществляемой ими деятельности. Она направлена на создание и сохранение наиболее благоприятных условий для всестороннего обслуживания национальной внешней торговли японскими перевозчиками. Проведя в середине 60-х годов прошлого века модернизацию отрасли, Япония прочно заняла место среди ведущих судоходных держав мира.

### **Некоторые случаи воздействия регуляторов на линейное судоходство Японии**

Можно представить, что развитие линейного судоходства в Японии – это череда достижений и успехов, являющихся результатом мудрого решения, принятого в середине 60-х годов, а затем аккуратно и последовательно исполняемого. Однако, это не совсем так. Японское судоходство достигло выдающихся успехов и представляет в настоящее время мощный инструмент для обеспечения интересов национальной внешней торговли. Но, за прошедшие пятьдесят лет капиталистическое линейное судоходство постоянно сталкивалось с серьёзными кризисами, становилось субъектом в борьбе за влияние на систему, обеспечивающую движение товаров на глобальных рынках. Эти явления не обошли стороной и Японию. Остановимся на случаях, которые указывают на очевидные проблемы, связанные с большой зависимостью японских компаний от доступа на американский рынок.

17 октября 1997 года Президент Соединённых Штатов Америки Уильям Дж. Клинтон выступил с сообщением об японско-американском Соглашении, касающемся использования японских портов. Он сказал: «Я рад, что наши переговорщики достигли принципиального соглашения, которое делает возможным работу американских компаний в японских портах. В течение продолжительного времени мы оказывали давление на Японию для того, чтобы она взяла на себя твёрдые обязательства провести либерализацию условий работы в своих портах. Сейчас мы можем сказать – они сделали это. Япония согласилась обеспечить подготовку и скорейшее развитие разрешительных процедур, кото-



рые позволят американским судам посещать японские порты и пользоваться альтернативным портовым сервисом, в котором не будет участвовать Japan Harbour Transportation Authorities (японские портовые власти). Это соглашение, после завершения детального обсуждения, позволит американским компаниям участвовать и побеждать в борьбе на глобальных рынках...»[12].

Обращаясь к истории этого вопроса, мы находим, что отправной точкой является желание некоторых американских компаний обеспечить наилучшие условия для работы в японских портах, что, по их мнению, было возможно получить через либерализацию рынка портовых услуг и создание коммерческих компаний, альтернативных японским портовым властям. Однако японские власти отказались от идеи либерализации рынка портовых услуг. В результате американские компании обратились в Федеральную морскую комиссию США (далее – ФМК США). ФМК США признала действия японских властей в японских портах (!) противоречащими духу свободной конкуренции и обвинила их в дискриминационных действиях в отношении американских компаний.

С целью давления на Японию, ФМК США приняла решение о введении «ответных» штрафных санкций в отношении трёх крупнейших японских компаний – NYK, MOL O.S.K. и K Line. В соответствии с этим решением, японские компании были вынуждены оплачивать штрафы в сумме 100 000 долларов США за каждый заход линейного судна в американские порты. Общая сумма штрафа за год могла достигнуть 40 миллионов долларов США. Какая связь существовала между деятельностью японских судоходных компаний и либерализацией рынка портовых услуг в Японии?

В американской прессе получило распространение мнение, что торговля США может в принципе отказаться от услуг японских линейных компаний и это не окажет на неё какого-либо серьёзного влияния. В свою очередь, японские компании не могут отказаться от работы на американском рынке, который является крупнейшим и наиболее важным для них. В результате стороны достигли упомянутого выше соглашения.

В следующем году ФМК США оштрафовала японскую компанию NYK на сумму 425 тысяч долларов США<sup>1</sup> за нарушение пунктов 1,3 и 4 параграфа 10 Закона США о Судоходстве 1984 года [13], проявившееся в дискриминационных действиях в отношении некоторых грузоотправителей [14].

---

<sup>1</sup> Прим. авт.: данные в настоящей статье взяты из цитаты с пресс-релиза ФМК: «...the carrier violated sections 10(b)(1), 10(b)(3) and 10(b)(4) of the 1984 Act by failing to charge those rates publicly held out to shippers, and by permitting others to obtain transportation at less than applicable rates through false or unfair devices or means, including commodity misdescription, improper equipment substitution practices, and by other service contract abuses».

23 декабря 2013 года ФМК США сообщила о том, что достигла соглашения об урегулировании претензии к двум японским судовладельцам, которая возникла в связи с деятельностью этих компаний на рынке Ро-Ро перевозок, продолжавшейся несколько лет (с 2008 года). При этом расследование было инициировано в Чили, но в скором времени центр тяжести переместился в США. Компания NYK обязалась выплатить штраф в сумме 1 225 000 долларов США, K Line – в сумме 1 100 000 долларов США. Суть правонарушения заключалась в согласованных действиях, противоречащих антимонопольному законодательству, о чём было сказано ранее. Интересно то, что суммы первоначальных претензий к указанным перевозчикам составляли 59,4 миллиона долларов США и 67,7 миллиона долларов США соответственно. Кроме того, американские власти обвинили в нарушении законодательства США гражданина Японии Хирошиге Таниока (Mr Hiroshige Tanioka), который был руководителем офиса K Line в США. Максимальное наказание за преступление, которое вменялось г-ну Таниока, по американскому законодательству составляет 10 лет тюрьмы и 1 миллион долларов США штрафа. Однако, в случае обоснованного требования со стороны пострадавших, наказание может быть удвоено. В результате соглашения, достигнутого между г-ном Таниока и американскими властями, ему было определено наказание в виде заключения на 18 месяцев и штрафа в 20 тысяч долларов США. При этом суд учёл желание обвиняемого оказывать максимальную помощь в расследовании правонарушения. Одновременно с решением ФМК США, JFTC признала названные компании виновными в нарушении японского законодательства и оштрафовала их на сумму 22 миллиарда йен.

Таким образом, несмотря на выдающиеся успехи японского морского транспорта, его повседневная работа далека от идиллии и представляет собой жёсткую борьбу за сохранение завоёванных позиций в весьма специфических условиях глобального рынка.

### **Заключение**

Изучение регулирования торгового судоходства в Японии представляет значительный интерес, прежде всего из-за своих особенностей. Как всякая позитивная нормативная база, японский закон о судоходстве создаёт удобные условия для работы морского транспорта и транспортной инфраструктуры. Он отличается системностью и глубоким пониманием основных задач, стоящих перед отраслью. Своевременные изменения и дополнения, включённые в закон, делают его современным и чётко определяют место торгового флота в экономике страны и на глобальном рынке. Японская система регулирования торгового

судоходства опирается на традиционный для страны уклад экономической жизни и в полной мере учитывает национальную специфику.

Опыт послевоенного развития Японии уникален. Результаты, достигнутые после консолидации судоходных предприятий, происходившей под контролем и при непосредственном участии государства, впечатляют. За короткое время японским судовладельцам удалось вернуться в число мировых лидеров и сохранить лидирующие позиции до настоящего времени.

Несмотря на абсолютную ориентацию морского транспорта Японии на обслуживание национальной торговли, он находится в серьёзной зависимости от доступа на внешние рынки, прежде всего, рынок США. Не секрет, что Япония является одним из наиболее близких союзников США. Тем не менее, японские компании неоднократно сталкивались с давлением со стороны властей Соединённых Штатов по каждому из вопросов, который так или иначе затрагивал интересы американских компаний.

На своевременность изучения иностранного опыта, в том числе опыта Японии в вопросах регулирования рынка морских линейных перевозок, указывает ход дискуссии, которая развернулась в нашей стране в связи с обсуждением Федерального закона [15] об изменениях в Кодекс торгового мореплавания РФ [16]. В настоящее время, помимо вопроса, связанного с линейным судоходством, активно обсуждается деятельность стивидорных компаний и их тарифное регулирование со стороны государства. Предложенная вниманию читателей статья указывает на то, в какой тесной взаимосвязи находятся обсуждаемые вопросы.

### **Список литературы**

1. Русинов И.А., Гаврилова И.А., Нелогов А.Г. Деятельность линейных конференций накануне принятия Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. – 2016. – № 2 (36). С. 56–66.
2. Русинов И.А., Гаврилова И.А., Нелогов А.Г. Вопрос регулирования линейного судоходства на основе анализа положений конвенции ООН о кодексе поведения линейных конференций // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. – 2016. – № 3 (37). С. 53-64.
3. Русинов И.А., Гаврилова И.А., Нелогов А.Г. Коротко о линейных конференциях // Морской Вестник. – 2016. – № 2 (58). С. 113-116.
4. Левиков Г.А. Морской транспорт послевоенной Японии. Москва: Наука, 1969. – 263 с.
5. Латышева Н.Н. Морской транспорт современной Японии. Москва: Наука, 1985. – 112 с.
6. Japan Shipping and Shipbuilding, 1964, volume 8, № 11.
7. Japan Shipping and Shipbuilding», 1965, volume 10, № 2.

8. Organisation for Economic Co-operation and Development. Competition Issues in Liner Shipping. Japan. Document DAF/COMP/WP2/WD(2015) dated 19.06.2015
9. Japan Law 187 of 1949 (Maritime Transport Act).
10. The Ocean Shipping Regulation Act of 1998 The United States of America. 14.10.1998.
11. Federal Maritime Commission, Bureau of Trade Analysis. Study of the 2008 Repeal of the Liner Conference Exemption from European Union Competition Law, 2012.
12. Public papers of the Presidents of the United States, William J. Clinton. Statement on the Japan-United States Trade Agreement on Access to Japanese Ports. October 17, 1997.
13. The Shipping Act Of 1984 The United States of America. 10.03.1984.
14. Federal Maritime Commission. Compromise Agreement with NYK Line. Press Release NR 98-01, January 8, 1998.
15. Проект Федерального закона № 929151-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части линейного судоходства»: принят ГД ФС РФ в первом чтении (ред., внесенная в Гос. думу Федерального Собрания РФ).
16. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ // Российская газета, N 85-86, 01-05.05.1999.