

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ РАН

И. Ю. Авдаков

**ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯПОНИИ
ОТ ВЕСТЕРНИЗАЦИИ
ДО ГЛОБАЛИЗАЦИИ**

Москва
2012

УДК 347.763.4(520)

ББК 39.20(5Я)

А 18

Ответственный редактор

А.В. Акимов

Авдаков И.Ю. Железные дороги Японии от вестернизации до глобализации. М.: Институт востоковедения РАН, 2012. – 172 с.

ISBN 978-5-89282-478-1

Со второй половины XX столетия именно Япония задает темпы и определяет направления научно-технического прогресса в области железнодорожного транспорта в мире, несмотря на то, что она на полстолетия позже основных развитых стран начала строительство железных дорог.

В монографии исследуются причины этого феномена и специфическая роль железных дорог в современной жизни Страны восходящего солнца. Особое внимание в книге уделяется железнодорожным транспортным компаниям, которые все активнее выходят на международный рынок, постепенно становясь одним из субъектов процесса глобализации.

Издание предназначено для востоковедов – специалистов, преподавателей и студентов научных и высших учебных заведений, работников практических транспортных организаций, всех заинтересованных лиц.

ББК 39.20(5Я)

ISBN 978-5-89282-478-1

© Авдаков И. Ю., 2012

© Институт востоковедения РАН, 2012

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	6
-----------------------	----------

ГЛАВА I. Становление железнодорожного транспорта (1872–1905).....	10
--	-----------

Краткий очерк развития наземного транспорта до периода Мэйдзи.....	10
Начало железнодорожного строительства, вестернизация и научно-технический прогресс в области железнодорожного транспорта.....	18
Роль железных дорог в экономическом развитии отдельных районов	31

ГЛАВА II. Национализация и расширение сети железных дорог (1906–1949).....	40
---	-----------

Первая волна огосударствления и строительство легких железных дорог	40
Развитие сети городских и пригородных железных дорог крупных экономических районов	49
Развитие японских железных дорог в Китае	57
Вторая волна национализации и состояние железнодорожного транспорта довоенного периода	61
Развитие железнодорожного транспорта в годы Второй мировой войны и первые послевоенные годы.....	72

ГЛАВА III. Возрождение и расцвет железнодорожного транспорта (1949–1986).....	79
--	-----------

Образование государственной железнодорожной корпорации «Кокутэцу» и научно-технический прогресс.....	79
Развитие сети городских и сельских железных дорог	89
Финансово-экономический кризис государственной железнодорожной корпорации.....	97

ГЛАВА IV. Приватизация государственных железных дорог в условиях глобализации и современное состояние железнодорожного транспорта (1987–2003).....	109
Образование приватизированных компаний группы «JR» и развитие железнодорожного транспорта до 1992 г.....	109
Проблемы и перспективы развития современного грузового железнодорожного транспорта	121
Настоящее и будущее пассажирского железнодорожного транспорта	138
Диверсификация экономической деятельности крупных частных железнодорожных компаний	156
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	165
ПРИЛОЖЕНИЕ. Схема основных железных дорог Японии ..	170
SUMMARY	171

CONTENTS

Preface	6
Chapter I. Dawn of Japanese Railways (1872–1905)	10
Brief Essay: Development of Inland Transport before Meiji Period.....	10
Debut of Railway Construction, Westernization and Railway Technology Progress	18
Role of Railways in Regional Economic Development	31
Chapter II. Nationalization and Expansion of Railway Network (1906–1949)	40
First Railway Nationalization Wave and Construction of Light Railways.....	40
Development of Urban Rail Networks in Large Economic Regions	49
Extension of Japanese Railways in China	57
Second Nationalization Wave and Prewar Railways	61
Wartime and Postwar Railways	72
Chapter III. Renaissance and Railways Flowerish (1949–1986)	79
Foundation of State Railway Corporation «Kokutetsu» and Technological Progress	79
Extention of Urban and Rural Network.....	89
Economic and Financial Crisis of «Kokutetsu».....	97
Chapter IV. Privatization of State Railways under Globalization and Modern Railways (1987–2003)	109
Birth of Privatized JR Group Companies and Development of Railways up to 1992.....	109
Problems and Perspectives of Freight Railways	121
Present and Future of passenger Railways	138
Diversification of Private Railway Companies business	156
Conclusion	165
Annex	170
Summary	171

ВВЕДЕНИЕ

Бурное экономическое развитие Японии в 50-х – начале 70-х годов XX столетия заставило весь мир говорить об «экономическом чуде». Из среднеразвитой страны с разрушенным войной хозяйством она превратилась в высокоразвитую индустриальную державу. Перед государством встали новые проблемы, связанные с необходимостью структурной перестройки. Но мировой энергетический кризис 1973–1974 гг. больно ударил по экономике Страны восходящего солнца и, явившись концом двадцатилетнего периода высоких темпов экономического роста Японии, отодвинул время структурной перестройки на 80-е годы. Но уже в 1990-е годы экономика страны была вновь охвачена циклическим спадом, из которого она только в начале 2000-х годов начала выходить вплоть до начавшегося мирового кризиса в середине 2008 г.

Быстрое экономическое развитие и научно-технический прогресс вывели Японию во второй половине XX в. в лидеры мировой железнодорожной индустрии. Навсегда Страна восходящего солнца войдет в историю как создатель первых в мире скоростных дорог – синкансэн. Они явились венцом научно-технического творчества в области железнодорожного транспорта в прошлом столетии. Но их изобретение и пуск были бы невозможны без научно-технического прогресса в других областях знания, включая электронику. Японский опыт создания скоростных железных дорог применяется во многих передовых странах мира. Но XXI в. бесспорно станет свидетелем широкого распространения поездов нового поколения – на магнитных подушках, – развивающих скорость свыше 500 км/ч, и Япония успешно проводит НИОКР в этом направлении.

Есть у Японии и другие хотя и менее известные, но не менее впечатляющие научно-технические достижения в области

железнодорожного транспорта. Все четыре основных японских острова – Хонсю, Кюсю, Сикоку и Хоккайдо – имеют железнодорожное сообщение по мостам или туннелям. Самый длинный в мире туннель (53,85 км), проложенный по морскому дну, соединяет острова Хонсю и Хоккайдо. Проекты строительства железнодорожных туннелей и мостов, которые предполагается построить в ближайшее время, еще более грандиозны.

Созданный почти с полувековым отставанием от передовых стран Европы и США железнодорожный транспорт Японии исторически не только быстро догнал европейский уровень развития этой отрасли народного хозяйства, но уже в 1960-е годы смог стать одним из мировых лидеров. Япония стала первой в мире страной, где появились качественно новые скоростные поезда – синкансэны, явившиеся результатом научно-технического прогресса в области пассажирских перевозок и технического перевооружения железных дорог. За Японией последовали Голландия, Франция и ряд других европейских стран. Немногим менее полувека потребовалось азиатским странам – Китаю, Южной Корее, Тайваню, – чтобы также приступить к строительству скоростных дорог.

Значение синкансэнов, минисинкансэнов и других скоростных поездов для экономики Японии трудно переоценить. Суперэкспрессы, идущие регулярно с интервалом 10–15 минут со средней скоростью 200 км/ч, стали обычным транспортным средством для деловых поездок и поездок на работу для миллионов японцев. Они способствовали объединению городов по транспортной линии Токайдо в один олигополис.

Японский железнодорожный транспорт отличается от североамериканского или западноевропейского. На него приходится значительно большая, чем в любой другой развитой стране мира, доля перевозок пассажиров – 21% (во Франции этот показатель составляет 10%, в Великобритании и Германии – 6%, в США – 1%). Железные дороги имеют огромное значение для всего японского общества и оказывают исключительное влияние на социально-экономическую жизнь страны, отличаясь этим от системы железных дорог других развитых государств.

В ходе своей эволюции железнодорожный транспорт Японии приобрел совершенно особые черты, отразившие своеобразие традиций, культуры, быта, социально-экономических и географических условий Страны восходящего солнца, оказывая самобытное воздействие не только на социально-экономическое развитие страны, но и на культурную жизнь японцев. Еще в начале XX столетия железнодорожные компании, обеспечивающие пригородное сообщение крупнейших городов – Токио, Осака, Нагоя, Кобэ, Киото, – приступили к беспрецедентному строительству жилых кварталов и даже небольших городов, крупных универсальных магазинов, фешенебельных отелей и ресторанов около своих терминалов. Кроме того, эти компании создали возле своих транспортных линий учреждения культурного назначения: театры, картинные галереи, спортивные сооружения. Частные компании все шире развивают туризм, вторгаются в информационный бизнес, включая кабельное телевидение и компьютерные сети. Необходимо отметить, что такого всеобъемлющего воздействия железнодорожных компаний на культурную жизнь и быт людей история еще не знала.

В условиях глобализации мировой экономики и либерализации национальных рынков Япония одной из первых приступила к широкомасштабной приватизации государственных железных дорог. Японская модель приватизации оказалась весьма удачной. После десятилетнего спада в деятельности государственной корпорации «Кокутэцу» вновь образовавшиеся вместо нее семь крупнейших железнодорожных компаний быстро вышли на режим самокупаемости. Приватизация государственных железных дорог усилила конкуренцию в области перевозок. Но развитие железнодорожного транспорта Японии и после приватизации остается под контролем государства, которое регулирует тарифы на перевозки, дает рекомендации, а частично и финансирует на коммерческой основе новое строительство. Такое гибкое сочетание государственных и рыночных рычагов регулирования отрасли дает заметные положительные результаты.

Желание понять причины столь быстрого и эффективного развития железнодорожного транспорта страны и превращения его в лидера мировой железнодорожной индустрии, выявить его особенности и специфическую роль в современной жизни Японии и определить перспективы приводит нас к мысли о необходимости изучения его исторических корней, определения этапов и тенденций развития. А приступить к анализу исторических основ и эволюции железнодорожного транспорта возможно только, если рассмотреть историю развития предшествующего ему дорожного сообщения и тот исторический фон, на котором происходило зарождение железных дорог.

Глава I

СТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (1872–1905)

Краткий очерк развития наземного транспорта до периода Мэйдзи

Своеобразная территория Японии – страны, расположенной на четырех основных и тысячах мелких островов протяженностью около 4 тысяч километров, определила условия развития морских и наземных путей сообщения. Для древних японцев изрезанная береговая линия и горные массивы, составляющие около двух третей территории, были препятствием для дорожного строительства: приходилось преодолевать горные перевалы, пробивать, а затем укреплять скалистые породы, наводить мосты через быстротечные горные реки и огибать береговую линию.

Первые упоминания и описания дорожной инфраструктуры относятся к VII–X вв. Это было время формирования, расцвета и начала упадка централизованного раннефеодального государства. Еще в правление Суйко (начало VII в.) было построено несколько прямых дорог, проложенных по равнине Нара, а одна из дорог соединила расположенную в Асука резиденцию японских правителей с морской гаванью Нанива (современное название – Осака), в которую прибывали китайские и корейские послы. О большом значении, которое придавалось японским государством обустройству дорог, свидетельствует «Манифест Тайка», написанный в 645 г. В нем большое внимание уделяется созданию сети почтовых дворов для быстрой доставки распоряжений правительства и продвижению товарных потоков. Всего

в VII в. было сооружено семь государственных дорог, соединивших столицу Нара с основными регионами.

Российский японовед А. Н. Мещеряков справедливо отмечает: «На сегодняшний день можно сказать, что “государственные дороги” реально использовались для передачи на места распоряжений центральных властей и отчетов местных властей в столицу; для доставки налогов; транспортировки людей и грузов при проведении общественных работ (строительство столицы, центров местной власти, буддийских храмов, ирригационных сооружений)... Дороги, ведущие на север Хонсю, использовались также для перемещения войск во время завоевательных экспедиций против эмиси (народ, населявший север о. Хонсю, Хоккайдо, Курилы и Сахалин. – *И.А.*), а дороги на Кюсю – для перемещения войск, мобилизованных для подавления мятежей»¹. В периоды Камакура (1192–1333) и Муромати (1338–1573) дорожное строительство велось не в таких крупных масштабах, как в период формирования и расцвета раннеяпонского централизованного государства, а ряд проложенных ранее – в периоды Нара (710–784) и Хэйан (794–1185) – дорог пришло в запустение. Децентрализация отрицательно сказывалась на строительстве крупных дорог.

Следующий важный этап в обустройстве дорог связан с периодом Эдо (1603–1867). Ряд социально-экономических функций, которые выполняли дороги этой эпохи, взяли на себя впоследствии железные дороги. Поэтому остановимся на некоторых вопросах экономической истории этой эпохи, которые связаны с проблемами функционирования дорожной системы.

В ходе экономического развития наблюдалась как специализация отдельных деревень, так и перераспределение производства целых районов. В работе российского японоведа Н. Ф. Лещенко на примере развития экономического района Кинай показано, что традиционное для прибрежных земель этого района разведение шелкопрядов и производство шелковых тканей переместилось в XVII–XVIII вв. в непригодные для земледелия горные

¹ Мещеряков А. Н. Объем письменной информации в Японии VII–X вв. – В сб.: Ландшафт и этнос. М., 1999, с. 96.

местности, а на освобождавшихся землях шло увеличение площадей под рис и хлопок². Специализация районов вызывала потребность в расширении торговли и транспортировки грузов. В этих целях, как отмечает российский исследователь экономики и региональной политики Японии И. Л. Тимонина, «по приказу Токугава ... проводились крупные строительные работы и феодалы предоставляли рабочую силу для прокладки каналов, засыпки болот, строительства дорог, мостов, портов, т.е. выражаясь современным языком, создавалась экономическая инфраструктура...»³. Транспортные пути, по которым доставлялись товары, простирались зачастую на сотни километров. Рис из Тохоку (север о. Хонсю) и Хокурику (центр о. Хонсю) поступал в Эдо⁴ и Осака. Из Хоккайдо транспортировались удобрения, а из внутренних районов острова Хонсю поставлялся шелк. Шла интенсивная торговля и другими товарами из разных частей страны.

Основную роль в транспортировке грузов на относительно большие и средние расстояния имело прибрежное и речное судоходство. В начале XVII в. началось каботажное судоходство между Осака и Эдо. В новую столицу везли из главного торгового центра Японии (Осака) рис, хлопок, сою, сакэ и другие товары. В Осака рис и основную местную продукцию из районов Тохоку и Хокурику перевозили вдоль западного побережья. Основную продукцию из Осака, Дэва, Санрику везли вдоль тихоокеанского побережья. С начала эпохи Эдо эти морские пути использовали для транспортировки грузов все больше и больше.

Не меньшую роль в транспортировке грузов имело речное судоходство. Перевозку грузов осуществляли владельцы лодок, а отвечали за организацию доставки товаров речные оптовые торговцы (тонъя). Все чаще тонъя становились собственниками

² Лещенко Н. Ф. Япония в эпоху Токугава. М., 1999, с. 134.

³ Тимонина И. Л. Традиционные основы региональной политики японского государства. – В сб.: Япония 2000: консерватизм или традиционализм. М., 2000, с. 174.

⁴ Эдо – древняя столица Японии.

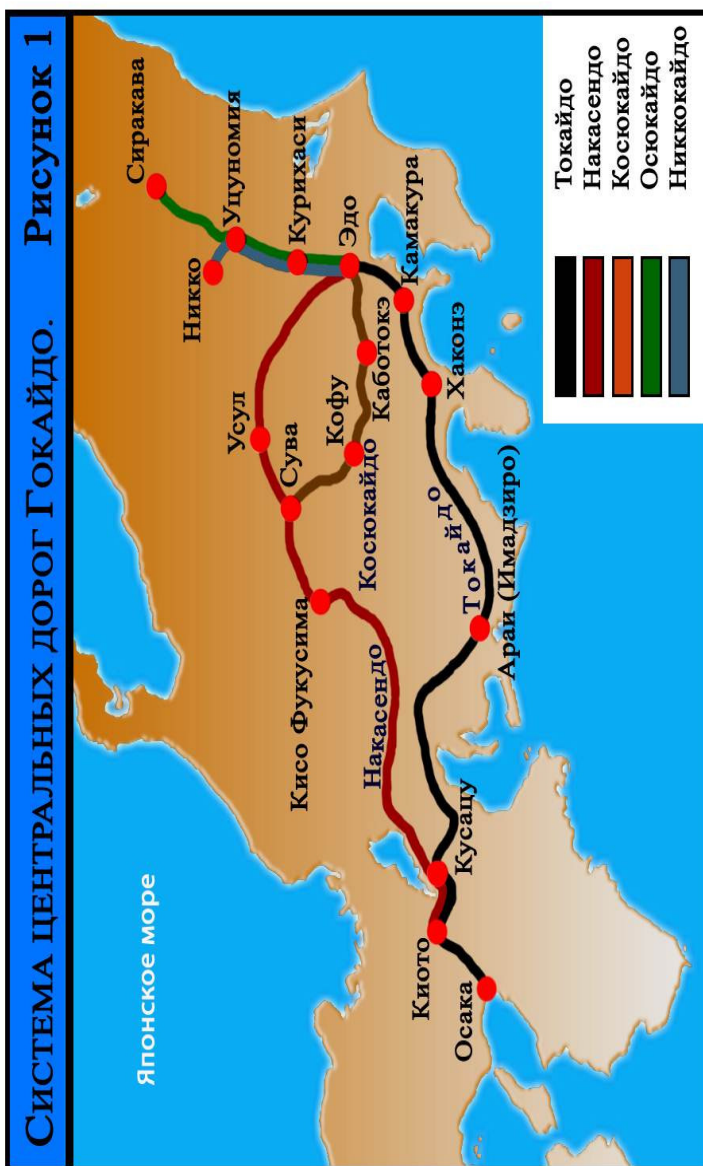
транспортных средств и, выплачивая промысловый налог бакуфу⁵, выполняли единые торгово-транспортные функции. На небольшие расстояния грузы перевозились в основном выючным транспортом или переносились людьми. Но особое значение дороги имели для отправлявшихся в странствия людей.

В систему центральных дорог (Гокайдо) периода Токугава, административно управляемых из Эдо и там же начинающихся, входили дороги Токайдо, Накасендо (другое название – Кисокайдо), Косюкайдо, Никкокайдо и Осюкайдо (см. рис. 1). Главная дорога – Токайдо – шла по береговой линии плотно заселенного 500-километрового участка Японии до Киото. Накасендо была несколько длиннее и протянулась по горной отдаленной от Тихого океана местности тоже до Киото. Эти две дороги соединяла Косюкайдо, проходящая по горным районам через Кофу. Никкокайдо и Осюкайдо шли вместе к северу от Эдо, затем Никкокайдо поворачивала влево к семейному храму Токугава – Никко, а Осюкайдо продолжала идти в северном направлении через Уцуномия до Сиракава. Грузы перевозились выючным транспортом (телеги при этом использовались редко) или переносились людьми. Кроме того, многие дороги пересекались реками, но только на некоторых крупных реках были постоянные мосты. На многих мелких реках опоры мостов были сделаны из дерева, плохо укреплялись и сносились наводнениями в июне, тайфунами в августе и сентябре, тальми водами в марте⁶.

Ответственными за состояние дорог, административно поделенных на секции, были придорожные почтовые станции (сукуба эки) и близлежащие деревни. По распоряжению чиновников станций деревни предоставляли необходимое число людей и лошадей как для ремонта дорог и мостов, так и для обеспечения передвижения в случае, если у самих почтовых станций их не хватало. Несмотря на то, что эти деревни получали компенсацию за гужевую повинность, она, как правило, не покрывала всех расходов.

⁵ Бакуфу – правительство сёгуна.

⁶ Japan. An Illustrated Encyclopedia. Kodansha. Tokyo, 1993, с. 463.



Около почтовых станций, находившихся обычно на расстоянии 10 км друг от друга, строились постоянные дворы, гостиницы, торговые лавки, бани. У промежуточных станций стояли чайные дома. Гостиницы подразделялись на гостиницы высшей категории (хондзин) для даймё⁷, первой категории (ваки-хондзин) для государственных чиновников и самураев, второй категории (ядоя) и ночлежки для носильщиков (кумосуке). Почтовые станции вдоль оживленных дорог обрастали многочисленными лавками, предлагавшими проезжающим разнообразные товары, чайными домами, гостиницами. На месте почтовых станций образовывались целые почтовые города (сукуба мати). Регионы, прилегавшие к дорогам, экономически процветали. Некоторым исключением были, пожалуй, только деревни, которые несли гужевою повинность. Размах коммерческой деятельности вокруг почтовых станций был настолько широкий, что это дало основание врачу голландской фактории Ф. Зибольду, автору этнографического исследования «Япония. Архив для описания Японии 1832–1851», отметить, что «за исключением небольшой части Токайдо, которая идет по горным районам, дорога состоит из непрерывной линии городов, деревень и чайных домов»⁸.

Главная дорога Гокайдо – Токайдо – заслуживает особого внимания. В период Эдо она соединяла Киото, в те времена императорскую столицу, и Эдо – резиденцию сёгуна. Камигата (верхний район) являлся возвышенным местом, на котором находился императорский дворец в Киото, и поэтому в период Эдо считалось, что люди направляются вверх (нобори) в Киото или вниз (кудари) в Эдо⁹. Токайдо была достаточно широкой (около 5,5 м) и прочной (строилась из песка и гравия, а в горах выкладывалась из камня) дорогой. На каждом ри (3,94 км) стоял

⁷ Даймё – крупные владельцы земли; в эпоху Тогугава непосредственно подчиненные бакуфу крупные феодалы или приравненные к ним лица.

⁸ Nippon. Archiv zur Beschreibung von Japan. 1832–1851.

⁹ В период Мэйдзи, когда номинально политическая власть перешла к императору и он переехал в Эдо, понятия поменялись, направление движения в Эдо стало называться вверх, а в Киото – вниз.

указатель пройденного расстояния, а на развилках – указатели направлений. Вдоль дорог высаживались деревья. Путешествие из Эдо в Киото обычно занимало около 12 дней при средней скорости 40 км в день. Вдоль Токайдо было построено 53 почтовые станции. На каждой станции имелось 100 человек obsługi и 100 лошадей. В случае необходимости люди и лошади привлекались из близлежащих деревень. Придорожные почтовые станции имели льготы при выплате земельного налога, они занимались перевозкой и предоставляли ночлег простым людям по полной стоимости (то есть без льгот или бесплатно, как это было для привилегированных сословий).

Движение по дорогам было настолько интенсивным, что врач голландской фактории Э. Кемпфер, человек широко образованный и побывавший во многих европейских странах, не мог не изумляться, увидев, что Токайдо «более многолюдна, чем любая из главных улиц самых крупных по численности населения городов Европы»¹⁰.

Путешествие по Токайдо было надежным мероприятием. Недаром почтовые станции остались в народном сознании достопримечательностями, а путешествие – уходом от тяжелой реальной жизни, полной условностей, строгих обязанностей и регламентаций к приятным размышлениям, развлечениям и наслаждениям. Многочисленные сувенирные лавки и цветочные магазины, чайные дома, общественные бани, создаваемые для отдыха путников, составляли особый мир. Он занимал часть жизни разных слоев общества от даймё до крестьян, мелких купцов и деклассированных самураев и нашел свое отражение в укиё – культуре, основанной на путешествии, медитации, получении удовольствия. Хорошо известны во всем мире знаменитые картины Хиросиге, который путешествовал в 1832 г. из Эдо в Киото и обратно. Это путешествие было запечатлено не только в серии замечательных картин «Токайдо годзюсанцуги» («Пятьдесят три станции дороги Токайдо»), но и в серии из 20 картин с видами Токайдо, выполненные им позднее.

¹⁰ Traganou Jilly. The Tokaido – Scenes from Edo to Meiji Eras. – Japan Railway and Transport Review. 1997, № 3, с. 18.

Тракт Токайдо – одно из немногих мест в Японии, где люди из разных мест и сословий могли увидеть иностранцев – голландцев. Изолированная от японского общества голландская фактория Ост-Индской компании была расположена на искусственном острове Дэдзима, неподалеку от Нагасаки. Одной из обязанностей голландцев были ежегодные поездки в Эдо, где глава фактории был обязан засвидетельствовать свое почтение сёгуну. Для этого ему присваивался высокий статус – даймё. Делегация отправлялась из Нагасаки на лодке, а затем следовала по главному тракту в Эдо. Местные жители имели возможность увидеть своими глазами голландцев, а по прибытии в Эдо и побеседовать с ними. Токайдо позволяла расширить кругозор местных обывателей, увидеть другие нравы и обычаи, то есть получать информацию, о которой они и не слышали.

Сёгуны проводили политику международной изоляции страны. Только раз в году торговые корабли из Нидерландов и Китая посещали порт Нагасаки. В 1853 г. (8 июля) небольшой флот военных кораблей, возглавляемый commodором Мэтью Перри, зашел в залив Эдо и вынудил японцев установить дипломатические и торговые отношения с США. В том же году установила дипломатические и торговые отношения и Россия. 21 августа 1853 г. в Нагасаки прибыл адмирал Е.В. Путятин¹¹. Хотя commodор Перри и отверг идею объединить усилия России и США, однако само прибытие русского адмирала безусловно повлияло на решение сёгуната (феодалное правительство) установить отношения с иностранными державами. В результате большой работы, проделанной русской делегацией, Русско-японский договор более ответил целям миссии, чем договор, заключенный с США. Русско-японский договор, в частности, открывал для торговли три, а не два японских порта, что соответствовало японо-американскому договору. Заключенный тремя годами позже Договор о дружбе и торговле между Россией и Японией предусматривал обмен визитами министров двух стран и устанавливал торговые отношения.

¹¹ Именно русская делегация впервые показала в Японии модель железной дороги и паровоза.

Прорыв международной изоляции Японии выразился в том, что с 1854 по 1858 г. были подписаны мирные и торговые договоры с США, Великобританией, Россией, Нидерландами и Францией. Такой поворот международной жизни подорвал позиции и так уже ослабшего изнутри режима сёгуна. Переход власти от сёгуна к императору стал неизбежен. 3 января 1868 г. был обнародован указ о реставрации императорской власти. Как справедливо отмечает российский японовед С. Б. Маркарьян: «Реставрация императорской власти была итогом борьбы националистических сил страны с уже изжившим себя феодальным режимом сёгуната, борьбы против угрозы потери национальной независимости, в ходе которой реализовывался лозунг “богатая страна – сильная армия” (фу коку кё хэй). Целью было поднять Японию до уровня западных держав. Император был своеобразным знаменем формировавшегося национального самосознания, символом национального единства»¹².

Страну возглавил молодой и энергичный император Мэйдзи (1852–1912). Будучи незаурядной личностью, он активно включился в государственную деятельность. Период его правления – Мэйдзи – характеризуется усилением централизованной власти, укреплением национальной экономики. Именно при нем создается разветвленная, отвечающая потребностям времени транспортная система страны, одной из главных основ которой стал железнодорожный транспорт.

Начало железнодорожного строительства, вестернизация и научно-технический прогресс в области железнодорожного транспорта

В период Мэйдзи (1868–1912) особое значение стал приобретать железнодорожный транспорт. Развитие капитализма в стране вызывало острейшую необходимость в создании соот-

¹² Маркарьян С.Б. Институт императора как фактор устойчивости государственной системы в Японии. – Консерватизм и традиционализм. М., 2000, с. 26.

ветствующей транспортной инфраструктуры. Но помимо экономической имелась и не менее важная политическая причина создания железных дорог. Это – потребность в централизации власти, усиление ее военного могущества, укрепление национальной независимости на базе модернизации, чему могли способствовать железные дороги, которые стали одним из важнейших символов и условием экономического роста Японии. Правда, военные круги Японии того времени поначалу не поняли преимуществ, создаваемых железными дорогами, и активно сопротивлялись строительству, опасаясь, что эти дороги могут стать средством, с помощью которого иностранные державы смогут поработить страну. Находясь под влиянием идей изоляционизма, военные считали, что этот вид транспорта может привести к экономической зависимости Японии. Но дальнейший ход событий (восстание на западе страны в 1877 г., Японо-китайская /1894–1895/ и Русско-японская /1904–1905/ войны) показал, что железнодорожный транспорт стал фактором как раз укрепления обороноспособности и экономической независимости страны.

Противниками строительства железных дорог были и те консервативные силы некоторых регионов, которые оставались приверженными идеологии сёгуната, выступали против политики вестернизации и были недовольны новым центральным правительством. Укрепление экономических и политических связей центра и регионов обеспечивали железные дороги, а это не отвечало их интересам. Экономические потребности государства и владельцев железнодорожных компаний далеко не всегда совпадали с интересами тех, кто получал большие выгоды от использования расположенных вокруг почтовых станций торговых предприятий и предприятий сферы услуг. Владельцы гостиниц и магазинов в почтовых городах небезосновательно опасались, что если железные дороги будут проходить на большом расстоянии от их заведений, то это может погубить их бизнес. Так или иначе, правительство не намерено было отступать от планов модернизации экономики, важнейшим символом которой стали железные дороги.

Начало железнодорожному строительству в Японии было положено в 1869 г.¹³ Предварительное инженерно-техническое обследование пути первой железной дороги между Токио и Иокогама протяженностью 29 км было проведено английскими инженерами в апреле 1869 г., а уже в октябре 1872 г. состоялась торжественная церемония открытия железной дороги, на которой присутствовал император Муцухито. Дорога была однокорпусной, причем ширина колеи составила 1067 мм. Наиболее вероятной причиной строительства дороги именно с такой колеей было то, что ее проектировали британские инженеры и строительство осуществлялось под их же наблюдением, а такой размер колеи был характерен для железных дорог, построенных англичанами за рубежом в это время, например в Новой Зеландии¹⁴.

Первые десять локомотивов для железной дороги Токио – Иокогама были закуплены у пяти разных английских фирм: один локомотив весом 19 т – у «Вулкан Фаундри» (Ньютон-Ле-Виллоу), четыре весом 21,4 т – у «Шарп Стюарт» (Манчестер), два весом 24,2 т – у «Авонсайд Энжин» (Бристоль), два весом 21 т – у «Дабс» (Глазго) и один весом 22 т – у «Йоркшир Энжин» (Шеффилд). Британские пассажирские вагоны с самого начала применялись как на железной дороге Токио – Иокогама (их было закуплено 58), так и на построенной вслед за ней линии Осака – Кобэ (строительство завершено в 1874 г.). На железнодорожном пути Токио – Иокогама использовались большие вагоны с колесами диаметром 3658 мм и коридором

¹³ В изложении истории строительства первых железных дорог автор в значительной степени опирался на рапорты российских офицеров Военно-морского флота, донесения агентов и другие материалы, хранящиеся в Российском государственном архиве Военно-морского флота. Также им были использованы японские источники: «Japan. An Illustrated Encyclopedia» Kodansha. Tokyo. 1993, «A History of Japanese Railways 1872–1999» East Japan Railway Culture Foundation Tokyo. 2000, «Japan Railway and Transport Review» East Japan Railway Culture Foundation Tokyo. № 1–40 и др.

¹⁴ Akira Saito. Why Did Japan Choose the 3'6 / Narrow Gauge? – Japan Railway and Transport Review. 2002, № 31, с. 33.

в центре вагона, в то время как на направлении Осака – Кобэ курсировали вагоны более простой конструкции с колесами диаметром 2438 мм и общим помещением без коридора.

Первый этап в развитии железнодорожного транспорта Японии начался с завершением строительства и открытием дороги Токио – Иокогама в 1872 г. Во второй половине 1870-х годов строительство дорог велось крайне медленно, что объясняется разразившимся в стране общеэкономическим кризисом. Разработанный еще в начале 1870-х годов проект строительства государственной железной дороги между Токио и Осака был отложен, а строительство железной дороги вдоль дороги Накасендо, проходившей поперек крупнейшего японского острова Хонсю, началось лишь в 1883 г. В это время правительство Мэйдзи, проводившее с 1880 г. антикризисные экономические реформы, приступило к осуществлению плана форсированного железнодорожного строительства вдоль Накасендо. Финансирование строительства осуществлялось в значительной мере за счет средств, поступавших от продажи железнодорожных бон¹⁵ физическим и юридическим лицам.

Стоимость строительства в гористой местности превзошла самые худшие ожидания. Все работы велись медленно, но не только и не столько по финансовым причинам, сколько с возникшими в ходе строительства инженерно-техническими проблемами. Только в 1885–1888 гг. началось движение на двух участках пути: Наоэцу – Каруидзава и Такасаки – Ёкокава. Строительство оставшейся части пути между Ёкокава и Каруидзава (11,2 км) было завершено в 1893 г. Причиной задержки пуска этого отрезка пути являлся недостаточный для прохождения твердых горных пород существовавший на то время в Японии уровень техники и технологии. Но еще до завершения строительства этого участка железной дороги началось строительство впоследствии самой известной дороги вдоль Токайдо, главной дороги по тихоокеанскому побережью (см. рис. 2).

¹⁵ Железнодорожные бон¹⁵ – государственные казначейские ценные бумаги, выпущенные для покрытия государственных расходов на железнодорожное строительство.

Строительство пути началось в ноябре 1886 г. и продвигалось весьма быстро по тем временам.

К июлю 1889 г. дорога от Токио до Кобэ (ок. 600 км) была завершена. Это был крупный успех в железнодорожном строительстве Японии, учитывая то, что строительство дороги осуществлялось при самом активном участии инженеров – выпускников Осацкого колледжа по подготовке инженеров (Когисей Ёсэйдзё). Колледж был основан еще в мае 1877 г. и стал первым японским национальным образовательным учреждением в этой области. Выпускники колледжа также принимали участие в строительстве железной дороги между Киото и Оцу (продолжение линии Кобэ – Осака – Киото), включая прокладку 646-метрового туннеля в Осакаяма (завершен в 1880 г.) – первого горного туннеля, спроектированного и построенного японскими инженерами.

Строительство железной дороги Токайдо велось главным образом вдоль древней дороги Токайдо (см. рис. 1). Однако были и отклонения от маршрута, вызванные в основном труднопроходимыми для железнодорожного строительства горными породами. Так, железная дорога огибала район вокруг горы Хаконе и знаменитый в эпоху Эдо пропускной пункт и почтовый город Хаконе. Она шла по более удобному маршруту через Ойсо, Кодзу, Готэмба, Нумадзу, оставляя в стороне почтовые станции в Одавара, Хаконе и Мисима. У Ацута (недалеко от Нагоя) железная дорога следовала по древнему пути Минно к знаменитому почтовому городу Сэкигахара, процветавшему во времена периода Токугава. Затем дорога поворачивала к югу, достигая южной части озера Бива. Таким образом, целый ряд почтовых станций по дороге Токайдо от Кувана до Исибе оказались вдали от железной дороги, и расположенные вокруг них торговые, жилищные и увеселительные заведения стали терпеть большие убытки. Вскоре, однако, в эти места были проведены частные железные дороги, оживившие предпринимательство и открывшие новую страницу в железнодорожном строительстве – так называемую «железнодорожную манию» – широкомасштабное строительство частных железных дорог.

С 1885 по 1890 г. появился целый ряд частных железнодорожных компаний, основными из которых явились «Ниппон Тэцудо», «Санъё Тэцудо», «Кюсю Тэцудо» и «Кансай Тэцудо». Образованная в 1880 г. на Хоккайдо государственная железная дорога Хоронай Тэцудо была приватизирована и переименована в Хоккайдо Танко Тэцудо. По ней перевозили уголь из шахт Хоронай в Темия (порт Отару). На этой спроектированной и построенной под непосредственным руководством американского инженера Дж. Ю. Кроуфорда железной дороге использовались облегченные локомотивы (16,5 т), произведенные на машиностроительном заводе «Портер инкорпорейтед» в Питтсбурге (США). Эти частные железные дороги обычно назывались Большой пятеркой. Наряду с ними функционировал еще целый ряд мелких частных железнодорожных компаний, обеспечивавших пассажирские перевозки в пригородах Токио, Осака, Нагоя и других городах.

На острове Сикоку между Мацуяма, городом регионального значения, и ближайшим портом впервые в Японии была проложена узкоколейная дорога (762 мм), по которой составы вели облегченные локомотивы (7,8 т), произведенные на германском предприятии «Локомотивфабрик Каусс оф Мюнхен». Эта железная дорога явилась первой ласточкой развернувшегося уже после национализации 1906–1907 гг. широкомаштабного строительства легких железных дорог. В мае 1887 г. появился подготовленный правительством Указ о частных железных дорогах, по которому устанавливались единые стандарты для строительства дорог по всей стране. В 1890 г. Указ от 1887 г. был заменен Законом о частных железных дорогах, который регулировал в основном строительство и эксплуатацию магистральных частных дорог. Что же касается местных малых железных дорог, то закон изобилует множеством мелких регламентаций, которые стали помехой на пути развития сети локальных частных дорог.

К 1890 г. завершился первый этап освоения японцами всего железнодорожного комплекса (включая производство подвижного состава и сигнальной техники). К этому времени управлять и строить железные дороги стали в основном

японские специалисты, расписание составлялось национальными кадрами, а локомотивы управлялись только японцами уже с 1885 г. Однако все паровозы еще импортировались, а национальный выпуск вагонов не отвечал в полной мере спросу. Сборка вагонов началась на государственном заводе в Кобэ в 1875 г. В 1880 г. появился вагоностроительный завод в Симбаси. Основной моделью, выпускаемой на нем, явился большой общий вагон без коридора с диаметром колеса 3505 мм. По сути дела, в самой стране производился только деревянный каркас вагона, а импортируемые стальные части, колеса и оси только собирались. Постепенно импорт вагонов из-за рубежа временно прекратился, но уже в конце 1890-х годов производственные мощности заводов в Кобэ и Симбаси стали недостаточны для выпуска такого числа вагонов, который отвечал бы увеличивающемуся на них спросу. С этого времени возобновился импорт вагонов из Англии и Германии.

Второй этап освоения японцами мировой железнодорожной техники и технологии начался, несмотря на экономический кризис, в первой половине 1890-х годов. В 1893 г. на заводе в Кобэ был собран в основном из импортных частей первый японский локомотив. В 1895 г. тендерный локомотив был выпущен на заводе в Темия, принадлежавший «Хоккайдо Танко Тэцудо». С этого времени появляется целый ряд национальных паровозостроительных заводов, на которых по моделям английских и немецких паровозов и в основном из импортных компонентов собирались локомотивы. На государственном заводе в Кобэ с 1895 по 1908 г. были собраны 33 локомотива, на заводе «Санъё Тэцудо Хёго» с 1896 по 1906 г. – 23, на заводе в Омия, принадлежавших «Ниппон Тэцудо», с 1901 по 1906 г. – 7. Кроме того, образованное в Осака в 1896 г. как независимое частное предприятие «Кися Сэйдзё Кайся»¹⁶ с 1901 по 1908 г. выпустило 58 локомотивов.

¹⁶ Позже компания «Кися Сэйдзё Кайся» была поглощена более крупной корпорацией «Кавасаки Дзюкогё», являющейся в наше время самым крупным производителем подвижного состава.

В целом шло неуклонное увеличение числа локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов. О темпах роста числа подвижного состава железных дорог, находящегося в государственном и частном секторах экономики, можно судить по данным таблицы 1.

Таблица 1

**Динамика численности подвижного состава
государственных и частных железных дорог**

Год	Государственные железные дороги				Частные железные дороги			
	Паровозы	Электро- моторные вагоны	Пасса- жирские вагоны	Грузовые вагоны	Паровозы	Электро- моторные вагоны	Пасса- жирские вагоны	Грузовые вагоны
1872	10	-	58	75	-	-	-	-
1875	32	-	146	203	-	-	-	-
1880	36	-	178	445	5	-	-	-
1885	50	-	313	713	22	-	89	351
1890	114	-	612	1466	140	-	605	1921
1895	171	-	705	2235	351	-	1238	5156
1900	387	-	1085	4291	892	-	3331	14 046
1905	594	-	1668	8236	1123	16	3656	18 947

Составлено по: Сэйфу-но тэцудо нэнсю нэмпо. Токио, 1907.

Выпуск стали для отдельных частей локомотивов начался в Японии на образованном в 1901 г. сталеплавильном заводе в Явата¹⁷. Однако качество выплавляемой стали не в полной мере отвечало потребностям локомотивостроительных заводов, и только отдельные детали, не требовавшие серьезной технологической обработки, изготавливались на местных заводах. Лишь с 1920-х годов началось полномасштабное отечественное производство колес, труб и других, требующих специальную обработку, изделий из стали. С этого времени количество сложных изделий для локомотиво- и вагоностроительных заводов, производимых на национальных предприятиях, превысило число им-

¹⁷ Явата – индустриальный район на севере г. Китакоюсю, расположенного в северной части префектуры Фукуока.

портируемых деталей. Производство подвижного состава, рельсов, строительство и управление железными дорогами, то есть весь железнодорожный комплекс, стало национальным.

Рассмотрение проблем освоения японцами западной технологии (вестернизации) будет не полным, если мы не затронем вопрос о строительстве вокзалов и станций. Открытая в 1872 г. конечная станция Симбаси (в г. Токио) первой японской железной дороги Токио – Иокогама была построена по проекту американского архитектора Р. П. Бридженса. Первоначально вокзал состоял из двух павильонов в стиле неоренессанса, соединенных аркадой. Построенный в европейской архитектурной манере, он тем не менее не имел часовой башни. Во всем остальном он был типично европейским. С этих времен вокзалы и станции, которых становилось все больше и больше с развитием сети национальных железных дорог, строились в основном по технологии и в архитектурном стиле Европы XIX в.

В целях модернизации экономики страны правительство Мэйдзи должно было прежде всего обеспечить высокие темпы строительства железных дорог и соответственно станций и вокзалов. При этом железнодорожные здания должны были одним своим видом демонстрировать преимущества модернизации и вестернизации. Однако из-за нехватки финансовых средств и быстрого строительства не вся основная атрибутика архитектуры западноевропейских вокзалов и станций сохранялась. Первые японские вокзалы строили из дерева. Но позже основные вокзалы и станции в крупных городах возводились из кирпича и на зданиях обязательно имелись часы. Такими были главные вокзалы в Осака (1874) и Киото (1877).

После Японо-китайской войны (1894–1895 гг.) резкое увеличение перевозок пассажиров привело к необходимости перестроить вокзалы и станции больших городов. Если раньше здания проектировались иностранными архитекторами, то теперь строительство даже центральных вокзалов стало прерогативой японцев. Уже первый выпуск Национального инженерного колледжа (Кобу Дайгакко) 1879 г. состоял из японских архитекторов, прекрасно освоивших западную технику архи-

тектуры. Среди них были такие прославившиеся в последствии архитекторы, как Тацуно Кинго (1854–1919), Катаяма Такума (1854–1917) и Ёкагава Тамисуке (1864–1945). В 1898 г. руководством государственных железных дорог была принята классификационная система, состоящая из пяти категорий для некрупных станций и устанавливающая стандарты дизайна для каждой категории. Она была опубликована в справочнике проектов дизайна железнодорожных станций «Тэцудо Кодзи Санко Дзюмен – Тэйсядзё но дзю»¹⁸. Проекты станций всех категорий предусматривали элементы дизайна станций западных стран. Категория давалась станции в соответствии со средним количеством пассажиров, проходящих через нее.

Основными железнодорожными станциями, построенными в конце 1890-х – начале 1900-х годов, были: Бакан (через год переименована в Симоносеки), построенная в 1901 г. частной железнодорожной компанией «Санъё Тэцудо»; Фукусима (вторая станция), построенная в 1903 г. частной компанией «Ниппон Тэцудо»; Нагасаки (вторая станция), построенная в 1905 г. частной компанией «Кюсю Тэцудо»; Осака (вторая станция), построенная в 1899 г. государственными железными дорогами, и Нидзё (вторая станция), построенная в 1904 г. частной компанией «Кёто Тэцудо». Станция Нидзё была построена в традиционном японском храмовом стиле. Причиной такой необычной для японских железных дорог архитектуры являлось, видимо, желание и возможности локального общества сохранить традиционный стиль Киото – города, известного своими историческими и архитектурными памятниками. Однако архитектура станции Нидзё – исключение из правила. Правило же было установлено императором Мэйдзи, который на запрос руководства железных дорог, желавшего строить здания вокзалов в стиле дворца Момояма, ответил, что «станции должны строиться в западном стиле»¹⁹. При этом он использовал

¹⁸ Коцу Секкей, Эки Но Ханаси, Сейдзяндэ, 1898.

¹⁹ Kuniaki Ito and Masatsugu Chiba. Railway Stations and Local Communities in Japan. – Japan Railway and Transport Review, № 28, September 2001, с. 7.

английское слово «station», говоря на родном языке. Сами вокзалы становились символами модернизации и рупором политики правительства Мэйдзи, так как в условиях отсутствия радио и газет государственные станционные объявления становились источником информации для миллионов японцев²⁰.

С 1890 г. в связи с общеэкономическим кризисом и соответственно отсутствием необходимых финансовых средств строительство государственных железных дорог было временно прекращено, резко сократилось и частное железнодорожное строительство. Чтобы оживить эту отрасль экономики, возглавлявший в то время Совет директоров железных дорог Иноуэ Масару²¹ провозгласил в июле 1891 г. новую железнодорожную политику. Она включала следующее: первое – выработать долгосрочный план строительства основных железнодорожных магистралей, для финансирования которого предполагалось выпустить специальные железнодорожные государственные бонны; второе – национализировать те частные железные дороги, которые составляют часть сети магистральных дорог. Являясь сторонником национализации основных железных дорог, Иноуэ не только заранее предвидел ее неизбежность в скором времени, но и в определенном смысле подготовил общественное мнение к ее проведению.

Безусловно, еще до появления первой железной дороги правительство мыслило развитие железных дорог в рамках государственного сектора экономики. Но два фактора препятствовали этому: во-первых, у государства не было необходимых финансовых средств, чтобы самостоятельно полномасштабно развить железнодорожную сеть; во-вторых, частный капитал вкладывал значитель-

²⁰ Там же, с. 8.

²¹ Иноуэ Масару (1843–1910) – основатель японских железных дорог. В юношеские годы тайно покинул Японию и изучил железнодорожное дело в университетском колледже в Лондоне. По возвращении в 1868 г. в Японию стал активным пропагандистом развития национального железнодорожного транспорта. В условиях модернизации в стране стал активным функционером в области строительства и управления железными дорогами, чему посвятил всю свою жизнь.

ные средства в разработку новой техники. Основываясь на предложениях Иноуэ, правительство послало на утверждение в парламент Акт о железнодорожных бонах и Акт о национализации железных дорог. В июне 1892 г. после некоторых дополнений был утвержден Закон о железнодорожном строительстве. Скорректированный документ отличался от предложенного Иноуэ Масару. Этот документ не предусматривал национализацию частных железнодорожных компаний, хотя в нем имелось положение о том, что основу железных дорог должны составлять государственные дороги. Но в Законе было учтено важнейшее предложение Иноуэ Масару о долгосрочном планировании и более интенсивном строительстве железных дорог, чем это предусматривалось ранее. Принятие решения о развертывании сети государственных дорог, даже более широком, чем предусматривалось правительством, отражало острое желание населения, которое очень хотело, чтобы дороги были проведены в их местности.

Закон о железнодорожном строительстве предусматривал создание Совета железных дорог (Тэцудо Кайги), состоящего из представителей Железнодорожного агентства, представляющего собой департамент Министерства коммуникаций (Тэйсинсё), армии, флота и членов императорского парламента (Тэйкоку Гикай). Совету железных дорог вменялось в обязанность внести дополнения в Закон и согласовать вопрос о размере финансирования строительства, лицензировании или национализации частных железнодорожных компаний, расписании движения поездов и тарифов. Закон о железнодорожном строительстве устанавливал правила строительства и предоставлял возможность регионам лоббировать проведение железных дорог посредством избранных в парламент представителей. Но им не затрагивался северный остров Хоккайдо, железнодорожное строительство здесь проводилось в соответствии со своим Законом о железнодорожном строительстве на Хоккайдо, принятым в мае 1896 г. Особое отношение к железнодорожному строительству на Хоккайдо было вызвано особенностями региональной политики в то время. В 1871 г. был принят первый десятилетний план освоения Хоккайдо. Всего до Второй мировой войны было принято шесть таких планов, предусматривавших выделение государст-

венных финансовых средств на строительство дорог, благоустройство земель и пособий переселенцам. Поэтому Закон о железнодорожном строительстве на Хоккайдо тесно увязывался с десятилетними планами развития этого острова и согласовывался с учрежденным в 1882 г. специальным государственным органом – Управление развития Хоккайдо.

Претворение в жизнь Закона о железнодорожном строительстве привело к резкому увеличению масштабов нового строительства и росту протяженности как государственных, так и частных железных дорог. К концу 1893 финансового года общая протяженность железных дорог достигла 3010 км, при этом на государственные железные дороги приходилось 885 км, а на частные – 2125 км. К концу марта 1906 г. (незадолго до приватизации железных дорог) протяженность государственных дорог составила уже 2413 км, а частных – 5213 км, их строительство хотя и шло медленнее, чем частных, но достаточно высокими темпами и стабильно (см. табл. 2).

Таблица 2

Длина государственных и частных железных дорог, км*

Год	Государственные	Частные
1872	29,0	–
1875	61,7	–
1880	123,0	61,4
1885	269,9	229,3
1890	885,9	1365,3
1895	954,6	2730,9
1900	1528,3	4674,5
1905	2464,5	5231,3

* Данные указываются на конец финансового года.

Источник: Сэйфу-но тэцудо нэнсю нэмпо. Токио, 1907.

Из таблицы видно, что хотя частные железные дороги появились на несколько лет позже государственных, однако темпы их строительства значительно превосходили темпы строительства казенных железных дорог, а появление новых железных дорог стимулировало экономическое развитие страны.

Роль железных дорог в экономическом развитии отдельных районов

Строительство государственных и частных железных дорог вело к развитию близлежащих районов, поэтому за проведение магистралей развертывалась ожесточенная борьба в парламенте региональных представителей деловых кругов. Типичным примером того, как предприниматели добивались проведения в свои регионы железных дорог и как их появление привело к бурному росту производства близлежащих районов и стагнации отдаленных, является история борьбы владельцев шелкопрядельных мануфактур в префектурах Яманаси и Нагано (гористые районы к западу и северо-западу от Токио), начавшаяся в 1890 г. Через своих представителей в парламенте и прессу они настаивали, чтобы проектируемая в то время железнодорожная линия Тюо, которая должна была соединить пригород Токио и Нагоя, проходила бы через весь район Тюо, то есть делала бы большую петлю по горам в сторону тихоокеанского побережья. При этом предприниматели добивались того, чтобы железная дорога проходила через следующие населенные пункты: Хатиодзи, Кофу, Сува и Ина – 50, 130, 200 и 240 км на запад от Токио соответственно²² (рис. 2). Ранее шелк-сырец, производимый в Сува, отвозился на лошадях по дороге Косюкайдо в Хатиодзи (160 км). В 1893 г. было завершено строительство железнодорожной линии Син'эцу, которая проходила севернее планируемой Тюо. Она соединила северную часть района Нагано с портом Икогама. Теперь из Сува шелк-сырец отвозился на лошадях до станции Танака (около 40 км на север по горному перевалу Вада, высота которого составляет 1531 км), а затем по железной дороге на юг.

²² Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. 2000, с. 20–22.

Железные дороги Токайдо, Син'эцу. Рисунок 2



В 1896 г. производители шелка потребовали открыть новую станцию, которая была бы ближе к их мануфактурам, чем станция Танака. Правительство распорядилось построить станцию Оя, которая вскоре стала одним из центров торговли шелком. В начале строительства линии Туюо производители шелка в Сува и префектуре Яманаси передали правительству совместную петицию, в которой содержалась просьба ускорить сроки строительства. В результате уже к 1903 г. железнодорожная линия достигла Нирасаки в префектуре Яманаси (ок. 60 км от ст. Сува).

Во время вынужденного прекращения прокладки дороги в годы Русско-японской войны 1904–1905 гг. предприниматели доказывали важное значение экспорта шелка-сырца для страны

и приобрели значительную часть железнодорожных бонов, выпущенных правительством для финансового обеспечения строительства. Согласившись с предложением предпринимателей возобновить строительство, железнодорожная линия уже в 1905 г. была продлена до Окая (за станцией Сува) – один из основных центров по продаже шелка-сырца в районе Сува. Вскоре после открытия этой линии производство шелка-сырца в районе Сува резко увеличилось, а спрос на шелк в таком крупном районе, как Кансай (включающий Осака, Киото, Кобэ с их пригородами), был полностью удовлетворен за счет шелка из Сува. Открытие железнодорожной линии Тюо привело к росту экономической активности во всех районах, прилегающих к железной дороге и, наоборот, кустарное производство, оставшееся вдали от магистрали (например, в долине Ина), стало падать. Данный пример лишь один из многочисленных, показывающих, как появление нового вида транспорта приводило к росту экономической активности прилегающих к железным дорогам районов и хозяйственному упадку отдаленных территорий.

Появление железных дорог способствовало быстрому экономическому развитию страны. Бурно развивающаяся промышленность предъявила повышенный спрос на уголь. Соответственно все больший объем угля стал доставляться с месторождений по вновь построенным дорогам (в основном промышленным) на Хоккайдо в города и порты для дальнейшей транспортировки каботажным транспортом. Из Тохоку значительные объемы угля стали поступать в Токио по железной дороге из шахт в г. Дзёбан, находящегося в 200 км от Токио на тихоокеанском побережье. С 1891 по 1898 г. большой объем угля транспортировался с шахт в Тикюхо и Карацу на севере о. Кюсю по мелким промышленным железнодорожным линиям к порту для дальнейших поставок на предприятия центральной Японии. Растущий объем производства шелка, хлопчатобумажных тканей, продукции военных предприятий вызвал потребность в строительстве железной дороги между Хатиодзи (знаменитый почтовый город и крупнейший рынок шелка в этом районе) и городом Йокогама. В 1905 г. частная железнодорожная компания «Ёкохома Тэцудо» получила лицензию на строительство

железной дороги, а в 1908-м она была пущена в эксплуатацию и начались перевозки различных грузов, в первую очередь шелка, хлопчатобумажных тканей, военной амуниции, дров и др.

Увеличивающийся товарооборот г. Хиросима, и в первую очередь перевозки продукции лесной промышленности, хлопчатобумажных тканей, стройматериалов, других, в том числе стратегических, грузов, настоятельно требовал подведения железной дороги к порту Куре в кратчайшие сроки. В рапорте офицера российского Морского Генерального штаба капитана II ранга А. И. Русина за 1903 г. сообщалось: «К порту Куре проводится железная дорога ветви Хиросима, работают день и ночь, и надеются, что к концу года Куре будет связан с общей железнодорожной сетью Японии»²³.

Интенсивное строительство в Токио вызывало повышенный спрос на различные стройматериалы, в частности на поставки цемента, известняка, щебня и др. Большие разработки известняка велись в районе Ниси Тамма, а щебень добывался на побережье реки Тамма (к западу от Токио). Частная железнодорожная компания «Кобу Тэцудо» перевозила грузы по маршруту Синдзюку – Татикава (открытие линии – 1889 г.), в 1894 г. она построила новую железнодорожную ветку Татикава – Оме, которая в 1895 г. была продлена до современного города Миянохира, где, как и в Оме, добывался известняк. В связи с тем, что впоследствии месторождение в Оме было исчерпано, была построена еще одна линия Оме – Хикава (новое название – Оку Тамма). Строительство вела железнодорожная компания «Оку Тамма Дэнтэцу», одновременно на юго-востоке пригорода Токио частная компания «Ицукайти Тэцудо» начала поставлять для строительных фирм Токио известняк, добываемый в горах Кацубо. Линия соединила Кандзима и Мусаси – Ицукайти. Все эти железные дороги обеспечивали большие объемы перевозок строительных материалов для Токио, Иокогамы, их пригородов, а также других городов.

²³ Российский государственный архив Военно-морского флота. С.-Пб. 417, дело 2317, л. 177.

В Хокурику железнодорожное строительство велось для обеспечения растущего объема перевозок риса, сои, продукции текстильной и металлургической промышленности, лесопроductии, рыбы и др. Первые линии железной дороги в этом регионе были открыты в 1882 г. и соединяли Канегасаки с Янагасе, а также Нагахана с Янагасе туннель²⁴. В 1884 г. было завершено строительство между станциями Янагасе и Янагасе туннель и, таким образом, началось сообщение между Майбара и Канегасаки²⁵. Строительство возобновилось только во второй половине 1890-х годов. С завершением строительства Канегасаки – Фукуи (1896), Фукуи – Канадзава (1898) и Канадзава – Тояма (1899) железнодорожное сообщение ограничилось линией Майбара – Тояма на 10 лет. Только в 1910 г. была пущена в строй линия Тояма – Томари, названная Тояма Сэн. Во встречном направлении строилась железная дорога, которая шла из префектуры Ниигата, и в 1911 г. была открыта ее секция Наоэцу – Надати. После того как в 1913 г. была построена последняя секция дороги между Оми и Итоигава, началось бесперывное движение по всей линии Майбара – Наоэцу.

Итак, вслед за идущей вдоль Тихого океана железной дорогой Токайдо была построена аналогичная дорога вдоль Японского моря в Хокурику²⁶. В дальнейшем она была продолжена до г. Ниигата, а от станции Ницу в префектуре Ниигата до Акита была построена вдоль Японского моря 272-километровая железная дорога Уэцу. Итогом появления дороги в этом направлении стало увеличение грузоперевозок, в первую очередь риса и другой сельскохозяйственной продукции, в регионе и за его пределами. С появлением железнодорожного транспорта обострилась конкурентная борьба между его другими видами. Так, большая часть риса из Тохоку и Хокурику, ранее транспортировавшаяся водным

²⁴ Станции было дано английское название.

²⁵ Железнодорожное сообщение между Майбара и Нагахана (префектура Сига) было открыто ранее как часть железнодорожной магистрали Токайдо.

²⁶ Makoto Aoki. Hokuriku Region. – Japan Railway and Transport Review. 2003, № 35, с. 64–65.

транспортом, стала теперь перевозиться в города по железным дорогам.

О значительном росте перевозок грузов по железным дорогам Японии свидетельствуют данные таблицы 3.

Таблица 3

**Динамика объема перевозок грузов и грузооборота
на государственных и частных железных дорогах,
тыс. т и млн. т/км**

Год	Государственные железные дороги		Частные железные дороги	
	Объем грузов (тыс. т)	Грузооборот (млн. т/км)	Объем грузов (тыс. т)	Грузооборот (млн. т/км)
1872	0,5	Данные отсутствуют	—	—
1875	58		—	—
1880	193		9	Данные отсутствуют
1885	182		Данные отсутствуют	
1890	671	41	889	65
1895	1100	124	4231	334
1900	2807	360	11 595	819
1905	4403	640	17 127	1535

Источник: Сэйфу-но тэцудо нэнсю нэмпо. Токио, 1907.

Из таблицы следует, что темпы роста объема перевозок грузов и грузооборота на частных железных дорогах были выше, чем на государственных. Это и неудивительно, так как уже к 1895 г. 75% железных дорог находилось в частном секторе экономики.

Железнодорожное строительство приводило к бурному экономическому развитию сельских и горнодобывающих районов, прилегающих к железным дорогам. Поэтому и спрос местных предпринимателей, да и всего населения, на строительство дорог был высоким. Но в не меньшей мере обнаруживалась потребность и города в строительстве городских и пригородных железнодорожных путей. Основную роль в развитии го-

родской транспортной инфраструктуры играли частные компании, а после национализации магистральных железных дорог, находившихся в руках крупных частных компаний, более мелкие частные железнодорожные компании развивали сеть именно городских и пригородных железных дорог.

В 1890-х – начале 1900-х годов наблюдалось не только значительное увеличение протяженности частных железных дорог, но и происходил резкий рост числа (несмотря на многочисленные слияния) и самих частных компаний. Так, если в марте 1893 г. их насчитывалось 13, то к марту 1906 г. их было уже 37²⁷. Частные компании имели крупные вложения в основной капитал. Доходы железных дорог были высокие, что привлекало все новые и новые инвестиции в эту отрасль народного хозяйства. Объединение компаний вело к появлению железнодорожных групп. Железные дороги находились либо в руках крупных финансово-промышленных групп – дзайбацу, либо отдельных предпринимателей. Дзайбацу были собственниками, как правило, магистральных дорог. Основными дзайбацу, владевшими магистральными железными дорогами, были крупные монополисты «Мицуй» и «Мицубиси», которые представляли собой главных держателей акций «Хоккайдо Танко Тэцудо», «Кансай Тэцудо», «Санъё Тэцудо», «Кюсю Тэцудо», «Сикюхо Тэцудо». Эти дороги в значительной мере обеспечивали воспроизводственный процесс самих дзайбацу.

В руках монополистов были железные дороги в районах Токио – Иокогама и Киото – Осака – Кобэ. Эти железнодорожные компании проявляли повышенный интерес к строительству городских и пригородных магистралей Токио, Осака, Кобе и других крупных городов. В конце 1890-х – начале 1900-х годов они активно приступили к строительству трамвайных линий в городах и их пригородах, началась электрификация железных дорог.

Первая электрифицированная железная дорога, протяженностью 6,9 км, была построена между Киото и Фусими вдоль р. Ёдо. В феврале 1895 г. дорога начала функционировать, а

²⁷ Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways, 2000, с. 20.

впоследствии ее маршрут был продлен в глубь Киото. Собственником этой дороги была частная компания «Кёто Дэнки Тэцудо». Вслед за ней образуются использующие электротягу компании: «Нагоя Дэнки Тэцудо» (1898), «Дайси Дэнки Тэцудо» (Кавасаки, 1899), «Одавара Дэнки Тэцудо» (Кодзу – Одавара – Хаконе – Юмото, 1900) и «Хонсю Дэнки Тэцудо» (Ойта – Беппо, 1900). В Токио начавшая функционировать в 1882 г. конная железная дорога «Токё Бася Тэцудо» с 1900 г. перешла на электротягу и была переименована в трамвайную компанию «Токё Дэнся Тэцудо». В этот же год начинает действовать и другая трамвайная компания – «Токё Сигаи Тэцудо», в 1904 г. появляется еще одна компания – «Токё Дэнки Тэцудо». Все три трамвайные компании были объединены в 1906 г. и образовали самую крупную городскую трамвайную компанию в стране – «Токё Тэцудо». В 1905 г. компания «Хансин Дэнтэцу» соединила г. Осака и Кобэ протяженной трамвайной линией, а уже к 1930 г. все частные пригородные компании перешли на электротягу.

Итак, от появления первой железной дороги (на паровой тяге) до начала электрификации железных дорог прошло менее четверти века. По сути, промышленная и вторая технологическая революции на железнодорожном транспорте (как и во всей экономике) Японии проходили исторически почти одновременно, в то время как в Англии интервал между двумя революциями составил чуть ли не целый век. В области железнодорожного транспорта Япония начала переход от вестернизации к самостоятельному догоняющему развитию.

Железные дороги способствовали формированию у японцев положительного отношения к идее научно-технического прогресса, модернизации и вестернизации. Если в период Эдо движение по дорогам было хотя и увлекательным, но продолжительным и относительно малопродуктивным занятием, которое всей своей философией отвечало логике и культуре феодального общества тех времен, порождая особое восприятие мира (укиё), то железные дороги вносят новое в быт, нравы, культуру японцев. И дело не только в том, что недорогой для проезда и быстрый железнодорожный транспорт обеспечивал мобильные перевозки людей из деревень в города, где господ-

ствовали иные идеи, мысли и ритм жизни. И не только в том, что в другие города быстро и в больших количествах поступала качественно новая продукция с предприятий, построенных в бывших почтовых и других феодального типа городах, таких как Кувана, ставших индустриальными в эпоху Мэйдзи.

Не останавливаясь подробно на том, как появление и развитие железнодорожного транспорта повлияли на менталитет японцев, отметим лишь, что движение поездов в соответствии с расписанием внесло определенные изменения в понимание времени японцами. С 1872 г. в связи с открытием железнодорожного движения время устанавливалось единое для всей страны и вне зависимости от географического расположения того или иного района (до этого момента время определялось светлым и темным временем суток и соответственно было разным в отдаленных в долготном измерении районах). В массовом сознании понимание единого для страны времени было закреплено в значительной мере в результате необходимости следовать единому расписанию на железных дорогах. В частности, на запрос, сделанный в 1972 г. местными властями г. Киото в Министерство общественных работ (Кокё джигё сё), министерство ответило: «Время, которое указывает колокол на верху горы Атаго (имеется в виду колокол храма Атаго, расположенного на северо-востоке от г. Киото на одноименной горе, высотой 924 м. – *И.А.*) должно быть синхронизировано с временем пушечных выстрелов из башни замка Эдо (расположен в Токио. – *И.А.*), так как желательно иметь общее время для железных дорог»²⁸.

Общее время способствовало четкости работы не только железных дорог, но и всего народного хозяйства страны, приучало японцев к большей динамике и ритмичности деловой жизни. Подчинение жизни японцев четкому ритму производства (а не светлыми или темными часами суток, что было характерно для феодальной сельскохозяйственной Японии) создавало одно из многочисленных условий успеха индустриализации, модернизации и вестернизации.

²⁸ Nakamura Naofumi. Railway Systems and Time Consciousness in Modern Japan. – Japan Review. 2002, № 14, с. 21.

Глава II

НАЦИОНАЛИЗАЦИЯ И РАСШИРЕНИЕ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (1906–1949)

Первая волна огосударствления и строительство легких железных дорог

Национализация железных дорог (1906–1907) открыла собой **второй** этап в развитии железнодорожного транспорта Японии. Еще до появления первой железной дороги многие государственные деятели страны выступали за развитие железных дорог в рамках госсектора экономики. Однако в то время государство еще не обладало достаточной экономической и финансовой мощностью, чтобы без активного участия частного капитала самостоятельно обеспечить высокие темпы железнодорожного строительства. Более того, во время подъема экономики сторонники национализации не получали поддержку общественного мнения, и лишь во время спада экономики снова вставал вопрос об огосударствлении железных дорог.

В 1900-х годах создались реальные предпосылки для национализации железных дорог. Во-первых, всеобъемлющая быстрая индустриализация страны, последовавшая за Русско-японской войной, значительно увеличила потребность в транспортировке сырья и топлива для крупных заводов. В снижении и унификации тарифов на эти перевозки были заинтересованы многие промышленные предприниматели, которых становилось все больше и больше. Обеспечить это могло только государство. Кроме того, государство должно было решить и вопрос снижения общих затрат на управление железными дорогами, себестоимости транспортировки и улучшения функционирования железных дорог за счет централизации управления и преимуществ единого крупного хозяйства. Во-вторых, после войны все шире стала прово-

даться политика самостоятельного развития в области железнодорожного транспорта, направленная на вытеснение иностранного капитала. Только путем огосударствления этой отрасли возможно было решительно потеснить иностранный капитал.

Принятие Закона о национализации железных дорог прошло нелегко. Правительство направило Закон в палату представителей (сюгийн) в марте 1906 г. Он был принят, а затем дополнен в палате пэров (кидзокуин) и снова передан в палату представителей для окончательного утверждения. Но итог голосования на этот раз было трудно предугадать из-за сильной оппозиции, особенно той ее части, которая выражала интересы дзайбацу. Отметим лишь такие характерные факты. Политические деятели, отстаивавшие в парламенте интересы одной из крупнейших монополий – «Мицубиси», владевшей многими промышленными железными дорогами, по которым перевозился в основном уголь на ее предприятия, пытались бойкотировать принятие Закона и покинули зал заседания до голосования. В правительстве были политические деятели, также выражавшие интересы «Мицубиси». Тесно связанный с этой монополией министр иностранных дел Като Такааки подал в отставку в знак протеста против Закона, однако Закон о национализации все же был принят большинством голосов.

По этому Закону государство должно было выкупить собственность 17 крупных частных железнодорожных компаний за 10 лет. Однако оно смогло приобрести за 2 года не только железные дороги, подвижной состав, депо и другие профильные предприятия, но всю собственность компаний. Данные о национализированных частных предприятиях представлены в таблице 4.

Таблица показывает, что государство выкупило собственность железнодорожных компаний за сумму, почти в два раза превышающую стоимость всех акций этих компаний. Основные выгоды от этого получили в первую очередь крупные акционеры: дзайбацу, крупные землевладельцы, частные предприниматели. Они воспользовались благоприятной конъюнктурой на рынке ценных бумаг и выгодно вложили полученные в качестве компенсации средства (в том числе в виде правительственных бонов, которые были выпущены в объеме 450 млн. иен) в акции процветающих промышленных предприятий.

Таблица 4

**Железнодорожные компании,
национализированные в 1906–1907 гг.**

Компании	Дата национализации	Протяженность линий, км	Акционерный капитал (тыс. иен)	Цена выкупа (тыс. иен)	Кол-во локомотивов	Кол-во пассаж. вагонов	Кол-во грузовых вагонов
Хоккайдо колмайн & тэцудо	01.10.1906	334,1	12 500	30 997	79	102	1753
Кобу тэцудо	01.10.1906	44,7	5500	14 600	13	62	266
Ниппон тэцудо	01.11.1906	1384,4	66 000	142 495	368	857	6411
Ган'эцу тэцудо	01.11.1906	79,6	6000	2521	6	23	112
Санъё тэцудо	01.12.1906	667,1	36 100	78 850	152	534	2075
Нисинари тэцудо	01.12.1906	7,3	1650	1705	4	23	227
Кюсю тэцудо	01.07.1907	717,7	62 000	118 856	256	391	7148
Хоккайдо тэцудо	01.07.1907	255,8	6340	11 452	27	44	256
Кёто тэцудо	01.08.1907	35,7	4500	3341	5	60	100
Ханкаку тэцудо	01.08.1907	112,9	4000	7010	17	44	260
Хокуэцу тэцудо	01.08.1907	138,1	3700	7777	18	74	298
Собу тэцудо	01.09.1907	117,8	6000	12871	24	121	274
Босо тэцудо	01.09.1907	63,4	1040	2157	9	32	95
Нанао тэцудо	01.09.1907	55,2	1100	1491	4	19	77
Токусима тэцудо	01.09.1907	34,6	800	1341	5	25	46
Кансай тэцудо	01.10.1907	452,0	24 182	36 130	121	571	1273
Сангу тэцудо	01.10.1907	42,0	1900	5729	10	88	74
ВСЕГО:		4542,4	243 312	479 323	1118	3070	20 754

Составлено по: Нихон Тэцудоси. Токио, 1919–1921.

С национализацией был сопряжен рост не только сети государственных железных дорог (на 4542,4 км), но и числа служащих (с 30 тыс. до 78 тыс. человек). Такое расширение сети государственных железных дорог привело к необходимости реорганизации их управления. В 1908 г. был издан Указ о Железнодорожном агентстве, согласно которому оно из подразделения Министерства коммуникаций (Тэйсинсё) превращалось в самостоятельное Железнодорожное агентство (Тэцудоин), находящееся в прямом подчинении премьер-министра. Если до принятия закона агентство только управляло дорогами, то теперь оно контролировало и строительство дорог. В 1909 г. был принят Закон о бюджете государственных железных дорог, согласно которому он обособлялся в государственном бюджете. В соответствии с законом все новое строительство, модернизация, расходы по эксплуатации железных дорог должны были финансироваться из доходов железных дорог и за счет бонов, выпускаемых ими самими. В государственном бюджете субсидии на развитие государственных и частных железных дорог отныне не предусматривались. Поскольку железные дороги были в то время основным видом и пассажирского, и грузового транспорта в стране и постоянно имели большие прибыли, независимость железнодорожного бюджета положительно отражалась на экономике этой отрасли.

В результате национализации правительство смогло решить две важные экономические задачи. Во-первых, были снижены цены на пассажирские перевозки как в городском и пригородном сообщении, так и на поездах дальнего следования. Во-вторых, были реально унифицированы цены на грузовые перевозки, а в дальнейшем и снижены тарифы на перевозки грузов. Еще до национализации законодательством было предусмотрено, что владельцы железных дорог, как частные, так и государственные, обязаны поддерживать железнодорожную инфраструктуру и взаимно пропускать по своим путям подвижной состав любой компании. На деле же это не соблюдалось. Более того, несмотря на то, что формально все тарифы были унифицированы, каждая компания требовала разную цену за перевозки. Реальная унификация тарифов оказалась

непростым вопросом, и только к концу 1912 г. она была окончательно завершена. В результате унификации в 1911 г. цена перевозки одной тонны груза на одну милю составила 1,94 сены (100 сен = 1 иена), а к 1916 г. упала до 1,64 сены²⁹.

Национализация легла тяжелым бременем на экономику страны. Во-первых, компенсационные выплаты зачастую значительно превосходили стоимость нового строительства, что отрицательно сказалось на бюджете. Во-вторых, стало необходимым вкладывать значительные средства в уже порядком износившуюся инфраструктуру бывших частных дорог, к тому же финансово убыточных. Так, в своем рапорте офицер Морского Генерального штаба России капитан II ранга Русин сообщал еще в апреле 1903 г. о (национализированной уже позже, в 1907 г.) железнодорожной компании «Ханкаку Тэцудо»: «Железнодорожная компания Ханкаку (Осака – Фукуяма) представляется как в смысле финансовом, акционерном, так равно и в смысле провозоспособности и подвижного состава, весьма слабое, хилое учреждение. Бедность дороги является как вследствие ее малой доходности, по причине слабого грузового и пассажирского движения, так равно и по причине сравнительной дороговизны ее сооружений, дороговизны вызванной условиями местности: между Осака и Фукуяма пришлось построить много мостов и 18 тоннелей»³⁰. В-третьих, государство сохранило (вопреки унификации) ряд льготных тарифов (например, перевозки шелка), что уменьшало поступления в бюджет.

После огосударствления 17 крупных частных дорог, по которым поезда шли на паровой тяге, осталось 20 относительно мелких частных компаний, из которых только четыре имели сеть дорог свыше 50 км («Тобу Тэцудо», «Нанкай Тэцудо», «Нарита Тэцудо», «Тюоку Тэцудо»). Кроме того, частные компании владели электрическими железными дорогами, трамвайными линиями и мелкими железными дорогами.

²⁹ Eiichi Aoki, Matsuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000.

³⁰ Российский государственный архив Военно-морского флота. С-Пб. 417, дело 2309, л. 135.

Экономическое развитие регионов, особенно сельских, вызвало острую потребность в строительстве локальных дорог. Закон о частных железных дорогах 1890 г. был перегружен различными регламентациями, препятствовавшими железнодорожному строительству регионального значения. Поэтому в целях привлечения внимания к строительству легких дорог (кэйбэй тэцудо)³¹ в 1910 г. обнародуется Закон о легких железных дорогах, а вслед за ним в 1911 г. Закон о субсидиях легким железным дорогам. Принятие Закона о легких дорогах дало возможность государству приступить к строительству дорог, не предусмотренных Законом о железнодорожном строительстве 1892 г., а также ускорить появление тех дорог, которые предполагалось открывать позже, переведя их в разряд легких. Согласно закону от 1911 г. разрешалось строительство путей с минимальной колеей 762 мм, что значительно снижало стоимость строительства. Так, в ценах 1913 г. стоимость строительства одного километра пути с колеей 762 мм составляла 21 000 иен, а с колеей 1067 мм 34 000 иен³². Кроме того, закон предусматривал предоставление значительных государственных субсидий на строительство частных местных железных дорог, подпадающих под закон, а также обязывал местных собственников приобретать акции компаний пропорционально размеру их собственности. Понятно, что в сельских местностях основными держателями акций железнодорожных компаний стали крупные землевладельцы.

В результате принятия Закона о легких железных дорогах с августа 1910 г. по март 1911 г., то есть всего чуть больше чем за полгода, лицензии на строительство и эксплуатацию легких железных дорог получили 23 новые компании. Еще 17 железнодорожных компаний, созданных в соответствии с Законом о частных железных дорогах от 1890 г., и 9 других частных железнодорожных компаний, которые вскоре должны были открыться, поменяли свой статус на легкие железные дороги.

³¹ Ширина колеи легкой железной дороги – 762 мм.

³² Eiichi Aoki. Construction of Local Railways. – Japan Railway and Transport Review. 1995, № 34, с. 35.

Кроме того, одна трамвайная компания также стала считаться компанией легких железных дорог³³. Строительство таких дорог велось неравномерно по годам. Если в первые годы по принятии закона частные компании стремились получить лицензии на строительство дорог, то с 1914 г. число полученных лицензий резко сократилось, и только с 1919 г. оно несколько возросло. Пик открытия новых легких линий приходится на 1913–1915 гг., затем наблюдается резкий спад, и лишь с 1921 г. снова несколько возрастает новое строительство легких железнодорожных путей (см. табл. 5).

Таблица 5

Лицензирование и открытие железных дорог, км

Фискальный год	Лицензированная протяженность пути	Переведенные в разряд легких ж/д	Завершение стр-ва лицензированных ж/д	Национализировано ж/д	Открыто путей ж/д
1910	633,0	769,2	–	–	374,0
1911	1762,0	289,1	24,4	–	143,2
1912	1629,6	182,4	86,8	–	255,3
1913	1468,0	36,4	385,5	–	521,4
1914	456,0	10,1	439,0	–	487,6
1915	136,0	–	910,9	–	469,6
1916	326,6	40,7	478,9	–	143,9
1917	283,3	407,6	415,9	–	91,1
1918	495,2	–	509,9	–	230,2
1919	1009,5	–	194,1	–	129,4
1920	785,2	–	85,6	130,4	108,4
1921	594,3	–	59,6	–	250,6
1922	1350,1	–	105,9	35,0	372,8
1923	954,6	–	112,3	–	487,4
1924	597,5	–	730,6	–	332,8
1925	421,2	–	260,3	23,8	330,9
1926	933,4	–	230,3	11,9	480,2

Составлено по: Тэцудоин токэй нэмпо. Токио (1913–1929).

³³ Там же.

Таблица 5 показывает, что получение лицензий и само строительство велось неравномерно, но самое значительное снижение темпов строительства наблюдалось в 1916–1917 гг. Основной причиной такого снижения явилось резкое ухудшение экономической конъюнктуры в годы Первой мировой войны. В это время резко возросли цены на сырье и соответственно подорожало строительство. Завершение уже начатого строительства требовало больших денежных средств, значительно превышавших полученные от государства субсидии. Доходов от функционирования железных дорог не хватало даже на выплаты дивидендов. Государственные субсидии шли на выплату дивидендов только по привилегированным акциям. В дальнейшем, несмотря на улучшение экономической ситуации, строительство легких дорог шло значительно более низкими темпами, чем предполагало правительство.

Учитывая сложности финансирования нового строительства, особенно в годы Первой мировой войны, оно велось с максимальной экономией на инженерных разработках, закупках подорожавшего сырья, заработной плате железнодорожному персоналу. В этих целях выбирались направления, которые не требовали проектирования и строительства тоннелей, набережных, крутых поворотов, что позволяло снизить стоимость строительства. Эти маршруты могли проектировать относительно невысокооплачиваемые местные инженеры. Для эксплуатации железных дорог использовались в основном специалисты, вышедшие на пенсию с работы на основных государственных железных дорогах.

Закон от 1910 г. позволил государству строить железные дороги, не предусмотренные Законом о железнодорожном строительстве от 1892 г., или согласно этому закону они должны были строиться значительно позже. Принятие решения о новом строительстве было в компетенции Агентства железных дорог, но только парламент мог одобрить бюджет строительства. Таким образом, строительство дорог стало зависеть от интересов влиятельных политиков, особенно членов Совета железных дорог. Произошла «политизация» железнодорожного строительства. Значительную роль в принятии

решения расширять строительство государственных легких дорог играли представители сельских районов в парламенте. Отстаивая интересы сельских собственников, которым было выгоднее не самим частично финансировать строительство, а добиваться государственного финансирования, они зачастую достигали цели. В результате направление создаваемых дорог не только и не столько отвечало общенациональным экономическим потребностям, сколько политическим интересам влиятельных представителей сельских районов в парламенте. Нерациональная гонка в строительстве легких дорог при отсутствии необходимых финансовых средств вела к тому, что нередко железные дороги имели «тупиковое» направление, то есть были нерационально размещены. На следующем этапе развития железных дорог все эти недостатки пришлось преодолевать.

В 1911 г. началось государственное строительство пяти легких железных дорог, а в 1912 г. – уже шести. Первой (в апреле 1912 г.) была открыта дорога для движения поездов между Симодате и Мока (на севере района Канто)³⁴. Строительство новых государственных железных дорог с каждым годом расширялось. При этом нередко оно опережало строительство по Закону от 1892 г. Так, легкая железная дорога Окою, проходящая через горы Оу (район Тохоку, север о. Хонсю) и соединяющая Ёкоте и Куросавадзири (ныне Китаками), по Закону от 1892 г. должна была строиться в отдаленном будущем. Однако члены парламента, получившие петицию от местных властей, потребовали безотлагательного проведения легкой дороги. В результате в 1916 г. парламент убрал из Закона от 1892 г. строительство этой дороги, а уже в 1917 г. началось строительство легкой дороги. Таких примеров было немало, когда правительство обходило Закон от 1892 г., в результате чего вместо обычных железных дорог появлялись легкие. Многие из них впоследствии снова приходилось переделывать на нормальную колею.

³⁴ Eiichi Aoki. Construction of Local Railways. – Japan Railway and Transport Review. 1995, № 34, с. 36.

Ускоренное новое строительство в соответствии с Законом о легких дорогах 1910 г. привело к тому, что, даже несмотря на начало Первой мировой войны в 1914 г., сеть железных дорог все же расширялась и росла общая протяженность железных дорог.

Таблица 6

Длина государственных и частных железных дорог, км

	1910	1915	1920
Государственные железные дороги	7836,3	9266,2	10 427,9
Частные железные дороги	823,7	2648,1	3520,1

Составлено по: Тэцудо токэй нэмпо. Токио, 1921.

Данные таблицы убедительно свидетельствуют о том, что общая протяженность железных дорог неуклонно росла.

Быстрыми темпами шло строительство магистральных государственных железных дорог, и к 1920 г. почти полностью было завершено их строительство. Недостроенными оставались лишь отдельные линии вдоль побережья Японского моря на севере и западе о. Хонсю (например, Уэцу сэн), побережья Внутреннего моря на о. Сикоку (Ёсан сэн), восточного побережья о. Кюсю (Ниппон сэн) и поперек о. Хонсю от Майбара до Тояма (Такаяма сэн). Позже начнется строительство Кисэй сэн по побережью полуострова Кии к югу от Осака.

Развитие сети городских и пригородных железных дорог крупных экономических районов

Рост протяженности государственных и частных железных дорог происходил не только за счет строительства легких дорог в сельской местности, но и железных дорог городского и пригородного сообщения. Особенно быстро строились железные дороги в городах и пригородах экономического района Большого Токио и Кэйхансин (Осака, Кобэ, Киото). В период Мэйдзи (1870–1912) в районе Большого Токио было построено 626,2 км железных дорог, а Кэйхансин – 653,3 км. При этом

если в районе Большого Токио доля частного сектора в строительстве городских и пригородных железных дорог составила 22%, то в районе Кэйхансин – 36%³⁵.

В период Тайсё (1912–1926) инициативу строительства городских и пригородных железных дорог перехватили частные железнодорожные компании. Почти все железные дороги, построенные в это время, были пущены в строй частными компаниями. Это связано с тем, что с 1906 г. им было запрещено строить магистральные дороги, и они сосредоточили свои финансовые и организационные усилия на строительстве городских железных дорог. В условиях острой конкуренции со стороны занявших основные позиции в перевозках пассажиров и грузов государственных железных дорог частные компании были вынуждены диверсифицировать свою деятельность, инвестируя в недвижимость, торговлю, строительство жилых кварталов, гостиниц, отелей и прочие виды деятельности, напрямую не связанные с железнодорожными перевозками. Тем самым в случае убытков от железнодорожной деятельности они могли стабилизировать свои доходы прибылями, полученными в других сферах деятельности. В конкурентной борьбе с государственными предприятиями частные железнодорожные компании, обеспечивавшие городское и пригородное сообщение, первыми электрифицировали свои линии, использовали вагоны повышенной комфортабельности, качественно улучшили сервис. В результате частные железнодорожные компании не только сумели выжить в конкурентной борьбе, но и, наравне с государственными, обеспечить городские и пригородные перевозки пассажиров и грузов.

К концу 1926 г. в экономическом районе Кэйхансин была в целом создана сеть частных и государственных дорог городского и пригородного сообщения, составлявшая по протяженности около 70% современной сети железных дорог (см. табл. 7).

³⁵ Hideki Moriya. Japanese Urban Railways, Markets, Capital Formation and Fares – Private Railways. – Japan Railway and Transport Review. 2004, № 37, с. 17.

Таблица 7

**Длина построенных железных дорог
городского и пригородного сообщения, км**

Периоды правления императоров	Большой Токио			Кэйхансин		
	Государ- ственные ж/д	Част- ные ж/д	Метро	Государ- ственные ж/д	Част- ные ж/д	Метро
Мэйдзи (1870–1912)	487,1	139,1	0	416,0	237,3	0
Тайсё (1912–1926)	45,3	265,1	0	0	272,8	0
Сёва (1926–1935,	119,7	316,2	8,0	46,9	167,4	4,1
1936–1945)	49,4	5,0	6,3	0	22,8	4,7
Всего (1870–1945)	701,5	725,4	14,3	462,9	700,3	8,8

Составлено по: Annual Report of Urban Transit. Tokyo, 1946.

Основными частными железнодорожными компаниями этого района стали «Хансин Дэнки Тэцудо» (или сокращенно «Хансин Дэнтэцу»), открывшая в 1905 г. линию Осака – Кобэ; «Кэйхан Дэнки Тэцудо» («Кэйхан Дэнтэцу»), начавшая железнодорожное сообщение между Осака и Киото в 1910 г.; «Хансин Кюко Дэнтэцу», пустившая в строй линию Осака – Кобэ в 1920 г. На юго-западе Осака «Нанкай Тэцудо» начала делать перевозки в 1898 г., а в 1902 г. эта компания электрифицировала свои линии. На востоке Осака начала осуществлять перевозки «Осака Дэнки Кидо» (современное название «Кинки Ниппон Тэцудо» или «Кинтэцу»), проведя в 1914 г. линию Осака – Нара и Осака – Киото. Железнодорожная сеть частных компаний составила к 1926 г. 55% всех железных дорог городского и пригородного сообщения района Кэйхансин³⁶.

В районе Большого Токио сеть городских и пригородных железных дорог была в основном построена к 1935 г. Среди главных частных компаний следует выделить следующие:

³⁶ Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, с. 84–86.

«Кэйхин Дэнки Тэцудо», положившая начало движению между Синагава (Токио) и Йокогамой в 1905 г.; «Кэйсэй Дэнки Кидо», занимающаяся перевозками с 1912 г. (современное название – «Кэйсэй Дэнтэцу»), и «Кэйо Дэнки Кидо», пустившая в строй первую линию железных дорог в 1913 г. (современное название – «Кэйо Дэнтэцу»). В 1923 г. перевозки начала осуществлять «Мэгуро Камата Дэнтэцу» (в настоящее время известная корпорация «Токио»), имеющая железнодорожные линии на юго-западе Токио. В 1927 г. пустила в строй 82,5-километровую линию между Синдзюку (Токио) и Одавара «Одавара Кюко Тэцудо», ныне известная «Одакю Дэнтэцу». В целом к 1935 г. сеть частных железных дорог Большого Токио составила около 52% всей пригородной сети³⁷.

Причинами того, что в районе Кэйхансин было раньше, чем в Большом Токио, завершено строительство основы железнодорожной сети городского и пригородного сообщения, являются объективные и субъективные факторы. Во-первых, географические условия этого гористого района, в котором в непосредственной близости (в пределах 50 км) от Осака (крупнейший коммерческий центр Японии до начала XX в.) находятся Киото (столица – резиденция императора с VIII в. по XIX в.) и Кобэ (один из крупнейших портов Японии), способствовали развитию путей сообщения между ними, а их сеть имела продолговатую конфигурацию. Железнодорожная сеть Токио, находящегося в долине Канто, развивалась в большей степени вокруг города, и железнодорожные линии радиального направления соединились кольцевыми дорогами. Естественно, что государственные капиталовложения в строительство железных дорог делались в первую очередь в столице, но государственных средств не всегда хватало на строительство железных дорог в других регионах, и неудивительно, что частный капитал взял на себя инициативу в конкуренции с государственными компаниями и преуспел в районе Кэйхансин.

Во-вторых, острая конкуренция частных и государственных железных дорог привела руководство частных железно-

³⁷ Там же.

дорожных компаний к решению диверсифицировать их деятельность, и вскоре железнодорожные компании заняли хорошие экономические позиции в области недвижимости, торговли, банковского дела. Частные железнодорожные компании экономического района Кэйхансин первыми диверсифицировали свою деятельность, стабилизировали свои доходы и смогли выделять достаточно средств для железнодорожного строительства.

В-третьих, высокий профессионализм, опыт и энтузиазм таких предпринимателей в области железнодорожного транспорта района Кэйхансин, как Кобаяси Итидзё³⁸, позволил частным железнодорожным компаниям удачно провести диверсификацию, улучшить качество перевозок и привлечь финансы для строительства железных дорог. Только несколько позже опыт Кобаяси Итидзё был использован талантливым токийским предпринимателем Гото Кейта.

³⁸ Кобаяси Итидзё (1873–1957) основал в 1910 г. железнодорожную компанию, известную с 1949 г. под названием «Ханкю». Благодаря его организаторскому таланту и незаурядной трудоспособности эта железнодорожная компания смогла преуспеть и стать основным конкурентом ранее созданной компании «Хансин» в обеспечении перевозок на северо-западном направлении от Осака. Ему принадлежит идея приобретения созданной им железнодорожной компанией земель, ведения торговли в фирменных железнодорожных универсамах, создания инфраструктуры туризма. Он создал устойчивую модель частной железнодорожной компании с диверсифицированной структурой, имеющей подразделения, занимающиеся побочным бизнесом. При этом размеры этого побочного предпринимательства по капиталовложениям, числу занятых, основному капиталу, другим важным экономическим показателям зачастую превышали непосредственно железнодорожную деятельность. В области культуры Кобаяси Итидзё впервые в Японии стал инициатором создания женской оперетты, получившей огромную популярность в стране. Подразделение театра и кино железнодорожной компании «Ханкю» – это высокопрофессиональное заведение кино- и театрального искусства, и в значительной степени они определяют направления в этой сфере искусства.

Кобаяси Итидзё являлся также президентом самой крупной электрической компании страны, а в 1940 г. и 1945 г. был министром в правительстве.

Перенаселенность городов и ухудшение экологии усиливали потребность в основном средних городских слоях Токио и Осака в переселении в озелененные жилые комплексы за чертой города. Определенный демонстрационный эффект на японцев имел и опыт Англии по созданию городов-садов как альтернативы крупным промышленным центрам, где жить становилось невозможным из-за ухудшающейся экологии. Заинтересованные члены японского правительства внимательно изучили книгу английского футуролога Э. Говарда «Garden Cities of Tomorrow», вышедшую в свет в 1902 г., и опубликовали в 1907 г. исследование о перспективах создания городов-садов (дэн 'эн тоси) в Японии.

Частные железнодорожные компании, учтя возможные выгоды от увеличения потока пассажиров, направляющихся на работу в город и обратно в дэн 'эн тоси, приступили к строительству жилых комплексов около некоторых станций. Так, вдоль линии Осака – Кобэ крупная компания «Хансин Дэнтэцу» стала сдавать в наем построенные на ее землях жилые дома, строить универсальные магазины на конечных станциях, игровые площадки для детей и спортивные сооружения для взрослых, аттракционы. Приступая к экономическому и социально-культурному освоению близлежащих территорий, компания «Хансин Дэнтэцу» предусмотрела повышение комфортабельности поездок и электрификацию дорог. В 1907 г. «Хансин Дэнтэцу» открыла для отдыхающих парк Коро-эн неподалеку от железнодорожной станции. В парке были построены оздоровительные комплексы. Вскоре он стал популярным среди японцев, и ежедневно сюда прибывало много посетителей. Доходы компании росли и от увеличения числа пассажиров, и от «непрофильной» деятельности.

В конкурентной борьбе с «Хансин Дэнтэцу» другая, не менее крупная компания «Мино Арима Дэнсэ», впоследствии объединившаяся с рядом более мелких компаний и переименованная в 1918 г. в «Хансин Кюко Дэнтэцу», а в 1949 г. – в известную «Ханкю», диверсифицировала свою деятельность. Проведя электрифицированную железную дорогу между Осака и Такарадзука в 1910 г., она начала экономически развивать прилегающие к железнодорожной линии территории, создавая

хорошие условия для проживания людей, и широко рекламировать населению преимущества этого района, выпуская рекламные журналы «Когай сэйкацу» («Пригородная жизнь») и «Санъё суитай» («Природная красота»), буклеты и проспекты. В результате компания не только не потерпела финансовый крах, на грани которого она прежде находилась, но, несмотря на временные трудности, добилась невиданных результатов.

Большую роль в финансовых успехах компании «Ханкю» и особенно в диверсификации ее деятельности сыграл, как уже отмечалось, Кобаяси Итидзё, который ранее был одним из руководителей крупного банка «Мицуи» вместе с Ивасита Сэйсу. Впоследствии, находясь на ответственной должности в банке «Итагама», Ивасита Сэйсу оказывал финансовую поддержку планам Кобаяси Итидзё. Именно он отстаивал идею строительства железной дороги Осака – Такарадзука и курортного центра в Такарадзука, малоизвестного в те времена места, расположенного на пути к лечебным горячим источникам Арима. Получив отказ от местных предпринимателей, которым он предложил участие в строительстве и экономическом развитии территории, он приобрел от имени компании земли в районе Мукогава и открыл в 1911 г. курорт. Здесь же был построен большой плавательный бассейн, впоследствии переделанный в концертный зал, где выступала первая в Японии женская опереточная труппа. Всего в Такарадзука было построено 10 крупных оздоровительных комплексов³⁹.

Компанией «Мино Дэнся», позже «Ханкю», был создан жилой комплекс около станции Икэда в районе Муромати (пригород Осака). Жилой квартал состоял из двухэтажных домов (площадь основания варьировала от 65 до 100 кв. м) со всеми удобствами европейского уровня и озелененными улицами. Проект Муромати является прототипом строительства пригородных кварталов и в наше время. Всего с 1910 до 1955 г. «Мино Дэнся»/«Ханкю» реализовала около 100 крупных жилищных проектов⁴⁰.

³⁹ Kuniaki Ito and Masatsugu Chiba. Railway Stations and Local Communities in Japan. – Japan Railway and Transport Review. 2001, № 28, с. 7–10.

⁴⁰ Там же.

В пригороде Токио первый проект жилого комплекса был разработан известным японским архитектором Сибусава Экити в 1918 г. по заказу компании «Мэгуро Камата Дэнки Тэцудо» (современное название «Токио»). Это был проект квартала Дэн'эн Тофу, расположенного у станции «Дэн'эн Тофу».

Президент компании «Мэгуро Камата Дэнки Тэцудо» Гото Кейто использовал ноу-хау Кобаяси Итидзё в области диверсификации деятельности и для привлечения дополнительного числа пассажиров. Помимо строительства жилых комплексов около линий железных дорог компании он смог убедить муниципальных чиновников, руководство государственных и владельцев частных университетов строить корпуса зданий высших учебных заведений за чертой центра города неподалеку от станций железной дороги, что увеличивало пассажирооборот.

Но строительство не только жилых кварталов и университетов увеличивало пассажирооборот железных дорог. Стремительный рост населения в городах в 1910–1930-х годах приводил к их перенаселенности, ухудшению экологии, росту заболеваемости среди горожан. Реакцией жителей на эти негативные явления стало небывалое ранее увлечение туризмом, включая семейный и групповой выезды на природу, походы школьников и экскурсии. Сохранялось паломничество к святым местам. Учитывая возрастающий спрос на перевозки людей, железнодорожные компании незамедлительно строили дороги к хорошо посещаемым храмам, памятникам старины и популярным курортам. Например, компания «Нарито Тэцудо» ввела в строй линию из Сакура через Токио в Нарита, принимая во внимание повышенный интерес к посещению буддийского храма Синсё в Нарита (префектура Тиба). Компания «Сануки Тэцудо» построила линию Котохира – Маругаме на севере о. Сикоку в целях доставки прежде всего паломников и любителей старины к синтоистскому храму Котохира.

Частные железнодорожные компании немедленно отреагировали и на появившийся спрос со стороны платежеспособных средних городских слоев на поездки за город для отдыха и занятий спортом на природе: купание на берегу моря,

альпинизм и прогулки в горах, катание на лыжах и гуляние в парках, любование цветущей сакурой и луной. Они строили парки отдыха, благоустраивали пляжи, летние и зимние курорты. В районе Кансай частная компания «Кэйхан Дэнтэцу» превратила в курортные места прибрежные полосы и горы, обустроив пляжи и горнолыжные трассы территории у озера Бива. «Хансин Дэнтэцу» и «Хансин Кюко Дэнтэцу» строили в условиях острой конкурентной борьбы парки отдыха, площадки для гольфа, отели и спортивные сооружения на горном массиве Рокко, возвышающемся над Кобэ. «Нанкай Дэнтэцу» создала в известном парке Хамадэра курортное место с пляжами и бассейнами. Здесь же был построен концертный зал «Хамадэра». В районе Канто «Тобу Тэцудо» построила оздоровительные курорты с лечебными водами в Кинугава, а «Одавара Дэнтэцу» построила 15-километровую железную дорогу в горах Хаконе (84 км на юго-запад от Токио) для желающих полюбоваться пейзажами сверху. Всего с 1899 по 1924 г. 25 частными железнодорожными компаниями было создано 14 курортов, 13 ботанических садов, 13 зоопарков, 13 гостиниц и ресторанов, а также музеи, плавательные бассейны и другие спортивные сооружения⁴¹.

Диверсифицировав свою экономическую деятельность и упрочив финансовое положение, частные и государственные городские и пригородные железные дороги, взаимодополняя друг друга, обеспечивали сообщение около городов.

Развитие японских железных дорог в Китае

Изложение истории развития японских железных дорог до Второй мировой войны было бы незаконченным, если хотя бы кратко не рассмотреть исторические события вокруг железнодорожного строительства и управления железными дорогами японцами на материковой части Азии, последовавшей

⁴¹ Isao Ogawa. History of Amusement Park Construction by Private Railway Companies in Japan. – Japan Railway and Transport Review. 1998, № 15, с. 31.

после Русско-японской войны 1904–1905 гг. По условиям Портсмутского договора Россия передала Японии концессии и территории полуострова Ляодунь. Японии отходила и большая часть Южно-Маньчжурской железной дороги, построенной Россией.

Предыстория создания этой железной дороги такова. В мае 1896 г. Россия и Китай заключили договор о строительстве Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), которая соединяла бы Транссибирскую магистраль и Владивосток через китайскую территорию – Северную Маньчжурию. В 1898 г. Россия получила в концессию на 25 лет Люшунь и Далянь (Порт-Артур) и право проложить от них Южно-Маньчжурскую железную дорогу к своей границе. Строительство Китайско-Восточной железной дороги было завершено в ноябре 1901 г. По КВЖД и Транссибу путешествие из стран Дальнего Востока в Лондон или Париж стало возможным за 15–17 дней. Морской путь через Индийский океан, Суэцкий канал и Средиземное море занимал до 40 дней. Как отмечает известный японский ученый профессор Фудзимото Вакио: «Новый маршрут стал основным транспортным коридором, соединяющим Европу и Азию»⁴². Значителен был и грузооборот на этом направлении. Основными грузами были строительные материалы, в первую очередь лес, морепродукты, зернобобовые и др. Рос и пассажирооборот на этой дороге.

По Портсмутскому мирному договору Россия сохраняла за собой КВЖД и небольшую часть Южно-Маньчжурской железной дороги: от Транссиба до Чаньчуня. От Чаньчуня до Даляня дорога отходила к Японии. После обретения прав на Южно-Маньчжурскую железную дорогу в японском правительстве разгорелась дискуссия об ее управлении. Выявились две противоположные точки зрения по этому вопросу. Первая, высказанная премьер-министром Кацура Таро, предусматривала совместное с США управление железной дорогой,

⁴² Wakio Fujimoto. The Trans-Siberian Railroad and Japan. – Erika Report, vol. 49. Economic Research Institute for Northeast Asia, Niigata City, Japan, Dec. 2002, с. 4.

что и было предложено президенту Э. Х. Гарриману. Вторая принадлежала главнокомандующему японскими войсками Кодاما Гэнтаро и губернатору Гото Симпэй⁴³. Согласно ей Япония должна самостоятельно управлять Южно-Маньчжурской железной дорогой. В итоге победила точка зрения, высказанная выразителями интересов военно-милитаристских кругов Японии, что было неудивительно, так как в те годы именно они во многом определяли экономическую политику Японии. Даже у наиболее влиятельных государственных деятелей страны в то время не было достаточного авторитета и силы воли сопротивляться влиянию военных, как это делал канцлер Бисмарк, который и в мирное, и тем более в военное время не допускал генералов до политики.

В 1906 г. была создана железнодорожная компания «Минами Мансю Тэцудо» или сокращенно «Мантэцу» (Южно-Маньчжурская железнодорожная компания), которая благополучно просуществовала до 1945 г. Государству принадлежало 50% акций компании⁴⁴. «Мантэцу» стала плацдармом

⁴³ Гото Симпэй (1857–1929) родился в Мидзусава (Тохоку). По окончании Медицинского колледжа в Сукагава работал в Министерстве внутренних дел директором медицинской службы. Во время Японо-китайской войны служил по медицинской части в армии. После войны был назначен директором медицинской службы при генерал-губернаторе в ставшем колонией Японии – Тайване. В 1906 г. был назначен президентом железнодорожной компании «Мансю Тэцудо» в Китае. В 1908 г. последовало новое назначение – министром коммуникаций. Он являлся одновременно председателем комиссии по стандартизации железных дорог, сыгравшей большую роль в унификации различных национализированных железных дорог. Гото Симпэй выдвинул идею «Большой семьи», ставшей одним из главных принципов производственных отношений на железнодорожном транспорте. Будучи министром коммуникаций, он активно выступал за перевод железных дорог на стандартную колею. Велика заслуга Гото Симпэя в создании железнодорожных тренировочных центров, электрификации железной дороги Токайдо. В 1920-х годах он был вначале министром иностранных дел, затем министром внутренних дел.

⁴⁴ Japan An Illustrated Encyclopedia. Kodansha Tokyo, 1993, с. 1450.

для экспансии Японии в материковой части Азии. «Мантэцу» принадлежала не только сама железная дорога, но и прилегающие к ней территории, а также крупные сталелитейные и другие заводы, угольные шахты, речной транспорт и многие предприятия. Компания контролировала местный рынок труда и капитала, обращение денег. По сути, она стала государством в государстве. С апреля 1907 г. в целях милитаризации экономики и укрепления своего могущества Квантунская армия взяла на себя осуществление контроля за деятельностью компании.

Южно-Маньчжурская железная дорога начала функционировать в 1909 г., а в марте 1911 г. после тяжелых и продолжительных переговоров между Японией и Россией началась транспортировка пассажиров и грузов по всей дороге от Даляня до Владивостока. После революции 1917 г. в России регулярное сообщение по КВЖД и дальневосточной части Транссиба практически прекратилось и только с 1927 г. было восстановлено. В 1935 г. советское правительство, которое было не в состоянии удержать железную дорогу под своим контролем (после создания в 1932 г. марионеточного государства Маньчжоу-Го), продало КВЖД за символическую плату.

В результате деятельности «Мантэцу» железнодорожная сеть в Китае расширилась. Были построены многие дороги, прилегающие к Южно-Маньчжурской. Увеличился японский персонал железной дороги, вырос грузооборот и пассажирооборот. В частности, в 1942 г. компанией было перевезено 80 млн. т грузов. В 1937 г. «Мантэцу» передала управление тяжелой промышленностью японской компании «Нихон Саньо Кабусики Кайся», сосредоточив свою деятельность только на перевозках, которые неуклонно росли и отвечали требованиям милитаризации экономики и подготовке к войне⁴⁵.

⁴⁵ Строительство Японией железных дорог в Корее, на Тайване, южной части Сахалина, не являющееся предметом рассмотрения в данной работе, также велось в экспансионистских целях.

Вторая волна национализации и состояние железнодорожного транспорта довоенного периода

В 1917 г. последовала новая (после национализации 1906–1907 гг.) волна национализации частных дорог. К этому времени общая протяженность частных дорог возросла с 824 км в 1910 г. (год принятия Закона о легких железных дорогах) до 2648 км в 1915 г. В течение 10 лет после первой национализации 1906–1907 гг. у частных компаний не было изъято ни одного метра железнодорожного полотна. Государственные компании лишь арендовали у них часть железнодорожных путей и подвижного состава. Чаще всего арендовались пути, которые пролегали параллельно проектируемым государственным железным дорогам или соединялись с уже действующими линиями. Кроме того, государственные компании арендовали и некоторое число линий с интенсивным потоком пассажиров и грузов. Примером может служить частная компания «Ёкохама Тэцудо», открытая в 1908 г. и с тех пор имевшая значительный объем перевозок, которая в апреле 1910 г. сдала в аренду 43-километровый путь от Хигаси Канагава до Хатиодзи, а также весь подвижной состав и средства обеспечения технического движения. В 1917 г. компания была национализирована. В этот же год были национализированы частные железные дороги, функционирующие на тех направлениях, где было запланировано государственное железнодорожное строительство. А в 1920 г. было национализировано 135 км железных дорог, проходящих параллельно запланированным или соединенным с действующими государственными дорогами. Вторая волна национализации (1917–1927) была слабее первой (1906–1907), а новое строительство частных дорог велось настолько быстро, что их протяженность достигла в 1930 г. 7018 км, то есть только в два раза меньше государственных железных дорог (см. табл. 8).

Таблица 8

Длина частных железных дорог, км

Год	1910	1915	1920	1925	1930	1935	1940
Длина	823,7	2648,1	3520,1	4903,1	7018,1	7097,6	6698,9

Составлено по: Тэцудо токэй нэмпо. Токио, 1943.

В ходе проведения второй национализации правительство извлекло некоторые уроки из первой. Оно стало осторожнее подходить к вопросу огосударствления, учитывая то, что расширение государственной собственности может привести к увеличению финансового бремени для страны. Из опыта предыдущей национализации следовало, что выкуп собственности частных железных дорог мог превышать стоимость всех акций компании. Более того, посредством лоббирующих их интересы политических деятелей правительство зачастую принимало решение покупать заведомо убыточные железные дороги, от которых частные компании стремились освободиться. Таких фактов история первой приватизации засвидетельствовала немало. Поэтому приватизацию 1917–1927 гг. правительство проводило осторожнее и постепенно.

Значительный рост государственной сети железных дорог как результат национализации вызвал потребность в дальнейшей реорганизации управления железнодорожным транспортом. В 1920 г. Агентство железных дорог было преобразовано в Министерство железных дорог (Тэцудо сё). Таким образом, было формально завершено объединение всех функций по управлению отраслью под эгидой единой организации, статус которой резко возрос. В 1928 г. функции по управлению дорожным транспортом перешли от Министерства коммуникаций к Министерству железных дорог. По сути, Министерство железных дорог стало контролировать все перевозки наземными видами транспорта. За Министерством коммуникаций сохранилось управление морским и авиационным транспортом. В результате реорганизации в 1920-х годах произошло усиление и расширение властных полномочий Министерства железных дорог.

Вновь созданное министерство подняло вопрос о необходимости расширения строительства государственных железных дорог, особенно местного значения. В 1922 г. парламент принял новый Закон о железнодорожном строительстве. В отличие от Закона от 1892 г. он предусматривал строительство не только и не столько магистральных железных дорог, сколько локальных дорог. План Министерства железных дорог строительства 149 путей общей протяженностью 10 158 км получал силу закона. Если Закон о легких железных дорогах от 1910 г. предусматривал, что государство будет создавать благоприятный экономический климат в основном для частных капиталовложений в строительство и эксплуатацию легких железных дорог, то по новому закону государство непосредственно стало осуществлять инвестиции в строительство локальных стандартных дорог⁴⁶. Закон от 1922 г. отводил государству особую роль в строительстве дорог местного значения. Впервые планировалось их столь широкое строительство по всей стране. Предполагалось построить железные дороги даже на островах Садо в Японском море и Авадзи во Внутреннем Японском море.

В то время, когда только началось проведение в жизнь Закона от 1922 г. о железнодорожном строительстве, уже создавались 16 железнодорожных линий (или отрезков пути) протяженностью 538,8 км в соответствии с Законом от 1892 г. и 15 железнодорожных линий протяженностью 334,1 км по Закону о легких железных дорогах от 1910 г.⁴⁷ Доля легких железных дорог в структуре открываемых для движения путей непрерывно увеличивалась и уже в 1924 г. превысила половину всех новых дорог.

В статистике тех лет в понятие протяженность новых железных дорог включалась длина не только совершенно новых железных дорог, но и участков пути, проложенных во изменение уже существовавших магистральных дорог. Финансовые

⁴⁶ Ширина стандартной колеи для Японии в те годы – 1067 мм.

⁴⁷ Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. The History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 102.

затраты на строительство таких участков пути учитывались в бюджетной статье как «модернизация существующих линий». А финансирование строительства железных дорог в портах шло по статье бюджета «модернизация портов». Так, например, финансирование 48,5-километрового участка пути между Кодзу и Нумадзу (включая 7,8-километрового тоннеля Тана), который заменил 60,2-километровый участок с крутым подъемом на гору Хаконе, велось по статье «модернизация существующих линий».

Таким образом, новое строительство иногда приводило не к увеличению протяженности железных дорог, а, наоборот, к ее сокращению. Тем не менее, длина государственных железных дорог, неуклонно возрастающая и в предшествующие годы, продолжала расти во многом благодаря неукоснительному претворению в жизнь Закона о железнодорожном строительстве (1922) вопреки отразившейся на экономике страны Великой депрессии 1929–1933 гг. (см. табл. 9).

Таблица 9

Длина государственных железных дорог, км

Год	Длина железных дорог	Электрифицировано
1910	7836,3	48,9
1915	9266,2	84,4
1920	10 427,9	94,1
1925	12 590,6	177,6
1930	14 574,9	234,9
1935	17 138,2	582,3
1940	18 400,0	812,2

Составлено по: Сэйфу-но тэцудо нэнсю нэмпо. Токио, 1943.

Движение по первым линиям, построенным по Закону от 1922 г., началось только в 1929 г., но уже в 1930 г. протяженность открываемых линий превысила длину путей, открытых в этом же году по законам от 1892 г. и 1910 г. (см. табл. 10).

Таблица 10

**Построено государственных железных дорог
по соответствующим законам и национализировано, км**

Год	Закон о ж/д стр-ве от 1892 г.	Закон о легких ж/д от 1910 г.	Закон о ж/д стр-ве от 1922 г.	Другое стр-во ж/д	Всего	Национа- лизиро- вано	Итого
1908	135,2	-	-	18,6	153,8	-	153,8
1909	130,1	-	-	-	130,1	-	130,1
1910	349,7	-	-	1,0	350,7	(42,5)	350,7
1911	269,0	-	-	20,8	289,8	(1,9)	289,8
1912	210,8	65,0	-	-	275,8	-	275,8
1913	312,0	38,0	-	12,6	362,6	(53,7)	362,6
1914	246,6	107,5	-	1,1	355,2	(3,2)	355,2
1915	82,4	17,2	-	-	99,6	(12,2)	99,6
1916	119,0	34,7	-	6,4	160,1	-	160,1
1917	169,3	26,8	-	9,6	205,7	73,2	278,9
1918	103,0	-	-	10,0	113,0	56,3	169,3
1919	130,5	45,7	-	5,3	181,5	27,9	209,4
1920	211,7	94,2	-	8,7	314,6	135,0	449,6
1921	267,1	127,9	-	-	395,0	-	395,0
1922	217,3	189,5	-	11,6	418,4	35,1	453,5
1923	316,7	199,8	-	2,8	519,3	22,9	542,2
1924	139,9	193,8	-	14,0	347,7	-	347,7
1925	213,8	210,3	-	-	424,1	38,2	462,3
1926	89,1	152,3	-	16,6	258,0	11,9	269,9
1927	170,4	115,7	-	13,7	299,8	272,1	571,9
1928	181,8	95,2	-	24,5	301,5	-	301,5
1929	141,9	192,6	91,6	29,4	455,5	-	455,5
1930	110,1	95,9	150,7	12,4	369,1	-	369,1
1931	147,2	106,4	188,6	12,7	454,9	-	454,9
1932	64,6	167,5	115,4	11,6	359,1	-	359,1
1933	97,2	56,0	192,7	6,8	352,7	137,2	489,9
1934	131,2	134,1	293,2	33,2	591,7	109,8	701,5
1935	49,9	172,4	331,7	7,8	561,8	43,1	604,9
1936	42,8	29,5	191,8	-	264,1	126,2	390,3
1937	-	25,9	174,3	1,8	202,0	207,5	409,5
1938	12,1	24,5	96,5	-	133,1	(111,4)	133,1
1939	-	11,1	101,0	11,9	124,0	-	124,0
1940	42,5	-	59,2	-	101,7	-	101,7
1941	-	-	100,3	4,8	105,1	120,2	225,3

Источник: Eiichi Aoki, Matsuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 105.

Многие линии, построенные по Закону о железнодорожном строительстве 1922 г., имели тупиковые ветви. На их продолжение не хватало средств. В связи с необходимостью удешевления строительства были пересмотрены стандарты. Дороги были поделены на 3 группы:

Группа А – магистральные дороги. В этой группе имелась подгруппа: специальные участки пути магистральных дорог. Специальными участками считались пути с особо напряженным движением (например, Токио – Омия).

Группа Б – малозагруженные магистральные дороги.

Группа С – сельские дороги в основном в горных районах. С мая 1932 г. в группе С была выделена подгруппа: легкие дороги. В этой подгруппе стандартом минимального радиуса поворота был 160 м (в то время как для остальных линий группы С – 200 м, для группы Б – 250 м, группы А – 300 м, а для специальных участков пути группы А – 400 м).

Стандартом минимального веса рельс был: для группы А – 37 кг/м (специальные участки пути 50 кг/м), группы Б – 37 кг/м, группы С – 30 кг/м. Так и по другим стандартам строительство сельских дорог стало еще дешевле, чем магистральных дорог. Результатом введения стандартов явилось относительное увеличение длины строящихся сельских линий.

Закон о железнодорожном строительстве от 1922 г., приведший к появлению многих государственных сельских дорог, вызвал необходимость конструирования, производства и ввода в эксплуатацию новой современной техники, прежде всего локомотивов и дизельных моторных вагонов. Частные железнодорожные компании использовали импортные моторные вагоны еще с 1920-х годов. Перед государством встала дилемма: как и частные компании, вводить в строй импортные моторные вагоны или разработать и пустить отечественные. Она была решена в пользу отечественного производства; уже в 1929 г. были выпущены первые 12 отечественных дизельных моторных вагонов серии «Кихани 500», а с 1932 г. начался крупномасштабный выпуск моторных вагонов серии «Киха 41 000» (длина – 16 м 22 см, вес – от 20 т). Всего с 1932 по 1936 г. было выпущено 139 дизельных моторных вагонов «Киха

41 000»⁴⁸. Они вводились в эксплуатацию как на основных магистралях, так и на сельских железных дорогах. В 1932 г. было произведено 30 дизельных моторных вагонов серии «Киха 40 000» (длина 12 м 22 см, вес – 18,5 т, мощность – 100 л.с.), а с 1935 по 1937 г. было выпущено 62 усовершенствованных вагонов «Киха 42 000» (длина – 19 м 69 см, вес – от 25,5 т, мощность – 150 л.с.).

Старение парка локомотивов и расширение сети легких сельских железных дорог приводили к необходимости создания небольших паровозов с малой осевой нагрузкой. Такими новыми паровозами стали паровозы типа 2–6–2 серии «С-12» танк-паровоз и типа 2–6–0 серии «С-56» тендерный паровоз, на которых использовался ряд старых конструкций (бойлер, цилиндры, колеса и др.). С 1932 по 1947 г. было произведено 293 паровоза серии «С-12», а с 1935 по 1939 г. произведено 160 паровозов серии «С-56». Однако не все они использовались на государственных железных дорогах. Некоторые были поставлены частным железнодорожным компаниям. Наряду с ними с 1937 по 1940 г. выпускались паровозы серии 4–6–2 класса «С-57». Они использовались на главных магистралях в пассажирских поездах. С 1937 по 1940 г. были произведены также паровозы типа 2–6–2 серии «С-58», которые использовались как в пассажирских, так и грузовых составах по всей стране, но на второстепенных направлениях.

Увеличение парка подвижного состава государственных и частных железных дорог можно увидеть по данным таблиц 11 и 12.

Второй этап в развитии железнодорожного транспорта ознаменовался значительным ростом пассажиро- и грузоперевозок, которые росли как в крупных городах, так и между городами. Возрастал объем перевозок и в сельской местности. О росте пассажиро- и грузоперевозок государственных и частных компаний можно судить по данным таблицы 13.

⁴⁸ Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 107.

Таблица 11

**Динамика парка подвижного состава
государственных железных дорог**
(в единицах)

Год	Локомотивы			Электро- моторные вагоны	Дизельные моторные вагоны	Пасса- жирские вагоны	Грузо- вые вагоны
	Паро- возы	Электро- возы	Тепло- возы				
1910	2231	-	-	44	4*	5610	34 750
1915	2656	12	-	130	22*	6630	43 451
1920	3284	22	-	290	18*	7764	52 199
1925	3830	77	-	734	18*	9550	59 607
1930	4088	2*+97	2	1128	12+14*	10 422	68 353
1935	3938	173	13	1450	232+11*	9197	69 940
1940	4882	200	13	1701	263+9*	10 765	96 972

* В колонке «Электровозы» звездочкой отмечены локомотивы для хранения аккумуляторных батарей; в колонке «Дизельные моторные вагоны» – вагоны, работающие от пара.

Составлено по: Тэцудо токэй нэмпо. Токио.

Таблица 12

**Динамика парка подвижного состава
частных железных дорог**
(в единицах)

Год	Локомотивы			Электро- моторные вагоны	Дизельные моторные вагоны	Пасса- жирские вагоны	Грузовые вагоны
	Паровозы	Электро- возы	Тепловозы				
1910	206	3	63	2186	10*	1396	3030
1915	574	5	80	4051	16*	2128	6522
1920	702	9	53	4924	24*	2075	8522
1925	892	89	58	6783	3+40*	2372	11 757
1930	901	186	69	8414	273+24*	2618	13 434
1935	766	171	52	8246	447+16*	2151	12 919
1940	562	188	29	8352	463+14*	1766	12 179

* В колонке «Дизельные моторные вагоны» звездочкой отмечены вагоны, работающие от пара.

Составлено по: Тэцудо токэй нэмпо. Токио.

Таблица 13

**Динамика пассажиро- и грузооборота,
объема перевезенных грузов и числа пассажиров
на государственных железных дорогах**

Год	Пассажирский транспорт		Грузовой транспорт	
	Число пассажиров (тыс.)	Пассажирооборот (млн. пасс/км)	Объем перевозок (тыс. т)	Грузооборот (млн. т/км)
1910	138 630	4889	25 482	3422
1915	172 290	6205	35 801	5325
1920	405 820	13 490	56 624	9537
1925	677 086	18 737	71 939	11 628
1930	824 153	19 875	64 087	10 901
1935	985 041	24 173	81 039	14 012
1940	1 878 333	49 339	137 006	27 202

Составлено по: Тэцудо токэй нэмпо. Токио, 1941.

Таблица 14

**Динамика пассажиро- и грузооборота,
объема перевезенных грузов и числа пассажиров
на частных железных дорогах**

Год	Пассажирский транспорт		Грузовой транспорт	
	Число пассажиров (тыс.)	Пассажирооборот (млн. пасс./км)	Объем перевезенных грузов (тыс. т)	Грузооборот (млн. т/км)
1910	25 909	308	2314	50
1915	51 390	582	5790	123
1920	116 007	1232	10 171	237
1925	233 827	2132	18 475	377
1930	428 371	3624	22 950	463
1935	532 135	4595	28 130	586
1940	1 205 049	10 565	43 720	792

Составлено по: Тэцудо токэй нэмпо. Токио, 1941.

Если на государственных железных дорогах грузооборот и пассажирооборот, объем перевезенных грузов и число перевезенных пассажиров неуклонно возрастали, начиная с появления железных дорог, то на частных железных дорогах после национализации 1905–1906 гг. эти показатели резко снизились. Только после 1915 г. объем пассажироперевозок достиг уровня 1905 г., а грузовых перевозок – лишь к середине 1920-х годов.

Рост грузоперевозок стал закономерным следствием развития промышленности, сельского хозяйства, энергетики и других отраслей экономики. Бурный рост экономики в условиях отсутствия конкуренции со стороны еще неразвитого автомобильного транспорта приводил к росту перевозок железнодорожным транспортом угля, нефти, песка, щебня, строительных материалов. Особенно усилился спрос на эти перевозки в 1930-е годы в связи с постепенным переходом экономики на военные рельсы. Железнодорожные перевозки угля с о. Кюсю на о. Хонсю осуществлялись с помощью паромов. Потребности экономики возрастали опережающими темпами, и в 1936 г. для увеличения поставок, прежде всего угля, в промышленные центры страны началось строительство двух подводных тоннелей длиной 3164 м под проливом Каммон (строительство первого закончилось в июле 1942 г., а второго – в сентябре 1944 г.).

Железнодорожные перевозки угля с о. Хоккайдо, где также была значительна угледобыча, осуществлялись с помощью паромного сообщения. Соответственно, с увеличением потребности в угле возросло строительство и эксплуатация паромов.

Финансовое положение государственных железных дорог в эти годы можно назвать стабильным, так как общий доход постоянно превышал эксплуатационные издержки. Железные дороги ежегодно имели эксплуатационную прибыль⁴⁹ (см. табл. 15).

⁴⁹ Эксплуатационная прибыль включает процент на заемный капитал.

Таблица 15

**Финансовые показатели деятельности
государственных железных дорог (1926–1941),
млн. иен**

Год	Эксплуатационный доход (1)	Эксплуатационные затраты (2)	Эксплуатационная прибыль (3) = (1) – (2)
1926	484,1	342,0	142,1
1927	506,4	356,6	149,8
1928	529,1	381,3	147,9
1929	517,8	387,1	130,7
1930	458,1	371,1	87,1
1931	433,5	354,5	79,0
1932	426,0	354,0	72,0
1933	473,6	376,0	97,6
1934	518,7	405,9	112,8
1935	544,5	423,3	121,2
1936	598,2	437,6	160,5
1937	670,2	490,5	179,7
1938	768,9	554,1	214,8
1939	924,4	636,7	287,7
1940	1039,5	749,3	290,2
1941	1122,8	864,1	258,5

Составлено по: Тэцудо токэй нэмпо. Токио, 1942.

Некоторые коррективы в финансовые показатели государственных железных дорог внес экономический кризис 1929–1932 гг. Но уже начиная с 1933 г. страна стала успешно преодолевать его последствия, и это незамедлительно сказалось на бюджете железных дорог. В 1938 г. вышел Закон о координации наземного транспорта, который давал преимущества тем видам транспорта (и в тех районах), которые обеспечивали перевозки стратегического сырья и топлива. И наоборот, капиталовложения в городской пассажирский транспорт были признаны излишними. Закон предусматривал объединение транспортных компаний и видов наземного транспорта в крупных городах и ряде районов. Он давал юридическое обоснование для дальнейшей национализации. Так, например, в Токио

частные трамвайные и автобусные компании были огосударствлены, став муниципальной собственностью. В 1941 г. была образована квазигосударственная транспортная компания «Тэйто Косокудо Коцу Эйдан», объединившая как государственные, муниципальные, так и национализированные железные дороги, линии метро. Она, в частности, выкупила собственность двух частных компаний, совместно обеспечивавших пассажирские перевозки по линии метро, ныне известной как «Гинза сэн»⁵⁰.

Развитие железнодорожного транспорта в годы Второй мировой войны и первые послевоенные годы

В 1942 г. после объявления Японией войны США (декабрь 1941 г.) и вступления во Вторую мировую войну резко усилилось слияние частных железнодорожных компаний в крупных городах и районах страны. В Токио частные компании «Одакю Дэнки Тэцудо», «Кэйхин Дэнки Тэцудо» и «Кэйю Дэнся Тэцудо» объединились и образовали «Токё Кюко Дэнтэцу» (сокращенно – «Токою»). В Осака «Кадо Дэнтэцу» волилась в «Нанкай Тэцудо». В Фукуоке «Фукухаку Дэнся», «Кюсю Тэцудо», «Хакатаван Тэцудо» и «Тикудзэн Сангу Тэцудо» объединились в «Ниси Ниппон Тэцудо».

⁵⁰ «Тэйто Косокудо Коцу Эйдан» – государственное транспортное предприятие, учредителями которого явились муниципальные власти Токио и японские государственные железные дороги. Оно было создано в целях управления метро в Токио и прилегающих районах. В 1991 г. «Тэйто Косокудо Коцу Эйдан» принадлежало 8 линий метро Большого Токио: Гинза, Маруноути, Хибия, Тодзай, Тиёда, Юракутё, Хандзёмон и Намбоку – общей протяженностью 162,2 км. В 1990 г. ежедневно его услугами пользовались 5,9 млн. пассажиров. Хотя «Тэйто Косокудо Коцу Эйдан» юридически и является государственным предприятием, но имеет особый статус: оно независимо от государственных и муниципальных министерств и ведомств. С начала 2000-х годов дискутируется вопрос о его приватизации.

В целом с 1941 по 1945 г. по четырем крупным территориальным образованиям Японии – Токио с пригородами, Нагоя с пригородами, Кансай (район, включающий такие крупные города, как Осака, Киото, Нара, Кобэ) и Фукуока (с пригородами) – отмечалось 26 объединений крупных железнодорожных компаний⁵¹. В итоге к 1945 г. большинство частных компаний Большого Токио слились в четыре компании: на юго-западе – крупнейшая в Японии частная железнодорожная компания «Токио»⁵², на северо-западе – «Сэйбу Тэцудо», на севере – «Тобу» и на востоке – «Кэйсэй Дэнки Тэцудо». Эти компании вместе с отделившимися в 1948 г. от «Токё Дэнки Кюко Тэцудо» тремя компаниями – «Кэйо Тэйто Дэнтэцу» (переименованная в 1998 г. в «Кэйо Дэнтэцу»), «Одакю Дэнтэцу», «Кэйхин Дэнтэцу» – составляют основу современной частной железнодорожной сети Токио.

В районе Кансай в результате объединения семи компаний была образована крупнейшая (и в наши дни) частная компания «Кинки Ниппон Тэцудо» («Кинтэцу»). В 1947 г. от нее отделилась «Нанкай Дэнтэцу». Вторая крупная железнодорожная компания – «Кэйхансин Кюко Дэнтэцу» – была образована в результате слияния в 1943 г. «Хансин Кюко Дэнтэцу» с «Кэйхан Дэнтэцу» и в 1945 г. с «Катано Тэцудо». После отделения в 1949 г. и превращения в самостоятельную компанию «Кэйхан Дэнтэцу» была образована процветающая и в наше время компания «Ханкю». «Кинтэцу» и «Ханкю» вместе с менее крупной, но не менее знаменитой (образованной еще в 1905 г.), «Хансин Дэнтэцу» являются главными частными железнодорожными компаниями района Кансай⁵³.

В Нагое с пригородами основу частной железнодорожной сети до настоящего времени составляет «Нагоя Тэцудо», по-

⁵¹ Подсчитано по: Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 212–213.

⁵² Без учета приватизированной в 1987 г. государственной корпорации «Кокутэцу».

⁵³ Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 84–87.

глотившая в 1941 г. «Микава Тэцудо», в 1943 г. – «Тита Тэцудо» и в 1944 г. – «Хэжикай Дэнтэцу». В Фукуоке основной частной железнодорожной компанией является «Ниси Ниппон Тэцудо», в которую влились капиталы переставших существовать в 1942 г. компаний «Фукухаку Дэня», «Кюсю Тэцудо», «Хакатаван Тэцудо» и «Тикудзэн Сангу Тэцудо»⁵⁴.

Объединение железнодорожных компаний, установление большего государственного контроля за деятельностью транспортных предприятий, придание особого значения работе железнодорожного, и прежде всего грузового железнодорожного, транспорта в перевозках стратегических грузов неизбежно привели к реорганизации управления транспортом. В предвоенные годы Министерство железных дорог непосредственно отвечало за работу государственных железных дорог, регулировало частные железные дороги и автомобильный транспорт, а Министерство коммуникации контролировало судоходство, гражданскую авиацию и связь.

В целях улучшения координации отдельных видов транспорта, обеспечения единого контроля за их работой и согласованного управления как наземным, так и воздушным и морским транспортом эти два министерства были объединены в ноябре 1943 г. Образовалось новое Министерство транспорта и коммуникации, из которого в 1945 г. выделилось Агентство коммуникации, а министерство было переименовано в Министерство транспорта. Непосредственно за работу государственного железнодорожного транспорта отвечал Совет директоров железных дорог (Тэцудосокёку). Строительство автодорог оставалось в ведении Министерства внутренних дел.

Реорганизация управления способствовала установлению жесткой координации деятельности отдельных видов транспорта, осуществлению перевозок в соответствии с условиями военного времени. Приоритет отдавался перевозкам стратегических грузов, а одним из главных видов топлива, имеющих первоочередное значение для военной экономики Японии, был

⁵⁴ Там же.

уголь. Железные дороги получили преимущество по сравнению с другими видами транспорта на перевозки угля, большая часть которых была переведена с более уязвимого с военной точки зрения морского транспорта на железнодорожный. Перевозки многих других стратегических грузов были также переведены на железные дороги.

С 1942 г. уголь, добытый на шахтах о. Кюсю, стал поставляться по железным дорогам на промышленные предприятия о. Хонсю по тоннелю Каммон, а не паромным сообщением, как было ранее. Грузовой железнодорожный транспорт обеспечивал перевозки угля на о. Хонсю с о. Хоккайдо посредством паромной связи Аомори – Хакодате. Паромы часто подвергались бомбардировкам с воздуха и торпедировались с подводных лодок. В целях увеличения пропускной способности железных дорог за годы войны было построено много новых паромов и обходных путей на однокольных дорогах.

Упор в государственной транспортной политике на грузовые перевозки отразился на железнодорожной статистике военных лет. С 1941 по 1944 г. грузоперевозки на государственных железных дорогах возросли с 30 млрд. т/км до 41 млрд. т/км. После долгого перерыва этот показатель был превышен только в 1955 г. В конце войны – в 1945 г., когда Япония стала терпеть поражение, грузооборот резко снизился и составил лишь 19 млрд. т/км. В военный и предвоенный период железные дороги практически не строились⁵⁵. Наоборот, снимались как государственные, так и частные железнодорожные линии на тех направлениях, где потребность в перевозках была незначительна. В некоторых случаях убирались вторые пути и железная дорога превращалась в однокольную. В результате за годы войны длина государственных железных дорог незначительно увеличилась только за счет приватизации частных железнодорожных линий (см. табл. 16).

⁵⁵ Исключение составляет строительство железных дорог на оккупированных Японией территориях Кореи, Северо-Восточного Китая, Тайваня и южной части Сахалина.

Таблица 16

Длина государственных железных дорог, км

Год	1941	1942	1943	1944	1945
Длина	18 495,5	18 581,4	19 725,5	20 056,3	19 619,8

Составлено по: Тэцудо токэй нэмпо. Токио, 1946.

Длина частных железных дорог сократилась и относительно, и абсолютно. Если в 1940 г. она составляла (вместе с трамвайными линиями) 7907 км, то в 1945 г. – 7552 км.

Подвижной состав не претерпел существенных изменений за годы войны. Как уже отмечалось, в конце 1930-х – самом начале 1940-х годов был создан мощный задел в локомотивном парке. Паровозы типа 4–6–2 серии «С-57», выпущенные в 1937–1940 гг., после «С-51» использовались по всей стране на главных магистралях в пассажирских поездах. Тип 2–6–2 серии «С-58» также выпускался в это время и эксплуатировался по всей стране, но на второстепенных направлениях. Тип 4–6–2 серии «С-59», выпускавшийся с 1941 по 1943 г. эксплуатировался на самых главных направлениях – Токайдо и Санъё – взамен физически и морально устаревших «С-53».

По мере расширения войны в Китае и вступления Японии во Вторую мировую войну все большее значение стало придаваться созданию и выпуску товарных локомотивов большей мощности и вагонов большей вместимости. С 1936 г. было выпущено 1115 паровозов типа 2–8–2 серии «Д-51» – самое большое число паровозов одного класса, когда-либо выпущенных в Японии⁵⁶. Но уже в 1943 г. появились новые и более мощные паровозы серии «Д-52». Стандартными грузовыми вагонами военного времени были шестиосные с высокими бортами «Токи 9000». В целом эта техника вполне удовлетворяла потребностям железнодорожного транспорта в военное время.

Финансовое состояние железных дорог в военное время было достаточно стабильным. Значительный объем грузо- и

⁵⁶ Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 107–108.

пассажиropеpевозok oбеспечивал высокие доходы, значительно превосходящие текущие расходы, и только в год военного поражения Японии доходы железных дорог резко сократились, а расходы впервые за историю железных дорог превысили доходы. Железнодорожный транспорт вошел в продолжительную полосу убыточного функционирования (см. табл. 17).

Таблица 17

**Финансовое положение
государственных железных дорог
(1941–1945)**

Год	Эксплуатационный доход (1)	Эксплуатационные затраты (2)	Эксплуатационная прибыль / убытки (3)	(2/1)·100% (4)
1941	1122,8	864,1	258,5	77,0
1942	1441,9	994,8	447,2	67,0
1943	1711,7	1180,0	531,7	68,9
1944	1865,1	1499,1	366,0	80,4
1945	2227,8	2932,3	–704,4	131,6
1946	5844,0	9871,3	–4027,3	168,9

Составлено по: Тэцудо токэй нэмпо. Токио, 1947.

Во время войны было полностью разрушено паромное сообщение Кампу (Симоносэки–Пусан) и Сэйкан (Аомори–Хакодате). На Окинаве, где велись ожесточенные бои, железная дорога была полностью разрушена и так и не восстановлена до наших дней. После взрывов американских атомных бомб были полностью разрушены железнодорожные и трамвайные линии в Хиросима и Нагасаки. В результате воздушных налетов в стране погибло 4403 железнодорожника. Среди пассажиров насчитывалось 1494 убитых или раненых. С учетом жертв атомной бомбардировки последствия войны можно назвать катастрофическими.

На основных железнодорожных магистралях сообщение было нарушено на 682 отрезках пути, на побочных – 361, туннелей и мостов – 85, 465 станций были серьезно повреждены.

В локомотивном парке государственных железных дорог вышли из строя 15% паровозов, 13% электровозов, 25% электромоторных вагонов. Были также сильно повреждены 19% пассажирских и 8% грузовых вагонов. На частных железных дорогах потери подвижного состава составили 25%.

В послевоенный период потребность в пассажирских перевозках резко возросла в связи с возвращением солдат и персонала предприятий с оккупированных Японией территорий, детей из мест эвакуации, миграцией голодающих горожан в сельскую местность и передвижениями американских солдат. Однако пропускная способность железнодорожного транспорта сократилась на треть. Прибрежное судоходство и автодорожный транспорт не смогли сколько-нибудь значительно разгрузить железные дороги, так как сказалось их ущемленное положение в предвоенный и военный период.

Управление железными дорогами в тяжелый послевоенный период претерпело изменения. Секция гражданских перевозок при штаб-квартире союзных войск установила косвенный контроль за деятельностью Министерства транспорта и соответственно его основного подразделения – Совета директоров железных дорог. Секция грузовых перевозок отвечала за общую железнодорожную политику, но оперативная работа, включая перевозки оккупационных сил, вменялась в обязанность Третьей военной железнодорожной службе 8-й армии США, дислоцированной в Иокогаме. Третья военная железнодорожная служба открыла свой главный информационный офис в здании Министерства транспорта в Токио, чтобы иметь оперативную связь с Советом директоров железных дорог. Информационные офисы появились на всех главных станциях железных дорог Японии. Как ответную меру Министерство транспорта также открыло аналогичные офисы в своих региональных штаб-квартирах. И так значительно ухудшившееся положение железных дорог Японии усугубилось контролем со стороны американских войск, имевших все возможности диктовать свои условия и использовать лучшую из оставшейся техники в своих интересах.

Глава III

ВОЗРОЖДЕНИЕ И РАСЦВЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (1949–1986)

Образование государственной железнодорожной корпорации «Кокутэцу» и научно-технический прогресс

Послевоенное восстановление железнодорожного транспорта в период американской оккупации проходило в условиях радикальных преобразований в сфере экономики. Была проведена земельная реформа, распущены дзайбацу, приняты антимонопольные меры. В коллективной монографии «История Японии», в частности, отмечается: «В ходе земельной реформы были разрушены отсталые производственные отношения, мешавшие прогрессу сельского хозяйства и выходу деревни из нищеты и создававшие социальную базу политического экстремизма. Благодаря роспуску дзайбацу и введению антимонопольного законодательства включился механизм рыночной экономики с ее принципом свободной конкуренции»⁵⁷.

Не меньшее значение для экономического развития страны имело и преобразование крупнейших государственных предприятий – японские железные дороги, служба телеграфа и телефона, табачная и солевая монополии и др. – в государственные корпорации. Государственные железные дороги были реорганизованы в государственную корпорацию «Нихон Кокую Тэцудо», или сокращенно «Кокутэцу», 1 июня 1949 г.

⁵⁷ История Японии. 1868–1998 гг. М., 1998, т. II, с. 524.

Создание «Кокутэцу» проходило на фоне нестабильности в экономике, высоких темпов инфляции и низких темпов промышленного производства. Но уже к 1949 г. промышленное производство было восстановлено на 70–80% от довоенного уровня. Потребление также «стало приближаться к довоенному, особенно в деревне»⁵⁸. На железнодорожном транспорте происходило резкое увеличение пассажирооборота и сокращение грузооборота. Рост пассажироперевозок значительно превышал увеличение численности населения. В результате среднее число поездок на душу населения по железным дорогам Токио, например, увеличилось с 222 в 1930 г. до 439 в 1951 г.⁵⁹ Этот рост объясняется многими причинами, в том числе поездками горожан из города в деревню в поисках пропитания и поездками людей из разрушенных районов и пригородов в Токио в поисках работы. В результате резко возросла перегруженность на железных дорогах.

Ввиду высоких темпов инфляции, тарифы пересматривались достаточно часто. Так, если в 1945 г. уровень тарифов на пассажирские перевозки на государственных железных дорогах составлял 7,5 сены на 1 км, то в 1949 г. – 1 иену и 45 сен. Все пять повышений тарифов с 1945 по 1949 г. свидетельствуют, что их рост каждый раз был значительным (см. табл. 18).

Таблица 18

**Рост тарифов на пассажирские перевозки
на государственных железных дорогах,
% и иена/км**

Дата пересмотра тарифов	Рост тарифов, %	Уровень тарифов, иена
Март 1946 г.	150	0,075
Март 1947 г.	25	0,095
Июль 1947 г.	250	0,35
Июль 1948 г.	155	0,90
Май 1949 г.	60	1,45

Источник: Japan Railways and Transport Review. Tokyo, № 37, 2004, с. 19.

⁵⁸ История Японии. 1868–1998 гг., с. 532.

⁵⁹ I. Watanabe. Transportation in Tokyo. Tokyo Metropolitan Government Transportation Bureau. Tokyo, 1954, с.48.

Но повышение тарифов отставало от инфляции. Так, например, в 1945 финансовом году уровень тарифов на государственных железных дорогах вырос на 150%, а цены на электроэнергию – на 300%⁶⁰. Заниженные относительно уровня инфляции тарифы приводили к ухудшению финансового положения государственных железных дорог. К этому вела и низкая производительность труда, вызванная избыточной численностью служащих. После войны их общее число удвоилось и составило 600 тыс. человек в 1948 г. за счет восстановления на прежней работе демобилизованных солдат, рабочие места которых были во время войны заняты в основном женщинами и стариками⁶¹. Государственные железные дороги также были обязаны принять на работу возвратившийся японский персонал железных дорог из некоторых стран Азии.

Низкая производительность труда и избыточная численность персонала сдерживали рост уровня заработной платы служащих государственных железных дорог. Росло недовольство железнодорожников низким уровнем заработной платы. В марте 1946 г. был образован профсоюз служащих государственных железных дорог «Кокутэцу Родо Кумпай», или сокращенно «Кокуро». Росла активность профсоюзного движения. Зачастую забастовки парализовывали железнодорожные перевозки, что сказывалось на экономике всей страны и финансовом положении самих железных дорог. В создавшихся условиях реорганизация управления железными дорогами стала неизбежной.

Изменение организационной формы государственных железных дорог происходило под прямым давлением американских оккупационных сил. Главнокомандующий союзными оккупационными войсками генерал Макартур послал 22 июля 1948 г. письмо премьер-министру Японии Асиды Хитоси, содержащее обязательные к исполнению инструкции по лишению права работников государственных учреждений и предприятий на коллективные переговоры с администрацией и

⁶⁰ Там же.

⁶¹ Там же.

проведение забастовок, а также по реорганизации государственных железных дорог и других государственных предприятий в государственные корпорации.

Концепция государственной корпорации железных дорог была неприемлема для японской бюрократии, которая считала, что только казенные железные дороги могут быстро восстановить разрушенную войной железнодорожную инфраструктуру, а забастовки можно преодолеть с помощью компромиссов между правительством и служащими железных дорог. Само слово «корпорация» было настолько непопулярно среди железнодорожников, что оно не было включено в название новой организации государственных железных дорог. Неприятие формы корпорации выразилось в том, что, несмотря на мировой опыт создания корпораций в период между Первой и Второй мировых войн, а также собственный опыт создания корпорации токийского метро «Тэйто Косокудо Коцу Эйдан», образованной в 1941 г. в условиях милитаризации экономики страны, «Кокутэцу» существенно отличалось от них. Прежде образованные корпорации функционировали независимо от государства, теперь же государство активно вмешивалось в деятельность «Кокутэцу», в частности в области определения тарифов на перевозку грузов и пассажиров, а также устанавливало заработную плату служащим железных дорог, при этом была сохранена прежняя законодательная база.

Так, тарифы устанавливались в соответствии с Законом о тарифах на государственных железных дорогах от 1948 г., целью которого было снижать высокие темпы инфляции за счет сдерживания и даже замораживания уровня тарифов. Этот закон не был отменен или поправлен, и обременительная и крайне затяжная процедура принятия решения в области повышения тарифов отрицательно воздействовала на финансовое состояние «Кокутэцу». И все же, несмотря на половинчатый характер организационной реформы, «Кокутэцу» следует считать корпорацией, так как в целом оперативное управление государственными железными дорогами было передано от Совета директоров железных дорог Министерства транспорта самому

предприятию железных дорог. Образование государственной корпорации «Кокутэцу» явилось яркой страницей в анналах ее истории, открывшей третий этап их развития. Как справедливо отмечается в японской коллективной монографии «История японских железных дорог. 1872–1999 гг.», их реорганизация и образование «Кокутэцу» стало «...важным изменением в истории японских железных дорог и было таким же важным, как национализация в 1906 г. и 1907 г. и приватизация “Кокутэцу” в 1987 г.»⁶².

С момента своего образования руководство «Кокутэцу» приступило к резкому сокращению числа служащих. В мае 1949 г. правительство приняло закон об их уменьшении. Проведение увольнений было вменено в обязанности «Кокутэцу». К 4 июля был проведен первый этап сокращений, в результате чего число служащих уменьшилось на 30 тыс. человек. Увольнения с работы вызвали массовые забастовки, организованные левым крылом профсоюза «Кокутэцу Родо Куминай». Уже 6 июля 1946 г. на железнодорожной ветке Дзёбан сэн (северо-восточный пригород Токио) при невыясненных обстоятельствах был найден мертвым первый президент «Кокутэцу» Симояма Саданори. Второй этап сокращений был завершен 12 июля того же года, в результате чего общее число уволенных составляло 95 018 человек⁶³.

Сразу же после сокращений последовал целый ряд происшествий на железных дорогах. 15 июля пустой электропоезд вышел из-под контроля и сошел с рельсов на станции «Митака» (линия Тюо сэн) в западной части Токио, а 17 августа поезд сошел с рельсов около станции «Мацукава» в 250 км от Токио по линии Тохоку сэн. Обстоятельства происшествий не были выяснены, но, как и в случае с гибелью первого президента «Кокутэцу», в прессе во всем обвинили левых. Более того, по сфабрикованному «делу Мацукава» большая группа комму-

⁶² Eiichi Aoki, Matsuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 121.

⁶³ Matsuhide Imashiro. Dawn of Japanese National Railways. – Japan Railway and Transport Review. 1997, № 10, с. 47.

нистов из «Кокура» была приговорена к суровым наказаниям, включая смертные приговоры. Однако через 14 лет они были реабилитированы Верховным судом. Все эти инциденты стали началом антикоммунистической пропаганды правящих кругов и правой прессы и последовавшего политического поражения компартии Японии⁶⁴.

В результате проведенных сокращений численность персонала железных дорог составила свыше 500 тыс. человек, что все же было избыточным и не могло заметно увеличить производительность труда к 1950 г. по сравнению с довоенным уровнем. Но в целом к этому году железнодорожный транспорт был восстановлен и создались условия, в том числе и управленческие, для дальнейшего быстрого самостоятельного развития железнодорожного транспорта Японии. Уже 1 апреля 1952 г. железнодорожные офисы оккупационных сил были отменены.

Корпоративная форма организации государственного железнодорожного транспорта в целом отвечала потребностям экономического развития страны в 1950–1970-е годы. Строительство железных дорог возобновилось уже в 1951 г., и протяженность железных дорог хотя и медленно, но неуклонно стала расти. С открытием в 1959 г. магистральной дороги Кисэй, идущей по тихоокеанскому побережью полуострова Кии к югу от Осака, было завершено создание сети магистральных железных дорог Японии. Но главное, что было достигнуто – это качественное изменение путевого хозяйства: началась электрификация основных железных дорог и строительство вторых путей (см. табл. 19).

Уже к октябрю 1947 г. была завершена электрификация Дзээцу сэн, 167-километровой железной дороги, лишь частично электрифицированной до войны и проходящей по горным районам о. Хонсю от Токио до побережья Японского моря. К апрелю 1949 г. на электротягу был переведен 40-километровый отрезок пути между Фукусима и Ёнэдзава, который был частью магистральной дороги Оу сэн на севере о. Хонсю (300 км

⁶⁴ История Японии. 1868–1998 гг., с. 539.

севернее Токио). К февралю 1949 г. 54-километровая часть (Нумадзу – Сидзуока) главной магистральной дороги страны Токайдо была электрифицирована, а уже к маю этого же года другой отрезок Токайдо – Сидзуока – Хамамацу (77 км) – также был переведен на электротягу. В целом же главная магистральная дорога Токайдо сэн была электрифицирована к 1956 г., а магистральная дорога (вторая по значению) Санъё, идущая от Кобэ до Симоносеки – в 1964 г. К 1968 г. была электрифицирована магистральная дорога Тохоку сэн, идущая на север от Токио до Аомори, а к 1970 г. – Кагосима сэн, соединяющая Модзи и Кагосима, то есть север и юг о. Кюсю. Таким образом, общая протяженность электрифицированных дорог увеличилась с 2699 км (13% от всех дорог) в 1960 г. до 6021 км (29%) в 1970 г. и 8414 км (39%) в 1980 г.

Таблица 19

Динамика протяженности и структура железных дорог

На конец финанс. года	«Кокутэцу»			Частные железные дороги		
	общая протяж- сть, км	в т.ч. двухкол. путей, км	в т.ч. электр- ных, км	общая протяж- сть, км	в т.ч. двухкол. путей, км	в т.ч. электр- ных, км
1950	19 786	...*	1 659	7 615	2 512	5 796
1955	20 093	...	1 961	7 578	2 631	6 007
1960	20 482	2 607	2 699	7 420	2 717	6 034
1965	20 754	3 497	4 228	7 128	2 801	5 875
1970	20 890	4 919	6 021	6 214	2 638	5 383
1975	21 272	5 424	7 628	5 594	2 607	4 902
1980	21 322	5 641	8 414	5 594	2 711	4 907
1985	20 788	5 775	9 109	5 831	2 807	4 943

* Многоточие означает, что данные отсутствуют.

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Еран. Министерство транспорта. Токио, 1995.

Увеличилась доля и двухколейных дорог в структуре железных дорог. До Второй мировой войны все железные дороги за исключением Токайдо и Санъё были одноклейными.

В 1960-х годах началось строительство второй колеи на многих дорогах. Была разработана так называемая Стратегия пяти фронтов Токио, которая осуществлялась в 1960–1970-х годах. В соответствии с ней были дополнительно построены вторые пути на линиях Тюо, Тохоку, Дзёбан и Собу, идущих от центра Токио. В 1962 г. была построена вторая колея на магистральной дороге Хокурику сэн, идущей от Осака к тихоокеанскому побережью страны, с 13,9-километровым тоннелем Хокурику, самым протяженным в то время в Японии. Затем развернулось строительство второй колеи и на других направлениях. В целом доля двухколейных государственных дорог возросла с 1960 по 1985 г. с 12,7 до 27,7%. Но частные железные дороги были лучше оснащены и по этому показателю: доля двухпутных частных дорог возросла с 35% в 1950 г. до 48% в 1985 г.

Оживление экономики и последовавший за ним бурный ее рост с середины 1950-х годов поставил вопрос о необходимости реконструкции главной дороги – Токайдо. Существующую магистральную железную дорогу было решено дополнить новой железной дорогой и автомагистралью. Строительство новой железной дороги стало предметом бурных дискуссий в среде профессионалов, что находило свое отражение и в средствах массовой информации. Выявились две позиции по данному вопросу: первая – строить дорогу аналогичную существующей, то есть узкоколейную, вторая – дорогу нового поколения с широкой колеей. Вторую точку зрения поддержал и активно отстаивал Сого Синдзи⁶⁵, президент «Кокутэцу». Он привлек к работе вышедшего в отставку начальника Отдела подвижного состава и механической техники

⁶⁵ Сого Синдзи (1884–1981) родился в префектуре Эхиме (на севере о. Сикоку). По окончании юридического факультета Токийского университета в 1909 г. он стал работать в Железнодорожном агентстве, где на формирование его взглядов большое влияние оказал Гото Симпэй. В 1926 г. Синдзи Сого стал директором Южно-Маньчжурской железной дороги, затем после Второй мировой войны – председателем Ассоциации железнодорожников, а в 1955 г. был назначен президентом «Кокутэцу».

Сима Хидео⁶⁶, назначив его вице-президентом «Кокутэцу» по технике.

В 1957 г. Научно-исследовательский институт железнодорожной техники (Тэцудо Сого Гидзюцу Кэнкюдзё) подготовил техническое обоснование создания новой железной дороги со стандартной колеей, в соответствии с которым скоростные электромоторные поезда смогли бы преодолевать расстояние между Токио и Осакой (515 км) за 3 часа. В августе 1957 г. Министерство транспорта образовало Комитет по исследованию магистральных железных дорог «Кокутэцу» («Нихон Кокую Тэцудо Кансэн Тосакай»), которому было поручено провести тщательный анализ предложений строительства железной дороги и выбрать из них наилучшее. В результате проведенного анализа и при активной позиции руководителей «Кокутэцу» С. Сого и Х. Сима Комиссия после долгих колебаний пришла к окончательному выводу о перспективности строительства сверхскоростной линии синкансэн между Токио и Осака. Строительство Токaidо синкансэн началось в 1959 г. и к началу Олимпийских игр 1964 г. в Токио первая в мире сверхскоростная линия синкансэн была открыта.

В 1964 г. максимальная скорость поездов на этой линии была 210 км в час. Так, синкансэн «Кодама» преодолевал расстояние между Токио и Осака за 4 часа, а появившийся в 1965 г. «Хикари» уже за 3 часа 10 минут. С появлением этой линии и усилением конкурентной борьбы за пассажирские перевозки с автомобильным транспортом начались изменения в распи-

⁶⁶ Сима Хидео (1901–1998) закончил в 1925 г. Токийский университет по специальности механическая техника. Явился создателем паровозов 2–8–2 класса «D-51» и «D-52», а в послевоенный период 4–6–4 класса CG2. При этом активно отстаивал техническое направление развития электромоторных поездов, подчеркивая ограниченные возможности локомотивной техники при узкоколейности японских железных дорог. Его по праву называют отцом синкансэнов. С 1969 г. и по 1977 г. был президентом Национального агентства по космическим исследованиям.

сании движения поездов. Еще в 1961 г. «Кокутэцу» была вынуждена пересмотреть расписание в связи с вводом в эксплуатацию поездов «Лимитед экспресс» на еще 34 путях, доведя их число до 54. Эти скоростные поезда были весьма комфортабельны: имелись кондиционеры, система резервирования мест и т.д. До появления сверхскоростной линии синкансэн между Токио и Осака функционировало только четыре «Лимитед экспресс» в каждую сторону.

С самого начала на линии синкансэн стали использоваться 14 двенадцативагонных «Хикари» и 12 таких же «Кодама» ежедневно в направлении туда и обратно. Частота подачи поездов увеличилась. Во время Осакской международной выставки 1970 г. 3 шестнадцативагонных «Хикари» и 6 двенадцативагонных «Кодама» отправлялись еже часно. По закрытии выставки три «Хикари» и три «Кодама» еже часно отправлялись на встречных направлениях. Протяженность сверхскоростной линии синкансэн росла, увеличивалось число перевозимых пассажиров: со 100 млн. человек в июле 1967 г. до 200 млн. человек в марте 1969 г. и 300 млн. человек к июлю 1970 г. Уже на третий год функционирования этой линии доходы превысили расходы (включая процент на заемный капитал и амортизационные отчисления).

Экономический эффект сверхскоростной линии синкансэн Токайдо стимулировал начало строительства 554-километровой линии Санъё, идущей от Осака до Хаката (Фукуока, о. Кюсю). Максимальная скорость движения на этой линии была 260 км в час. Линия проходила по многим тоннелям, в том числе 18,7-километровый тоннель Син Каммон под проливом Каммон. Интерес и спрос на синкансэны возрос во многих районах страны. В результате в 1970 г. был обнародован Закон о национальном развитии сверхскоростных линий синкансэн. В соответствии с этим Законом были построены 497-километровая линия Тохоку синкансэн (Токио–Мориока, север о. Хонсю) и 270-километровая линия Дзёэцу, идущая от станции «Омия» (30 км к северу от Токио) до Ниигаты (побережье Японского моря). По закону всего предполагалось построить 7000 км путей таких линий, включая

уже построенные Токайдо и Санъё (см. рис.3 – в приложении). Но все линии, кроме Токайдо и Санъё, были нерентабельны. Строительство некоторых из линий приостановилось⁶⁷. Тем не менее создание сети синкансэн было революционным переворотом в железнодорожном транспорте Японии, повлиявшем впоследствии на развитие железнодорожных пассажирских перевозок в Европе, а затем и Азии. Большая заслуга в этом достижении XX в. принадлежит руководству и инженерам «Кокутэцу».

Развитие сети городских и сельских железных дорог

Увеличение числа линий синкансэн сопровождалось развитием железнодорожного сообщения между крупными городами и городами-спутниками (пригородное сообщение), а также внутри городов. Неуклонный рост послевоенного населения Японии (с 72 млн. человек в 1945 г., 99 млн. в 1965 г., 112 млн. в 1975 г. до 121 млн. человек в 1985 г.) сопровождался его концентрацией в крупных городах: Токио, Нагоя, Осака. Так, население Большого Токио увеличилось с 21 млн. человек (21% всего населения страны) в 1965 г., 27 млн. (24%) в 1975 г. до 30 млн. (25%) в 1985 г. В конце XX в. уже почти половина населения Японии проживала в Токио, Нагоя и Осака⁶⁸.

Экономические, политические, социальные, экологические, демографические и другие проблемы этих городов привели к тому, что правительство приняло меры для рассредоточения промышленности за счет перевода многих предприятий из крупных городов в индустриально менее развитые районы. Такая политика имела определенный успех. Государству

⁶⁷ Satoru Sone. Future of High – Speed Railways. – Japan Railway & Transport Review. 1994, № 30, с. 4–8.

⁶⁸ Eiichi Aoki, Matsuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, с. 149.

удалось создать зоны с развитой инфраструктурой в прибрежных, сельских и отдаленных районах. Однако правительственные, культурные, научные, образовательные, информационные учреждения и бизнес-центры все больше концентрировались в крупных городах.

Сосредоточение населения и учреждений в городах вело к росту потребления услуг городского транспорта, а рассредоточение производства – пригородного и межгородского транспорта. Начался расцвет автомобилестроения. Если в 1965 г. число автомобилей составляло 8 млн., а в 1975 г. – 23 млн., то в 1985 г. – уже 48 млн. автомашин. Однако ограниченная пропускная способность городских дорог приводила к настоящей необходимости быстрее развития других видов городского транспорта. Пропускная способность железных дорог, связывающих пригороды с центром крупных городов, отставала от растущих потребностей в перевозках. Только государственные железные дороги вели непосредственно к городскому центру в Токио, а частные железнодорожные линии, идущие из пригородов, заканчивались окружной линией государственной железной дороги Яманотэ сэн. Прибывавшие из пригородов пассажиры были вынуждены пересаживаться на неё или пользоваться трамваем. Особенно загружены в часы пик были пересадочные станции Синдзюку, Сибуя, Икэбукуро и некоторые другие. В целях нормализации положения разгрузки основных пересадочных узлов и рационализации перевозок была открыта вторая окружная железная дорога Мусасино сэн, позволяющая связывать между собой отдаленные районы пригородов и разгружать пересадочные станции на меньшей диаметром Яманотэ сэн. Мусасино сэн использовалась как для пассажирских, так и грузовых перевозок. Городская транспортная стратегия была успешно осуществлена, но опережающий рост населения ставил все новые задачи перед властями.

О размере нового строительства государственных и частных дорог городского и пригородного сообщения в 1946–1989 гг. в районе Большого Токио и Кэйхансин можно судить по данным таблицы 20.

Таблица 20

**Длина построенных железнодорожных путей городского
и пригородного сообщения, км**

Годы	Большой Токио			Кэйхансин		
	государственные железные дороги	частные железные дороги	метро	государственные железные дороги	частные железные дороги	метро
1946– 1955	0	36,0	6,4	0	0	3,1
1956– 1965	7,5	20,6	55,0	7,4	6,9	20,2
1966– 1975	66,9	76,7	92,8	11,0	20,9	45,6
1976– 1989	101,4	76,9	72,5	6,2	41,5	53,9
ВСЕГО (1946– 1989)	175,8	210,2	226,7	24,6	69,3	122,8

Составлено по: Annual Report on Urban Transit. Tokyo, 1992.

Несмотря на то, что за период с 1946 по 1989 г. в районе Большого Токио было построено больше частных дорог, чем государственных, здесь сохранилась их прежняя структура по формам собственности: основу городского и пригородного сообщения составляли государственные железные дороги.

В районе Кэйхансин государственные железные дороги в городах и пригородах играли меньшую роль, чем частные. Только магистральные дороги Токайдо и Санъё, соединявшие Киото, Осака, Кобэ, а также Дзёто сэн, огибавшая часть центра Осака, и Катамати сэн в восточном пригороде были государственными. Кроме того, в 1944 г. государство приобрело у частной компании «Нанкай» линию Ханва сэн, связывающую Осака и Вакаяма. В 1967 г. начала функционировать кольцевая железная дорога в Осака Кандзё сэн, которая по завершении строительства восточной части железнодорожного кольца замкнула уже существовавшие Дзёто сэн и Нисинари сэн. В Нагоя государственные железные дороги были еще менее распространены, чем в Осака.

Основой ценообразования на пассажирские перевозки частными железнодорожными компаниями в послевоенный период, отличавшийся высокими темпами инфляции, был уровень тарифов на государственных железных дорогах, определяемый издержками. Одновременно с государственными тарифами в каждый финансовый год, начиная с 1945-го по 1952-й, пересматривался уровень тарифов и минимальный тариф на частных железных дорогах. Для сравнения сопоставим уровень тарифов на государственных железных дорогах и частной железнодорожной компании «Тобу Тэцудо» (см. табл. 18 и 21).

Таблица 21

**Динамика уровня тарифа
на частной железной дороге «Тобу Тэцудо»,
иена/км**

Год	1945	1946	1947	1948	1949*	1950	1951	1952
Уровень тарифов	0,075	0,095	0,035	1,20	1,20	1,45	2,00	2,30

* В этот год пересматривался только минимальный тариф.

Составлено по: Hideki Moriya. Japanese Urban Railways, Markets, Capital Formation and Fares – Private Railways. – Japan Railway and Transport Review. 2004, № 37, с. 19.

Сравнение данных таблиц показывает, что уровень тарифов на государственных и частных железных дорогах отличался незначительно. В целом же затратный принцип формирования тарифов не способствовал увеличению доходов и росту производительности труда как на государственных, так и частных железных дорогах. Обычно их руководство заявляло о своем желании повысить тарифы лишь при условии, что функционируют убыточно. Это подрывало стимулы к снижению издержек производства у отдельных компаний. Несмотря на то, что минимальный тариф как на государственных железных дорогах, так и, например, частной «Тобу Тэцудо» возрос с 20 сен в 1945 г. до 10 иен в 1951 г., инфляция вела к тому, что реальные доходы не возрастали и новое строительство не велось. В результате наблюдалась перегруженность пассажирских поездов городского и пригородного сообщения, особенно в часы пик.

Расширение городской и пригородной железнодорожной сети не могло решить транспортную проблему городов без расширения сети метро. Первая линия метро в Японии была построена в Токио между станциями «Уэно» и «Асакуса» в 1927 г. (протяженность – 2,2 км). С тех пор строительство линий метро велось крайне медленно, что объяснялось особенностями транспортной политики в условиях милитаризации экономики. В результате к концу Второй мировой войны протяженность метро в Токио составила 14,3 км, а в Осака и того менее – 8,8 км. Для сравнения приведем лишь данные протяженности трамвайных линий в это время: в Токио – 200 км, в Осака и Нагоя – по 100 км.

В послевоенном Токио строительство линий метро началось в 1950 г., а первая линия метро, соединившая Икэбукуро и центр Токио, была открыта в 1954 г. В 1959 г. она была продлена до Синдзюку, проходя под коммерческими центрами Токио и теперь известная как Маруноути сэн. Расширение сети метро Токио шло по двум основным направлениям. Первое – строительство линий метро муниципальными властями⁶⁹ в дополнение к существующим линиям, принадлежащим независимой государственной корпорации «Тэйто Косокудо Коцу Эйдан». Второе – использование частных и государственных железных дорог для беспересадочных перевозок метро, что стало возможным в результате унификации подвижного состава и ряда других технических и организационных решений⁷⁰. Еще в 1960 г. были соединены между собой линии муниципального метро Асакуса сэн и частной железной дороги «Кэйсэй Дэнтэцу», а в 1968 г. – Асакуса сэн и частной «Кэйхин Кюко Дэнтэцу». В 1962 г. началось совместное использование линии Хибия сэн, принадлежащей «Тэйто Косокудо Коцу Эйдан», и частной железнодорожной компании «Тобу Тэцудо», а в 1964 г. Хибия сэн была соединена с линией, принадлежащей

⁶⁹ Эти линии принадлежат им же (линии «Тоэй»).

⁷⁰ См. подробнее: Japanese Railway Tehnology Today. Railway Technical Research Institute. – East Japan Railway Culture Foundation. Tokyo, 2001, с. 79.

частной корпорации «Токио». Можно привести еще немало примеров соединения линий метро с частными и государственными железнодорожными линиями в Токио.

В другом крупнейшем городе Японии Осака совместное использование путей по линии муниципального метро Сакайсудзи сэн и двум линиям частной железнодорожной компании «Ханкю», Кёто сэн и Сэнри сэн, началось в 1969 г. А через 10 лет в Нагоя было налажено прямое сообщение линии метро Цуруми сэн и линии Тойота сэн частной железнодорожной компании «Нагоя Тэцудо». В результате к 1968 г. общая протяженность линий метро в Токио составила 100 км, а в 1986 г. – 200 км. В Осака в 1990 г. она достигла 100 км. В целом же протяженность линий метро в Японии превысила 600 км⁷¹. Наряду с ростом протяженности линий метро наблюдалось уменьшение протяженности трамвайных линий. К 1969 г. трамвайные линии прекратили свое существование в Осака и в 1974 г. – в Нагоя. В Токио подавляющая часть трамвайных линий была снята и в настоящее время функционирует лишь одна – Аракава сэн (12,2 км). Продолжительность жизни троллейбусных линий в крупнейших городах Японии была еще меньше: в Токио – с 1959 по 1960 г. и в Осака – с 1953 по 1970 г.

Пока небольшую, но растущую роль в транспортной сети играет новый вид железнодорожного транспорта: монорельсы. Первая монорельсовая линия была открыта к началу Олимпийских игр 1964 г. между Токийским международным аэропортом Ханеда и центром Токио. До сих пор она является одной из наиболее загруженных монорельсовых линий – 180 тыс. человек в день. Всего в городах Японии насчитывается 10 монорельсовых и 10 линий дистанционного управления. Роль новых видов городского транспорта в перевозках пока еще незначительна по сравнению с обычной городской и пригородной железнодорожной сетью. Традиционно особо важную роль в ней занимают частные железные дороги. Зарождение и самобытное развитие японских городских и пригородных железных дорог

⁷¹ При этом к 2000 г. в Токио 70% линий метро (или 162 км) принадлежало «Тэйто Косокудо Коцу Эйдан», остальные 30% – «Тоэй».

в значительной степени определяли и ход их дальнейшего послевоенного развития.

В 1950–1960-е годы частные железнодорожные компании не только и не столько строили новые железные дороги, сколько совершенствовали старые линии. Создание жилых комплексов и целых городов-спутников явилось продолжением предыдущей стратегии крупных японских частных железнодорожных компаний. Оно поддерживалось властями, а в 1972 г. была провозглашена политика государственной финансовой поддержки частных железнодорожных компаний, строивших линии к новым жилым комплексам. Финансовая поддержка осуществлялась через (созданную еще в 1964 г.) государственную корпорацию «Нихон Тэцудо Кэнсэцу Кодан». С ее помощью были построены 22,6-километровая линия Сагамихара сэн, идущая к городу-спутнику Тамма Нью-Таун, и 28-километровая линия железной дороги компании «Хокусо Кайхацу», ведущая к другому городу-спутнику Тиба Нью-Таун. В 1984 г. в Токио была введена в эксплуатацию известная 20-километровая линия компании «Токю» Дэн'эн Тоси сэн, идущая в Тамма Гардэн Сити – жилой комплекс в сельской местности, возведенный корпорацией «Токю».

Если развитие городского и пригородного сообщения шло достаточно динамично после Второй мировой войны (хотя медленнее, чем за период 1926–1945 гг.), то строительство сельских дорог складывалось весьма драматично. Сельские дороги в основном строились за счет корпорации «Кокутэцу». Половинчатый характер реформы управления государственными железными дорогами, зависимость «Кокутэцу» от государства, несмотря на корпоративную форму организации предприятия, не позволял ей самостоятельно определять темпы и очередность строительства железнодорожных линий. В целях определения приоритетов строительства дорог, внесенного в планы по Закону от 1922 г., Министерство транспорта создало в 1951 г. новую организационную структуру «Тэцудо Кэнсэцу Синкай» (Совет по строительству железных дорог), который вносил предложения об очередности строительства в министерство. В случае утверждения министерством дороги строились за счет «Кокутэцу».

Ведущую роль в Совете играли влиятельные члены парламента от Либерально-демократической партии (ЛДП). Более того, его президентами были в разные годы Киси Нобусукэ (премьер-министр с 1957 по 1960 г.) и Сато Эйсаку (премьер-министр с 1964 по 1972 г.). Очевидно, что при таком составе Совета решение о строительстве железных дорог зачастую принималось не из экономических, а из политических соображений. Влиятельные политики ЛДП, представляющие в парламенте сельские районы, лоббировали интересы своих избирателей, настойчиво требовавших проведения железных дорог в свои районы, даже несмотря на быстрое развитие автомобильного транспорта в эти годы.

Однако руководство «Кокутэцу» прекрасно понимало, что такая практика строительства может серьезно ухудшить финансовое положение корпорации, и вело строительство не так быстро, как настаивали политические деятели, входящие в Совет по строительству железных дорог, распыляя средства по многочисленным стройкам, потакая сразу всем политическим деятелям, а на самом деле переводя строительство в долгострой. Руководство «Кокутэцу» осознавало, что введение в эксплуатацию заведомо убыточных железных дорог нанесет удар по их финансовому состоянию, и всячески оттягивало этот момент.

Стремясь изменить ситуацию и ускорить введение в строй многочисленные недостроенные дороги, правительство выделило в 1961 г. крупные субсидии на завершение строительства, но и они не дали желаемого результата. Тогда для преодоления «распыления» средств и обеспечения их целевого использования Совет по строительству железных дорог предложил создать еще одну государственную корпорацию, которой государство выделило бы 500 млрд. иен на 10 лет для строительства железных дорог. Одним из инициаторов этого предложения стал влиятельный в то время член парламента, впоследствии президент Танака Какуэй. Именно ему принадлежала идея (которая в годы его президентства стала претворяться в жизнь) рассредоточения промышленного производства и перевода его из крупных городов, таких как Токио и Осака, в отдаленные сельские и прибрежные районы и проведение туда железных и шоссейных дорог.

По его инициативе была создана упомянутая ранее железнодорожная строительная корпорация «Нихон Тэцудо Кэнсэцу Кодан». Ей было вменено в обязанность обеспечивать строительство сельских линий и линий, ведущих к новым промышленным центрам (например, г. Тиба). Для стимулирования строительства неприбыльных сельских железных дорог правительство выделило средства для образования специального фонда, а построенные дороги предоставляло в аренду «Кокутэцу» на бесплатной основе. Но эксплуатация вновь построенных дорог ложилась тяжелым финансовым бременем на «Кокутэцу». В результате правительство было вынуждено или закрывать, или передавать эти дороги заинтересованному в их существовании «третьему сектору», где собственностью владели местные власти и предприниматели. Так, построенная в 1964 г. на полуострове Сацуся (в южной части Кюсю) Ибусуи – Макурадзаки сэн⁷² была передана компании со смешанным капиталом – префектуры и частного бизнеса. Всего «Кокутэцу» передала «третьему сектору» 37 линий железных дорог.

Финансово-экономический кризис государственной железнодорожной корпорации

Ухудшение финансового положения «Кокутэцу», усугубившееся в результате активной деятельности «Нихон Тэцудо Кэнсэцу Кодан», увеличило число нерентабельных линий в структуре железных дорог страны и привело к необходимости их убрать. В 1968 г. Совещательный комитет «Кокутэцу» объявил о снятии 2600 км железных дорог и заменил их автобусным сообщением. Однако, несмотря на попытки убедить местные власти в целесообразности этого решения, «Кокутэцу» встретило сильное политическое сопротивление и осуждение в местной прессе. В результате к 1972 г. только 11 линий протяженностью 120 км были закрыты. Одновременно строительная корпорация

⁷² Планы строительства этой линии были подвергнуты резкой критике со стороны специалистов по экономике железнодорожного транспорта, так как она обслуживала малонаселенный сельскохозяйственный район.

продолжала открывать новые сельские железные дороги. Справедливости ради следует отметить, что средств на строительство выделялось все меньше и меньше и дорог открывалось немного, однако долги «Кокутэцу» стремительно росли.

На финансовое состояние корпорации «Кокутэцу» отрицательно влияло государственное регулирование тарифов. Правда, метод исчисления тарифов изменился в 1961 г. В основе нового метода определения его уровня был установлен не принцип издержек, как прежде, а все капиталовложения и прибыльность. Таким образом предполагалось поощрять новые капиталовложения в железнодорожную технику и технологию, а также способствовать увеличению производительности труда и росту доходов «Кокутэцу». Но на деле новый метод исчисления тарифов не приводил к росту доходов государственной корпорации, так как он парализовывался практикой принятия решения о повышении тарифов. Повышение тарифов было сложной и продолжительной по времени процедурой в соответствии с Законом о тарифах на государственных железных дорогах от 1948 г., который фактически замораживал их. Даже для небольшого повышения платы за проезд и перевозку грузов необходима была специальная резолюция парламента, добиться которой было сложно из-за незамедлительно появлявшихся резких возражений со стороны оппозиционных партий в парламенте. И только в 1977 г. этот закон был отменен. Но к этому времени бремя долгов выросло настолько, что освободиться от него было уже невозможно.

Особенно сильно повлиял на финансовое состояние государственного железнодорожного транспорта спад экономики в 1974–1975 гг., ставший следствием нефтяного шока. Чтобы покрыть финансовые расходы, правительство увеличило выпуск займов. В результате долг «Кокутэцу» государству возрос с 2,3 трлн. иен в 1975 г. (около 8 млрд. долл.) до 7,3 трлн. иен в 1980 г., а к концу 1985/86 финансового года он достиг уже 23,6 трлн. иен. (около 150 млрд. долл.)⁷³.

⁷³ Пересчитано в соответствии с курсом иены по отношению к доллару на соответствующий год. Yukihide Okano. *The Backdrop to Privatization. – Japan Railway and Transport Review*. 1994, № 2, с. 3.

Основной причиной резкого ухудшения финансового положения «Кокутэцу» стала объективная невозможность государственной корпорации реагировать на быстро изменившуюся ситуацию на рынке. С развитием рынка, появлением значительных конъюнктурных колебаний, усилением конкуренции со стороны других видов транспорта данная форма организации предприятия перестала отвечать потребностям экономики. В результате уменьшилась роль железнодорожного транспорта в перевозках пассажиров (см. табл. 22).

Таблица 22

**Структура перевозок пассажиров
отдельными видами транспорта
(пассажирооборот в 100 млн. пасс./км)**

Вид транспорта	1965 г.	1970 г.	1975 г.	1980 г.	1985 г.
«Кокутэцу»	1740 (45)*	1897 (33)	2153 (33)	1931 (25)	1975 (23)
Частные железные дороги	814 (21)	991 (17)	1085 (15)	1214 (15)	1326 (15)
Автобусы	801 (21)	1029 (18)	1101 (16)	1104 (14)	1049 (12)
Автомашины	406 (11)	1813 (31)	2508 (35)	3213 (41)	3844 (45)
Каботажный флот	34 (1)	48 (1)	59 (1)	61 (1)	58 (1)
Внутренний авиатранспорт	29 (1)	93 (1)	191 (3)	297 (4)	331 (4)
ВСЕГО:	3825 (100)	5872 (100)	7107 (100)	7820 (100)	8582 (100)

* В скобках указаны проценты.

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта. Токио, 1995.

Таблица 22 показывает, что после 1965 г. основным видом пассажирского транспорта стал автомобильный, значительно потеснивший не только «Кокутэцу», но и весь железнодорожный транспорт (вместе с частными железными дорогами). Но еще заметнее уменьшилась роль железнодорожного транспорта в транспортировке грузов (см. табл. 23). Из нее видно, что в перевозках грузов роль железнодорожного транспорта сократилась не только относительно, но и абсолютно.

Таблица 23

**Структура грузооборота перевозок грузов
отдельными видами транспорта
(в 100 млн. т/км)**

Вид транспорта	1965 г.	1970 г.	1975 г.	1980 г.	1985 г.
«Кокутэцу»	538 (30)	624 (17)	466 (13)	370 (8)	214 (6)
Частные железные дороги	9 (-)	10 (-)	8(-)	7 (-)	5 (-)
Автомшины	484 (26)	1359 (40)	1297 (36)	1789 (41)	2059 (47)
Каботажный флот	806 (43)	1512 (43)	1836 (51)	2222 (51)	2058 (47)
Внутренний авиатранспорт	- (-)	- (-)	2 (-)	3 (-)	5 (-)
Всего	1857 (100)	3505 (100)	3609 (100)	4391 (100)	4341 (100)

* В скобках указаны проценты.

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта. Токио, 1995.

Чем же можно объяснить столь значительное падение роли железнодорожного транспорта в экономике Японии?

Во-первых, уменьшение роли железнодорожного транспорта в перевозках грузов (пусть и не столь резкое) наблюдается во многих развитых странах. Если сравнить изменение роли грузовых железнодорожных перевозок Японии с такой, имеющей также островное положение, развитой европейской страной, как Англия, то мы увидим, что в Японии за 30 лет (с 1965 по 1995 г.) доля железнодорожного транспорта в перевозках уменьшилась с 30 до 4%, а в Англии – с 21 до 6%. Во Франции снижение доли железнодорожного транспорта в сопоставляемый период выражалось в следующих цифрах: 44 и 24%⁷⁴. Да и в целом в развитых странах наблюдался аналогичный процесс. Тенденция к уменьшению роли железнодорожного транспорта в перевозках грузов объясняется и сдвигами в структуре производства и перевозок в сторону несырьевых товаров и рационализацией размещения производительных сил по мере развития народнохозяйственного комплекса. А ведь в силу своих технико-

⁷⁴ Yukihide Okano. The Backdrop to Privatization. – Japan Railway and Transport Review. 1994, № 2, с. 3.

экономических особенностей железнодорожный транспорт более экономичен для перевозок именно насыпных и наливных сырьевых грузов. При этом оптимальность транспортировки по железным дорогам обеспечивается ее дальностью. Именно относительно небольшая территория Японии и многих стран Европы объективно создала оптимальные условия для более выгодного функционирования автомобильного транспорта.

Во-вторых, немаловажной причиной отставания железнодорожного транспорта Японии явились и субъективные факторы: меньшая гибкость «Кокутэцу» в конкурентной борьбе с частными автомобильными компаниями. Выход на свободный рынок услуг и острая конкуренция стали той средой, в которой частные автомобильные компании чувствовали себя куда более комфортно по сравнению с государственной железнодорожной корпорацией. Реформа 1987 г. в значительной степени уменьшила действие этого фактора, но к тому времени большая часть перевозок грузов уже перешла от железнодорожного транспорта к автомобильному и каботажному.

В-третьих, на уменьшение роли железнодорожного транспорта имел влияние и такой фактор, как незначительность государственных капиталовложений в развитие железнодорожной инфраструктуры, просто несопоставимых с капиталовложениями в дорожную инфраструктуру.

В-четвертых, следует отметить, что уменьшение роли железнодорожного транспорта в области грузовых перевозок в немалой степени было вызвано и резким уменьшением ввоза грузов через крупные порты в 70-е годы. Происходило это следующим образом.

В начале 1960-х годов в портовых зонах Японии было развернуто широкое строительство заводов и фабрик, которые вызвали повышенный спрос на сырье и другие товары. Это привело к появлению складских компаний, терминальных товарных компаний и портовых железнодорожных компаний. Уже к этому времени имелись портовые железнодорожные компании, но их число было незначительным. Если компании портов Кэйю и Канадзава были образованы в начале 1960-х годов, то во второй половине 60-х появились портовые железнодорожные компании:

Нагоя (1965), Камма (1969), Ниигата (1969). В 1970 г. образовались портовые железнодорожные компании в Мидзусима, Аки-та, Хатинохе и Сендай. Но в начале 1970-х годов объемы грузов, обслуживаемые этими портами, стали резко уменьшаться, и фактически в порты стали поступать только уголь, цемент, известняк и нефть. Однако и эти грузы начали в основном перевозиться судами каботажного плавания.

Неправильно было бы считать, что «Кокутэцу» и частные железнодорожные компании быстро и сразу по всем позициям уступили свои перевозки другим видам транспорта. В конкурентной борьбе «Кокутэцу» и частные железнодорожные компании продолжали совершенствовать техническую базу. При сокращении парка подвижного состава он стал меняться структурно: на смену паровозам пришли электровозы и тепловозы (см. табл. 24).

Таблица 24

Динамика локомотивного парка

На конец финансо- вого года	Всего локомо- тивов (включая паровозы)		В том числе:					
			электровозы		тепловозы		паровозы	
	Всего	в т.ч. «Кокутэцу»	Всего	в т.ч. «Кокутэцу»	Всего	в т.ч. «Кокутэцу»	Всего	в т.ч. «Кокутэцу»
1950	6221	5458	578	356	26	*...	6617	5102
1955	6061	5425	780	522	116	6	5165	4897
1960	5607	4974	1071	782	385	218	4151	3974
1965	5560	4944	1626	1311	676	469	3258	3164
1970	5218	4677	2118	1810	1464	1266	1636	1601
1975	4689	4269	2270	2051	2329	2203	27	15
1980	4387	3970	2058	1856	2310	2109	18	5
1985	3177	2931	1454	1289	1714	1537	9	5

* Многоточие означает, что данные отсутствуют.

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта. Токио, 1995.

Наибольшее распространение получили составы, которые приводились в движение не только локомотивом, а имели вагоны со своими собственными двигателями. Из всех промышленно развитых стран именно в Японии нашли наибольшее

применение поезда такого типа. Препятствием для более широкого распространения дизельных локомотивов стандартного типа явилось требование правительства использовать такие локомотивы только на путях низкого качества, которыми, как правило, оказывались узкоколейные дороги.

В основе широко применявшихся в 1950-х годах локомотивов «DF-50» лежала импортная технология, и лишь в 1964 г. стали производиться отечественные локомотивы мощностью 2200 л.с. «DD-51». С этого момента можно говорить о буме японского производства дизельных локомотивов.

В парке пассажирских вагонов наблюдалось изменение его структуры в пользу вагонов электропоездов и поездов на тепловой тяге (см. табл. 25). Пассажирские вагоны выпускались значительно комфортабельнее, но особенно удобны для пассажиров стали вагоны скоростных поездов синкансэн.

Таблица 25

Динамика парка пассажирских вагонов

На конец финансо- вого года	Пассажирские вагоны									
	всего		электрифи- цированные вагоны		вагоны дизельных поездов		обычные пассажир- ские вагоны		прочие	
	Всего	в т.ч. «Коку- тэцу»	Всего	в т.ч. «Коку- тэцу»	Всего	в т.ч. «Коку- тэцу»	Всего	в т.ч. «Коку- тэцу»	Всего	в т.ч. «Коку- тэцу»
1950	*...	13974	10383	2850	343	123	13893	11271	*...	*...
1955	26073	14897	12850	2394	986	711	12081	11292	156	...
1960	31039	17797	16447	4376	2366	2059	12064	11362	162	...
1965	38550	23062	22746	8426	4613	4281	10797	10355	394	...
1970	42094	26334	27591	12377	5599	5346	8808	8611	96	...
1975	44760	28317	32271	16266	5528	5326	6886	6725	75	...
1980	46878	28809	32215	17595	5244	5038	6345	6176	74	...
1985	46151	26415	37776	18502	3991	3759	4312	4154	72	...

* Многоточие означает, что данные отсутствуют.

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта. Токио, 1995.

Необходимо отметить, что парк грузовых вагонов также изменился (см. табл. 26).

Таблица 26

Динамика парка грузовых вагонов

На конец финан- сового года	Грузовые вагоны																
	Всего		закрытые вагоны		открытые вагоны		нефтеналив- ные вагоны		хопперы		электрические вагоны		прочие				
			Все- го	в т.ч. «Коку- тэцу»	Всего	в т.ч. «Коку- тэцу»	Всего	в т.ч. «Коку- тэцу»	Всего	в т.ч. «Коку- тэцу»	Всего	в т.ч. «Коку- тэцу»					
	В т.ч. «Коку- тэцу»	...	47176	...	57077	...	40889	...	382	...	9508	...	74	...	2201	...	
1950	...	* 105939	...	47176	...	57077	...	40889	...	382	...	9508	...	74	...	2201	...
1955	...	106298	...	53243	...	40889	...	300	...	10917	...	74	...	...	...	2153	...
1960	...	118003	...	62498	...	42061	...	40814	356	273	12577	11663	244	93	2853	2739	...
1965	148874	139721	87113	84139	45731	40814	356	201	161	11174	10458	216	106	3192	3058	3192	3058
1970	154390	149526	92583	91082	47024	44726	201	52	42	7225	6837	240	123	3433	3377	3433	3377
1975	123601	120720	74455	73464	38196	36877	52	32	20	5403	4989	218	101	4106	4014	4106	4014
1980	101815	99663	63014	62552	29042	28017	32	7	1	4420	4056	112	41	3507	3430	3507	3430
1985	41020	39560	18856	18641	14118	13391	7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

* Многогоочие означает, что данные отсутствуют.

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта. Токио, 1995.

Таблица 26 показывает, что в 1960–1970-е годы значительно увеличился парк грузовых вагонов. В 1964–1966 гг. были разработаны и введены в эксплуатацию на железнодорожной линии Сейкан сэн скоростные грузовые поезда класса «Цугару-мару». Эти поезда грузоподъемностью 8300 т состояли из 48 вагонов, каждый грузоподъемностью 15 т.

После 1965 г. «Кокутэцу» ввела в эксплуатацию специализированные вагоны для перевозок продукции отдельных отраслей. Транспортировка цемента, автомобилей, стали, нефти, жидких химических веществ, муки теперь производилась в специальных вагонах. Если еще до 1965 г. широко применялись вагоны для перевозок угля, фарфора и фарфоровых изделий, а также вагоны-рефрижераторы и вентилируемые вагоны, то уже с 1965 г. начинают появляться хопперы — вагоны с откидывающимся бортом для перевозок зерна — и другие вагоны нового типа.

Начиная с середины 1960-х годов стала проводиться новая транспортная политика, предусматривающая контейнеризацию перевозок. В течение нескольких лет было построено около 100 сортировочных станций для обработки контейнеров. Новая транспортная система, основанная на доставке контейнеров, развивалась весьма быстро (см. табл. 27).

Таблица 27

**Динамика перевозки контейнерных грузов
на железнодорожном транспорте (1964–1972)**

Год	Объем, тыс.т	Грузооборот, млн. т/км
1964	1145	672
1965	1906	1197
1966	2964	1944
1967	4673	3183
1968	5970	4170
1969	7314	5229
1970	8715	6301
1971	10 292	7626
1972	12 394	9419

Составлено по: JNR Audit Report, 1969–1974. Ministry of Transport. Tokyo, 1974.

Таблица 27 показывает, что объем перевозок контейнеров быстро увеличивался с 1965 по 1972 г.

В 1970 г. «Кокутэцу» ввела в эксплуатацию и стала широко использовать частную контейнерную систему, позволяющую автомобильным компаниям перевозить 10-тонные железнодорожные контейнеры. Таким образом, в области контейнерных перевозок конкуренция между железнодорожным транспортом и автокомпаниями дополнилась их сотрудничеством.

Быстрое развитие контейнерных перевозок на железнодорожном транспорте не смогло обратить вспять общую тенденцию к уменьшению железнодорожных грузовых перевозок. Резко сократился объем перевозок традиционных для железнодорожного транспорта насыпных и наливных грузов, к середине 1960-х годов значительно уменьшились перевозки угля, строительного леса, свежей рыбы и других грузов. В то же самое время резкий подъем экономики, начиная с 1965 г., привел к сокращению перевозок железнодорожным транспортом доломита, риса, стали, минеральных удобрений, нефти и нефтепродуктов, автомобилей, бумаги, в 1970-х годах транспортировка гравия, продукции химической промышленности, автомобилей также перешла к другим видам транспорта. Резко уменьшился объем перевозок нефти и нефтепродуктов, а в 1980-х годах — гравия, песка, доломита и цемента по железной дороге.

Таблица 28 показывает, что основными грузами, перевозимыми по железным дорогам Японии в то время, являлись традиционные уголь (8,6%), цемент (7,9%), нефть и нефтепродукты (4,8%), металлические руды (4,6%), но и в перевозках этих грузов роль железной дороги была незначительной. Рынок транспортировки других насыпных и наливных грузов практически полностью был поделен между автомобильным транспортом и каботажным флотом.

Кризис в области грузовых перевозок железнодорожным транспортом выразился в сокращении числа вагонов в грузовых поездах (среднее число вагонов в составе уменьшилось с 34,7 в 1960 г. до 32,0 в 1965 г. и 27,7 в 1969 г.), сократилось число сортировочных станций (с 1960 до 1970 г. на 48%). Админи-

страция «Кокутэцу» предприняла еще ряд мер в целях предотвращения ухудшения финансового положения грузового железнодорожного транспорта, сократив число товарных станций на 300 (это примерно на 14% по сравнению с 1971 г.), число грузовых вагонов на 20 000 (14%), а служащих на 10 000 человек.

Таблица 28

Структура перевозок грузов «Кокутэцу», тыс. т

	Год							
	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985
Уголь	28314	33874	39167	31360	18040	6588	5891	4378
Кокс	1319	1551	1850	1832	1946	1254	880	354
Гравий, песок	4034	4581	4270	3224	2765	1261	477	169
Доломит	3177	5755	9700	10668	13311	16782	15342	7665
Железо, сталь	2399	2923	5308	4117	5801	3498	2368	537
Пиломатериалы	12257	14045	13166	11897	8469	2934	1597	94
Рис	2413	2999	3921	4549	4961	3716	2998	684
Зерно	2044	2796	1775	1998	1559	1081	863	377
Фрукты	1346	960	1645	1737	1366	647	321	49
Рыба	1459	1963	2548	2550	1643	482	195	22
Хим.удобрения	3585	5327	6833	6981	8533	6295	5366	623
Нефть	938	2280	4483	8821	15139	15631	16499	8371
Продукция хим. пром-сти	NA	NA	NA	4471	5748	4182	3654	1384
Цемент	3060	6930	11451	14507	16394	14213	14986	9326
Бумага	858	1530	2524	3266	4539	3913	3194	2324
Контейнерные грузы	—	3769	3060	3019	8965	12114	9955	12184

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта. Токио, 1995.

Руководство корпорации пыталось сделать все от него зависящее, чтобы уменьшить долгосрочные долги, улучшить финансовые показатели работы за счет увеличения эффективности труда. Прежде всего предполагалось значительно сократить число служащих на железных дорогах. Но в конце 60-х — начале 70-х годов мощные выступления трудящихся, организованные профсоюзами, не только парализовали усилие руко-

водства корпорации, но и подорвали доверие к нему. Администрация «Кокутэцу» приняла меры для сокращения темпов строительства новых дорогостоящих линий. Однако зависимое положение корпорации от правительства и парламента не смогло приостановить новое строительство. Железные дороги превратились в объект лоббирования со стороны многих групп политических деятелей, стремившихся обеспечить это строительство в своих политических целях. Более удачной оказалась попытка руководства корпорации в 1980-х годах закрыть наиболее убыточные линии: за 1981–1986 гг. была остановлена эксплуатация около 2 тыс. км путей (45 из 83 намеченных в 1968 г. Совещательным комитетом). Двадцать три линии были переданы компаниям со смешанным капиталом. Но сокращение нерентабельных линий само по себе не могло решить проблему долгов, которые увеличивались.

В японской экономической литературе и особенно в средствах массовой информации действия руководства государственной железнодорожной корпорации подвергались суровой критике. Однако представляется, что прежде всего изжившая себя форма организации железнодорожного транспорта, а вовсе не ошибки руководства корпорацией, препятствовала развитию и решению многих накопившихся проблем. Как справедливо отмечалось в докладе «Выводы о преобразовании “Кокутэцу”», который подготовил созданный в 1983 г. Наблюдательный комитет по преобразованию «Кокутэцу», бюджет государственной железнодорожной корпорации оказался провальным вследствие того, что она не смогла правильно среагировать на изменения в экономике с помощью реформирования системы управления, а причиной падения явилось централизованное управление «Кокутэцу»⁷⁵.

Реформа управления и смена формы собственности на железнодорожном транспорте стали насущной необходимостью в создавшихся экономических условиях. Они дали начало четвертому этапу в развитии железнодорожного транспорта Японии.

⁷⁵ Кокутэцу Кайкаку ни Кансуру Икэн. Нихон Кокую Тэцудо Сайкэн Канри. Токио, 1985.

Глава IV

ПРИВАТИЗАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (1987–2003)

Образование приватизированных компаний группы «JR» и развитие железнодорожного транспорта до 1992 г.

В начале 1980-х годов резко увеличилось свободное перемещение через национальные границы капиталов, товаров, информации. Роль транспорта и связи в ускорении этих процессов, имманентных глобализации, несомненна. Другими словами, процесс глобализации, охвативший большинство стран мира, был самым тесным образом связан с развитием международной транспортной инфраструктуры. Как отмечает профессор Токийского университета И. Ёкота, «благодаря научно-техническому прогрессу в таких областях, как транспорт и связь, растущим масштабам и транснациональному характеру экономической деятельности, а также свободному передвижению людей, товаров, денег и информации через государственные границы, проблемы, связанные с развитием экономики, здравоохранением и социальным обеспечением, образованием, борьбой с наркобизнесом, обеспечением законности и порядка, то есть проблемы, которые отдельно взятые страны привыкли считать *внутренними*, глобализовались»⁷⁶. Поэтому преобразо-

⁷⁶ Japan Review of International Affairs. Tokyo, Summer, 1999, с. 89.

вание государственного железнодорожного транспорта Японии стало возможным только в условиях общеэкономического курса правительства на либерализацию экономики, ориентацию на рыночный механизм, в том числе и в области естественных монополий. Находившаяся у власти Либерально-демократическая партия решительно повела курс на приватизацию государственных предприятий. Несмотря на оппозицию со стороны других партий и профсоюзов, лидер правящей партии премьер-министр Я. Накасонэ смог убедить общественное мнение в необходимости разгосударствления предприятий инфраструктуры. Кроме того, на решение реформировать государственный железнодорожный транспорт имел влияние и «демонстрационный эффект» местных частных железнодорожных компаний, которые гибко приспосабливались к новым условиям рынка. Основываясь на собственном опыте быстрого реагирования на изменения потребностей пассажиров, частные компании смогли добиться хороших финансовых результатов.

Японские реформаторы не пошли по схеме приватизации железных дорог Великобритании, в основу которой легло отделение непосредственно естественной монополии, то есть инфраструктуры транспорта (пути, станции, системы сигнализации и т.п.), от сферы конкуренции (непосредственно перевозки). Во главу угла был поставлен вопрос об оптимальном числе железнодорожных компаний. Некоторые сторонники приватизации предлагали оставить одну пассажирскую и одну грузовую компанию. Другие настаивали на создании нескольких пассажирских компаний. Правительство поддержало точку зрения, согласно которой государственная корпорация должна быть не только приватизирована, но и разделена на шесть пассажирских и одну грузовую железнодорожную компанию. Критерием деления стал не только территориальный признак, но и оптимальное сочетание рентабельных и убыточных линий. Деление на несколько пассажирских компаний вместо одной инициаторы реформы считали необходимым для усиления конкуренции или, по крайней мере, соревновательности между приватизированными компаниями, ранее входившими в единую корпорацию «Кокутэцу».

В основу решения правительства легли также и выводы, сделанные Наблюдательным комитетом по преобразованию «Кокутэцу»⁷⁷, который и рекомендовал создать шесть пассажирских и одну грузовую компанию. В апреле 1987 г. вместе с Железнодорожной коммуникационной компанией, Железнодорожной компанией информационных систем и Железнодорожным институтом технических исследований они образовали группу компаний «JR»⁷⁸.

Законодательной базой проведения реформы организации и управления государственных железных дорог и их приватизации стал ряд новых законов, принятых парламентом в конце 1986 г. Основополагающие принципы реформы «Кокутэцу» нашли своё отражение в Законе о реформе «Кокутэцу» 1986 г., а принципы образования приватизированных компаний и раздела материальных и денежных ресурсов (включая долги) – в Законе о пассажирских железнодорожных компаниях и Японской грузовой железнодорожной компании «Нихон Камоцу Тэцудо». Был принят специальный Закон об образовании ликвидационной «Кокутэцу» корпорации («Нихон Кокою Тэцудо Сейсан Дзигёдан») и об образовании компании, владеющей синкансэннами «Синкансэн Хою Кико». Одновременно были отменены ранее принятые законы, регулирующие железнодорожную деятельность: Закон о национализации железных дорог от 1906 г., Закон о железнодорожном строительстве от 1922 г., Закон о «Кокутэцу» от 1948 г., а также многочисленные указы и инструкции к ним.

С апреля 1987 г. стали функционировать три крупные приватизированные пассажирские железнодорожные компании на о. Хонсю – «Восточная японская пассажирская железная дорога» («Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо» или «JR East»), «Центральная пассажирская железная дорога» («Токай Рёкаку Тэцудо», или

⁷⁷ Кокутэцу Кайкаку ни Кансуру Икэн. Нихон Кокою Тэцудо Сайкэн Канри. Токио, 1985.

⁷⁸ Английские названия приватизированных компаний не должны смущать читателей. Они общепризнанны и употребляются персоналом железных дорог и пассажирами, отражая процесс глобализации.

«JR Central»), «Западная японская пассажирская железная дорога («Ниси Нихон Рёкаку Тэцудо», или «JR West»). Также по одной были созданы пассажирские железнодорожные компании на островах: Хоккайдо – «Пассажирская железная дорога Хоккайдо» («Хоккайдо Рёкаку Тэцудо», или «JR Хоккайдо»); Сикоку – «Пассажирская железная дорога Сикоку» («Сикоку Рёкаку Тэцудо», или «JR Shikoku»); Кюсю – «Пассажирская железная дорога Кюсю» («Кюсю Рёкаку Тэцудо», или «JR Kyushu»). Кроме шести пассажирских была образована грузовая железнодорожная компания «Японская грузовая железная дорога» («Нихон Камоцу Тэцудо», или «JR Freight»). К «Восточной японской пассажирской железной дороге» отошла железнодорожная сеть района Канто и Тохоку (с 1991 г. – линии синкансэн Тохоку), к «Центральной пассажирской железной дороге» – железнодорожное пространство большей части района Тюбу и меньшая часть района Кинки, включая с 1991 г. и линию синкансэн от Токио до Осака, к «Западной японской железной дороге» – большая часть железных дорог района Кинки, часть района Тюбу и железнодорожная сеть района Тюгаку, включая скоростную дорогу «Санъё синкансэн» (с 1991 г.).

Материальные, денежные, людские и другие ресурсы были распределены между шестью пассажирскими и грузовой железнодорожными компаниями следующим образом (см. табл. 29).

Большая часть основных фондов была закреплена за Восточной, Западной и Центральной железными дорогами. Но на них легла часть долгов, оставшихся от «Кокутэцу», – 4,6 трлн. иен. Три другие пассажирские компании на Хоккайдо, Кюсю и Сикоку были освобождены от уплаты долгов, так как из-за относительно малой населенности этих островов и незначительного пассажирооборота они изначально предполагались как убыточные. Более того, этим компаниям выделялись средства для компенсации убытков⁷⁹. На грузовую компанию «Нихон Камоцу Тэцудо» пришлось 1,3 трлн. иен долговых обязательств перед государством.

⁷⁹ Tanahashi Yasushi. Reform of Railways in Japan. Japan Transport Economics Center. Tokyo, 1991, с. 8–9.

Таблица 29

**Основные показатели приватизированных компаний,
созданных на базе преобразованной корпорации «Кокутэцу»
(данные на конец 1986 г.)**

Название компаний	Длина путей (км)	Пассажирооборот (млрд. человек/км) Грузооборот (млрд.т/км)	Число служа- щих	Стоимость основных фондов (млрд. иен)	Долги (млрд. иен)	Уставной капитал (млрд. иен)
Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо	7657	104,5	82469	3884,5	3298,7	200,0
Токай Рёкаку Тэцудо	2003	41,1	21410	553,0	319,1	112,0
Ниси Рёкаку Тэцудо	5323	45,8	51538	1316,3	1015,8	100,0
Хоккайдо Рёкаку Тэцудо	3176	3,9	12719	976,2	—	9,0
Сикоку Рёкаку Тэцудо	880	1,7	4455	323,9	—	3,5
Кюсю Рёкаку Тэцудо	2406	7,7	14589	738,1	—	16,0
Всего по пасса- жирским компаниям	21445	204,7	187189	7792,0	4633,8	440,5
Нихон Камоцу Тэцудо (грузовая компания)	—	20,0	12005	163,8	94,3	19,0
ВСЕГО	21445	—	199185	7955,8	4728,2	495,5

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта. Токио, 1988.

Основная же часть долга – 70%, или 25,6 трлн. иен – переводилась на созданную одновременно с железнодорожными компаниями специальную регулируемую ликвидацию «Кокутэцу» корпорацию» – «Нихон Кокую Тэцудо Сэйсан Дзигьёдан», находящуюся в государственной собственности. Погашать долги эта корпорация должна была за счет продажи недвижимости (7,7 трлн. иен), акций железных дорог и пр. По состоянию на 1994 г., долги составляли 26,9 трлн. иен, по ним она выплачивала государству ежегодно только проценты на 1 трлн. иен⁸⁰.

Кроме этого, ликвидационной корпорации было вменено в обязанность трудоустройство избыточной рабочей силы, и она преуспела в этом. В 1987 г. 23 660 служащих железных дорог были переведены в эту корпорацию, а затем трудоустроены либо в правительственные учреждения, либо на непрофилирующие предприятия железнодорожных компаний, либо на другие предприятия, не связанные с транспортом. Были уволены только 1047 служащих. Следует отметить, что правительство сыграло большую роль в судьбе уволенных: оно не только издало Закон о первоочередном трудоустройстве бывших служащих «Кокутэцу», но и контролировало его исполнение. Часть долгов «Кокутэцу» перешло к государственной корпорации, в ведение которой передавались также и скоростные линии «Синкансэн Хою Кико». На ее долю пришлось 14% всех долговых обязательств, или 5,7 трлн. иен. Но основной целью создания этой корпорации было перераспределение поступлений от сдачи линий синкансэн в аренду Восточной, Центральной и Западной железнодорожным компаниям. Это перераспределение проводилось для выравнивания разницы в доходах, получаемых от эксплуатации линий синкансэн указанными компаниями. В 1991 г. государственная корпорация «Синкансэн Хою Кико» была преобразована в государственный фонд развития железных дорог «Тэцудо Сэйби Кикин», а принадлежащие ей линии синкансэн были проданы трем основным железнодорожным компаниям по восстановительной цене – 9,2 трлн. иен.

⁸⁰ Там же.

Фонд стал правопреемником компании и соответственно на него перешли ее долги.

При приватизации железных дорог был также создан Фонд стабилизации управления «Кэйэй Антэй Кикин». Его заемный капитал составлял 1,3 трлн. иен. Целью создания фонда явилась компенсация убытков трех плановоубыточных компаний на Хоккайдо, Кюсю и Сикоку. Фонд получил средства от корпорации «Нихон Кокою Тэцудо Сэйсан Дзигъёдан» в форме долговых обязательств со срочным погашением через 10 лет, то есть в 1997 г. При этом предполагалось, что три нерентабельные компании будут получать от него 7% от всего заемного капитала ежегодно.

Реформа государственного железнодорожного транспорта оказалась весьма удачной и, что было неожиданно, уже с первого года ее осуществления дала положительные финансовые результаты. В итоге приватизации резко увеличилась производительность труда на железнодорожном транспорте. Прирост производительности труда на бывших государственных железных дорогах ежегодно в несколько раз стал превышать аналогичный показатель на частных железных дорогах. Однако и в 1995 г. производительность труда на приватизированных железных дорогах была все же на 20% ниже, чем на частных. Причина заключалась в структурных различиях этих предприятий: приватизированные компании имеют значительно большую протяженность путей, а также сеть линий синкансэн и др.

Помимо улучшения основных показателей итогом приватизации стало и сокращение субсидирования железных дорог со стороны государства. Если с 1976 по 1982 г. государственные субсидии возросли с 360 млрд. до 700 млрд. иен, то уже с 1987 г. семь железнодорожных компаний стали полностью самоокупаемыми (см. табл. 30). Они не только перестали брать крупные субсидии у государства⁸¹, но и сами стали исправно платить налоги. При этом железные дороги в течение нескольких лет не повышали тарифы. В 1991 г. государственные инвестиции в железнодорожный транспорт составили 3,5%

⁸¹ Государственные субсидии в относительно незначительных объемах стал получать Фонд развития железных дорог.

Таблица 30

**Финансовые показатели деятельности
приватизированных железнодорожных компаний,
образованных из бывшей
государственной корпорации «Кокутэцу»,
млрд. иен**

Название компании	Фискальный год*	Эксплуатационные показатели			Неэксплуатационная прибыль/убытки**	Ординарная прибыль (5)=(3)+(4)	Экстраординарная прибыль/убытки (6)	Прибыль до обложения налогом (7)=(5)+(6)	Прибыль после обложения налогом (8)
		доход	за- траты	при- быль					
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)+(4)	(6)	(7)=(5)+(6)	(8)
Хигаси	1987/88	1566	1269	296	-220	77	-4	72	27
Нихон	1988/89	1664	1340	323	-238	86	-3	83	41
Рёкаку	1989/90	1736	1454	281	-178	103	2	105	57
Тэцудо	1990/91	1852	1559	292	-143	150	-42	108	58
	1991/92	1950	1595	355	-247	108	1	109	57
Токай	1987/88	876	803	72	-11	61	0	61	17
Рёкаку	1988/89	969	866	102	-8	95	0	95	35
Тэцудо	1989/90	1003	889	114	-5	108	17	125	67
	1990/91	1101	968	133	-4	129	-12	117	53
	1991/92	1131	843	288	-171	117	0	117	56
Ниси	1987/88	763	692	71	-63	8	1	9	2
Рёкаку	1988/89	807	728	79	-62	17	1	18	5
Тэцудо	1989/90	834	743	91	-51	40	2	42	26
	1990/91	892	770	122	-35	87	-27	61	30
	1991/92	917	789	128	-62	66	1	67	36
Нихон	1987/88	172	162	11	-5	6	0	6	2
Камацу	1988/89	182	172	11	-4	7	0	6	3
Тэцудо	1989/90	192	182	10	-4	6	0	6	3
	1990/91	205	194	11	-4	7	-1	6	3
	1991/92	215	209	7	-5	2	0	2	1
Хок- кайдо	1987/88	92	145	-54	52	-2	6	3	1
Рёкаку	1988/89	94	147	-54	52	-1	5	4	2
Тэцудо	1989/90	100	153	-53	53	0,3	0	0,3	0,2
	1990/91	105	154	-49	51	2	0	2	1
	1991/92	106	155	-48	50	2	-1	1	0,5

Название компании	Фискальный год*	Эксплуатационные показатели			Неэксплуатационная прибыль/убытки**	Ординарная прибыль	Экстраординарная прибыль/убытки	Прибыль до обложения налогом	Прибыль после обложения налогом
		доход	за-траты	при-быль					
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)+(4)	(6)	(7)=(5)+(6)	(8)
Сикоку Рёкаку Тэцудо	1987/88	35	50	-15	16	1	0	1	0,3
	1988/89	44	55	-11	17	6	0	5	2
	1989/90	44	56	-12	18	6	0	6	4
	1990/91	48	57	-9	17	3	-1	7	3
	1991/92	51	60	-9	16	7	0	7	4
Кюсю Рёкаку Тэцудо	1987/88	130	159	-29	30	2	2	4	1
	1988/89	140	168	-29	32	3	1	4	1
	1989/90	144	173	-29	33	4	1	5	4
	1990/91	151	179	-29	33	4	-1	3	1
	1991/92	160	189	-28	32	4	-1	3	2
Всего	1987/88	3633	3280	353	-200	153	4	157	50
	1988/89	3900	3476	424	-211	213	8	221	89
	1989/90	4053	3650	403	-135	268	21	289	161
	1990/91	4354	3881	473	-86	387	-83	304	149
	1991/92	4331	3840	691	-385	307	0	307	157

* Финансовый год начинается 1 апреля.

** Для компаний «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо», «Токай Рёкаку Тэцудо», «Ниси Рёкаку Тэцудо» и «Нихон Камоцу Тэцудо» неэксплуатационные потери вызваны в основном выплатами по долгосрочным долгам, доставшимся от «Кокутэцу». Пассажирские железнодорожные компании «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо», «Токай Рёкаку Тэцудо» и «Ниси Рёкаку Тэцудо» возвращают также долги и процент по ним за приобретение линий синкансэн у компании-держателя этих линий «Синкансэн Хою Кико» в 1991 г.

Компании «Хоккайдо Рёкаку Тэцудо», «Сикоку Рёкаку Тэцудо» и «Кюсю Рёкаку Тэцудо» не наследовали долги «Кокутэцу», а их неэксплуатационные прибыли являются результатом выплат из стабилизационного фонда «Кэйэй Антэй Кикин».

Источник: Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways 1872–1999. Tokyo. East Japan Railway Culture Foundation. 2000, с. 214.

всех государственных капиталовложений в транспорт (сравните – 86,1% – в строительство и улучшение дорог)⁸².

Реорганизация государственной корпорации железных дорог привела к усилению конкуренции между приватизированными и частными компаниями и между самими приватизированными железными дорогами. В этом сказались опыт и дар предвидения творцов японской приватизации. Желание быть зарегистрированными на бирже с целью продажи своих акций неумолимо вело к необходимости улучшения финансовых показателей. В условиях острой конкуренции добиться хороших показателей можно было, только увеличив пассажирооборот, а значит, улучшив качество обслуживания пассажиров, частоту и скорость движения поездов, их комфортабельность. И в этом приватизированные компании преуспели.

В первые годы реформ обычно не бывает быстрых положительных результатов, но вопреки ожиданиям приватизация привела к улучшению целого ряда технико-экономических показателей бывших государственных железных дорог уже в первые пять лет (1987–1991). Хотя после приватизации общая протяженность железных дорог уменьшилась с 21 271 км в 1987 г. до 20 203 км в 1991 г. (длина частных железных дорог увеличилась за этот временной период с 6352 км до 7208 км), но приостановилось стремительное снятие рельсов, которое имело место при «Кокутэцу»⁸³. При этом наблюдался рост протяженности двухко-

⁸² Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта. Токио, 1995, с. 118.

⁸³ Резкое уменьшение длины путей приватизированных компаний и столь же быстрое увеличение протяженности частных железных дорог объясняется не их демонтажом, в первом случае, и новым строительством – во втором. Причина заключается в том, что при приватизации государственной железнодорожной корпорации «Кокутэцу» часть нерентабельных дорог, ранее принадлежавших ей, была не передана в группу компаний «JR», а акционирована. При этом контрольный пакет акций часто приобретали не частные компании, а муниципальные и региональные власти. Таким образом, используемое в японской транспортной статистике понятие «частные железные дороги» включает в себя и дороги, принадлежащие так называемому «третьему сектору». Примеры возникновения железных дорог «третьего сектора» будут приведены в данной монографии дальше.

лейных дорог с 5850 км в 1987 г. до 5964 км в 1991 г.⁸⁴ Выросла длина электрифицированных линий с 9449 до 9679 км⁸⁵. То есть структурно и качественно путевое хозяйство улучшилось при уменьшении числа станций и переходов. В целом следует отметить тот бесспорный факт, что уже в первые годы реформы была прервана тенденция к панически быстрому и зачастую необоснованному снятию нерентабельных линий, которые впоследствии были сохранены и переданы «третьему сектору».

Отмечалось увеличение парка подвижного состава. Хотя число локомотивов сократилось с 1956 в 1988 г. до 1910 в 1991 г., но структура парка локомотивов улучшилась (произошло увеличение электровозов с 1014 до 1035). Число пассажирских вагонов увеличилось с 25 103 до 26 040, электромоторных вагонов – с 19 082 до 20 387, а грузовых – с 19 714 до 20 277⁸⁶, при улучшении структуры парка грузовых вагонов за счет увеличения числа специализированных вагонов и контейнеровозов. Возросло число перевезенных пассажиров при незначительном сокращении объема перевозок грузов, увеличился грузо- и пассажирооборот (см. табл. 31).

Таблица 31

**Основные показатели перевозок пассажиров и грузов
приватизированными железнодорожными компаниями,
образованными на основе «Кокутэцу», млн. т**

Год	Число пассажиров (млрд.)	Пассажирооборот (млрд. пасс./км)	Объем грузов (млн. т)	Грузооборот (млрд. т/км)
1987	7,4	204,6	55,3	20,4
1991	8,7	247,0	57,4	27,2

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта. Токио, 1995.

⁸⁴ Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта. Токио, 1995.

⁸⁵ Там же.

⁸⁶ Там же.

Однако приватизация не решила всех проблем, доставшихся от «Кокутэцу». Появились новые финансовые проблемы. Первая – это расчеты по долгам. Железнодорожные компании, ликвидационная корпорация «Нихон Кокую Тэцудо Сэйсан Дзигъёдан» и фонд «Тэцудо Сэйби Кикан» не только не смогли уменьшить бремя долгов, но и были вынуждены несколько увеличить общую сумму задолженности.

По прогнозам экспертов, в 1987 г. ликвидационная корпорация «Нихон Кокую Тэцудо Сэйсан Дзигъёдан» должна была получить около 300 млн. иен за счет продажи земли. В то время благоприятная для продавца конъюнктура на рынке земли могла способствовать значительному увеличению доходов корпорации. Однако правительство предложило ей воздержаться от продажи земель по рыночным ценам. В конечном итоге часть земель была продана местным властям на нужды муниципалитетов по заниженным ценам, а выручка корпорации составила лишь 133 млн. иен. В том же году выплата процента по долговым обязательствам превысила эту сумму, и корпорация была вынуждена взять еще один долгосрочный кредит. В последующие годы правительство также оказывало давление на корпорацию, пытаясь ограничить рост цен на землю. Однако продажа земли по искусственно заниженным ценам привела скорее не к снижению цен на другие земли, а к потере доходов корпорацией. С изменением же конъюнктуры рынка и резким снижением цен на землю с начала 90-х годов продавать ее стало не выгодно.

Далее ухудшение конъюнктуры на рынке ценных бумаг привело к тому, что и продажа акций железных дорог не дала ожидаемых результатов. Хотя все три основные пассажирские железнодорожные компании по финансовым результатам своей деятельности смогли зарегистрироваться на Токийской бирже, была продана все же меньшая часть акций. Несмотря на хорошие финансовые показатели деятельности железных дорог, долговые обязательства железнодорожных компаний возросли, так как они были вынуждены взять в долг около 9,2 трлн. иен для закупки линий синкансэн.

Второй проблемой стало финансово-экономическое положение железнодорожных компаний Хоккайдо, Сикоку и Кюсю.

Убытки этих пассажирских компаний должен был компенсировать Фонд стабилизации управления – «Кэйэй Антэй Кикин». Однако, поскольку с 1992 г. процентные ставки на рынке капиталов резко снизились, фонд мог лишь частично компенсировать убытки. В этой связи остро возник вопрос о необходимости диверсификации деятельности этих компаний, в том числе за счет расширения экономической деятельности, напрямую не связанной с обеспечением перевозок.

Наконец, третьей проблемой стало финансирование строительства новых железных дорог, в том числе линий синкансэн. Приватизированные компании не желали их строить, так как большие первоначальные затраты при медленной окупаемости капиталовложений вовлекали их во все большие долги, а доходы от уже существующих нескоростных железных дорог стремительно падали с введением в действие новых линий синкансэн. Хотя местные и центральные власти, учитывая пожелания населения районов, не имеющих таких линий, пытались оказывать давление на руководство компаний, с каждым последующим годом компании реально становились все более независимыми в принятии решений. В итоге строительство новых линий синкансэн по сравнению с доприватизированным периодом сократилось.

Но, несмотря на трудности, возникшие после приватизации железных дорог, в целом реформа дала положительный результат. Япония по праву стала мировым лидером в деле реформирования их организации и управления. Опыт приватизации железнодорожного транспорта начал учитываться позднее во многих европейских странах.

Проблемы и перспективы развития современного грузового железнодорожного транспорта

После пяти лет крупных успехов, связанных с проведением приватизации, железнодорожный транспорт столкнулся с серьезными проблемами, ставшими следствием в первую очередь наступившей экономической депрессии. В результате

краха «экономики мыльного пузыря», начиная с апреля 1992 г., Япония вступила в продолжительную депрессию, характеризующуюся общим ухудшением конъюнктуры, снижением инвестиций, застоем в потребительском спросе и т.д. Общие темпы экономического роста снизились с 4–5% в 1990–1991 гг. до 1,1 в 1992 г., 0,1 в 1993 г., 0,5 в 1994 г. и 0,9% в 1995 г. Крайне низкие темпы сохранялись вплоть до 2003 г.

Ухудшение экономической конъюнктуры сказались на развитии железнодорожного транспорта крайне негативно. Особенно сильно спад экономики отразился на работе грузового железнодорожного транспорта. Наблюдалось уменьшение объема перевезенных грузов и грузооборота. Всё это касалось как приватизированную «Нихон Камоцу Тэцудо», так и частных грузовых железнодорожных компаний. Наряду с плохими финансовыми показателями наблюдалось сохранение прежних объемов перевозимых грузов. Грузооборот увеличился незначительно (см. табл. 31).

Таблица 31

**Объем перевозимых грузов и грузооборот
железнодорожной компании «Нихон Камоцу Тэцудо»**

Объем грузов и грузооборот	Год						
	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Объем перевозок (млн. т)	55	57	57	59	58	56	54
Грузооборот (100 млн. т/км)	204	231	248	268	272	263	251

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта, 1995.

При общем сокращении перевозок грузов всеми видами транспорта доля железнодорожного транспорта в структуре перевозок грузов отдельными видами транспорта уменьшилась. Она сократилась в транспортировке даже традиционно перевозимых по железным дорогам грузов, таких как уголь, руда, цемент и щебень (см. табл. 32).

В условиях стагнации грузового железнодорожного транспорта грузовая железнодорожная компания «Нихон Камоцу Тэцудо» приступила в 1994 г. к выполнению 10-летнего плана

развития «Фрейт-21». Этот план включал 3 этапа. Первый этап (1994–1996) предусматривал увеличение роли контейнерных перевозок за счет расширения прямых (беспереvalочных) поставок грузов между крупными терминалами, улучшения расписания движения, контейнеризации перевозок грузов, ранее доставлявшихся в обычных вагонах, диверсификацию деятельности грузовой компании. Второй этап (1997–1999) включал мероприятия по улучшению управления, расширению контейнерных перевозок за счет увеличения числа вагонов в составе на линии Токайдо, мощностей локомотивов, совершенствования системы перевозок насыпных и наливных грузов. Третий этап (2000–2003) предусматривал завершение преобразований первого и второго этапа, сокращение численности служащих с 9700 до 7000 человек и трудоустройство уволенных. В результате увеличения производительности труда и эффективности работы предполагалось достигнуть высоких финансовых и производственных показателей (см. табл. 33 и 34).

Таблица 32

**Структура перевозок грузов
основными видами транспорта в 1993 г., тыс. т**

	Всего	Автомобильный транспорт		Железнодорожный транспорт				Каботажный флот	
		Всего	%	Всего	%	JR	Частные компании	Всего	%
Всего	6435685	5821537	90,5	58384	0,9	33550	24834	555764	8,6
Зерно	53826	46015	85,5	308	0,6	218	90	7503	13,9
Овощи, фрукты	88625	88456	99,8	15	0,0	15	...	154	0,2
Др. с/х продукция	28646	27960	97,6	501	1,7	323	178	185	0,6
Продукция животноводства	39937	39937	100,0	0	0,0	0	0	...	0,0
Морепродукты	44613	44499	99,7	81	0,2	0	81	33	0,1
Пиломатериалы	172410	170394	98,8	316	0,2	315	1	1700	1,0
Топливный лес	1292	1290	99,8	1	0,1	...	1	1	0,1
Уголь	38071	18620	48,9	3286	8,6	816	2470	16165	42,5
Металлические руды	10208	8143	79,8	470	4,6	295	175	1595	15,6

	Всего	Автомобильный транспорт		Железнодорожный транспорт				Каботажный флот	
		Всего	%	Всего	%	JR	Частные компании	Всего	%
Песок, гравий	1313022	1258138	95,8	87	0,0	73	14	54797	4,2
Не содержащие железа металлические руды	453332	339516	74,9	13704	3,0	4993	8711	100112	22,1
Щебень	176053	175526	99,7	396	0,2	265	131	58277	33,1
Металлические изделия	130818	129167	98,7	289	0,2	0	289	1362	1,0
Продукция машиностроения	415018	400176	96,4	3507	0,8	2917	590	11335	2,7
Цемент	135180	70239	52,0	10744	7,9	6439	4305	54197	40,1
Керамические изделия	523192	520867	99,6	413	0,0	252	161	1912	0,4
Нефтепродукция	354189	179500	50,7	16935	4,8	11716	5219	157754	44,5
Кокс	12851	9773	76,0	12	0,1	12	0	3066	23,9
Продукция хим. пром-ти	75149	46529	61,9	3214	4,3	2061	1153	25406	33,8
Минеральные удобрения	14854	12902	86,9	32	0,2	18	14	1920	12,9
Краски	114319	110779	96,9	425	0,4	159	266	3115	2,7
Бумага	96583	89070	92,2	2606	2,7	2143	463	4907	5,1
Продукция текст. пром-ти	23602	23503	99,6	4	0,0	4	0	95	0,4
Продукция пищевой пром-ти	360993	359225	99,5	283	0,1	238	45	1485	0,4
Товары повседневного спроса	212789	212727	100,0	0	0,0	...	0	62	0,0
Изделия из резины и дерева	117281	100368	85,6	173	0,1	168	5	16740	14,3
Почтовые отправления, посылки	1351487	1320876	97,7	83	0,0	74	9	30528	2,2
Прочее	19289	17432	90,4	499	2,6	28	471	1358	7,0

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта, 1995.

Таблица 33

Предполагаемая динамика эксплуатационного дохода
(на начало и конец 10-летнего плана «Фрейт-21», млрд. иен)

Вид деятельности	Год	
	1993	2003
Железнодорожные перевозки	192,3	235,0
Другие виды деятельности	13,5	30,0
ВСЕГО:	205,8	265,0

Составлено по: Japan Railway and Transport Review, 1995, № 5.

Из таблицы 33 следует, что эксплуатационный доход компании предполагалось увеличить более чем на 25%, тогда как эксплуатационный доход от других видов должен был возрасти более чем в 2 раза. В соответствии с планом «Фрейт-21» результатом преобразований должно было стать увеличение грузооборота (см. табл. 34). Из таблицы следует, что структуру перевозок предполагалось изменить в сторону увеличения контейнерных перевозок. Такое решение объяснялось исключительной важностью именно контейнерных перевозок как панацеи от экономических недугов железнодорожного транспорта при учете значительной доли транспортировки в контейнерах в общей структуре перевозок. Японская транспортная статистика показывает, что контейнерные перевозки составляют 84% всех перевозок, а 78% всех контейнерных перевозок идет на расстояние свыше 500 км. Известно, что именно на такие расстояния железнодорожные перевозки могут конкурировать с автомобильными. Насыпные и наливные грузы (нефть, цемент, известняк, продукция химической промышленности и др.) доставляются главным образом на предприятия, расположенные на побережье, и поэтому прибрежное судоходство – вне конкуренции.

В ходе выполнения 10-летнего плана были решены многие задачи. Грузовая компания «Нихон Камоцу Тэцудо» многократно пересматривала расписание движения поездов

с целью его рационализации. В результате были увеличены пробеги контейнерных поездов с 182 до 425, из которых 183 – прямые. Эти изменения привели к тому, что число 12-футовых контейнеров, перевозимых в день, возросло до 21 000. Если раньше грузовой поезд состоял максимально из 20 вагонов (400 м), то благодаря введению в эксплуатацию более мощных локомотивов стало возможным пускать составы из 25–26 вагонов. Ежедневно по линии Токайдо и Санъё стало курсировать 28 грузовых контейнерных поездов.

Таблица 34

**Предполагаемая динамика
объема перевозок грузов и грузооборота
(на начало и конец 10-летнего плана «Фрейт-21»)**

	Год	
	1993	2003
Объем перевозок грузов (млн. т)		
Контейнерные	19,6	30,0
Неконтейнерные	33,5	23,0
ВСЕГО:	53,1	53,0
Грузооборот (млрд. т/км)		
Контейнерные	18,5	28,0
Неконтейнерные	6,6	4,0
ВСЕГО:	25,1	32,0

Составлено по: Japan Railway and Transport Review, 1995, № 5; 2001, № 26.

В соответствии с планом «Фрейт-21» компания «Нихон Камоцу Тэцудо» увеличила число эксплуатируемых грузовых поездов для насыпных и наливных грузов до 312. Как правило, грузовые локомотивы тянули поезда с насыпными и наливными грузами общим весом 1200 т, но ввод в строй более мощных локомотивов в начале 2000-х годов увеличил нагрузку до 1400 т. Одной из важных задач плана «Фрейт-21» было более широкое

введение в строй мощных электровозов и тепловозов. Компания «Нихон Камоцу Тэцудо» широко использовала электровозы серии «EF-200» и «EF-210» на магистралях Токайдо и Санъё, серии «EH-500» на магистрали Тохоку и серии «DF-200» дизель-электровозы на Хоккайдо. За время выполнения плана 65 этих новых локомотивов было пущено в строй для обеспечения более эффективных перевозок контейнеров.

В соответствии с планом были введены и новые контейнеровозы. Контейнерные вагоны серии «Коки-100» могут перевозить 40,5 т каждый при скорости 110 км в час. Компания «Нихон Камоцу Тэцудо» имеет свыше 4300 таких вагонов. Вагоны «Коки-72» могут перевозить каждый по 48 т грузов. Низкая посадка таких вагонов дает возможность облегчить погрузку и отгрузку контейнеров. «Таки-1000» – вагон-цистерна для нефти и нефтепродуктов вмещает 45 т жидкости. Скорость движения – 95 км в час. За время выполнения плана «Нихон Камоцу Тэцудо» приобрела 462 вагона такого типа.

Для совершенствования логистики грузового транспорта компания «Нихон Камоцу Тэцудо» ввела в строй две информационные системы: FRENS (FREight Informational Network System), обеспечивающую контейнерные перевозки, и NETS (Network of Transportation and Strategy), обслуживающую перевозки наливных и насыпных грузов. В 1996 г. компания ввела в строй систему Global Positionning Satellite (GPS) на магистралях Токайдо и Санъё. Система спутникового слежения позволяет четко реагировать при сбое в расписании, в том числе при землетрясениях.

Итак, в ходе реализации плана «Фрейт-21» было сделано много в деле технического перевооружения железнодорожной компании «Нихон Камоцу Тэцудо». Однако этого оказалось недостаточно для выполнения всего плана. План не был выполнен по таким важнейшим показателям, как объем перевезенных грузов, в том числе в контейнерах, и грузооборот. Так, если было запланировано перевезти 53,0 млн. т, то реально в 2003 г. было транспортировано 37,6 млн. т грузов. Хотя в результате выполненных мероприятий увеличился объем кон-

тейнерных перевозок, однако плановые цели не были достигнуты. Так, объем перевезенных контейнерных грузов увеличился до 22,0 млн. т вместо 30,0 млн. т, запланированных по плану «Фрейт-21». Грузооборот составил 22,6 млрд. т/км (запланировано – 28,0 млрд. т/км).

В целом десятилетний план «Фрейт-21» не был выполнен. Основной причиной этого стала затянувшаяся депрессия, которая поразила всю экономику. Только в 2004 г. появились первые признаки оживления. Другой причиной невыполнения плана (по крайней мере, в 1995 г.) явилось крупное стихийное бедствие – печально известное землетрясение в г. Кобэ, в результате которого погибло много жителей и произошли значительные разрушения на железнодорожном транспорте. Кроме того, большим бременем для «Нихон Камоцу Тэцудо» стали выплаты по долгам, оставшимся после «Кокутэцу», значительно сузившие финансовую базу для модернизации и перевода железнодорожного персонала на другую работу. В результате третий этап десятилетнего плана «Фрейт-21», предусматривавший сокращение числа работников железнодорожного транспорта и повышение производительности труда за счет этого, не был выполнен.

Для решения многих задач, оставшихся после завершения плана «Фрейт-21», компания «Нихон Камоцу Тэцудо» разработала новый десятилетний план «Нью-Фрейт-21», который должен был уже на ранних стадиях более последовательно провести в жизнь мероприятия третьего этапа «Фрейт-21» и добиться повышения эффективности работы компании. Кроме самой крупной грузовой железнодорожной компании Японии «Нихон Камоцу Тэцудо» на рынке транспортных услуг функционируют еще 19 частных железнодорожных грузовых компаний, из которых 11 обслуживают порты. На эти компании приходится 30% перевозок грузов и 1% грузооборота на железнодорожном транспорте. Низкий процент грузооборота объясняется незначительными расстояниями транспортировки грузов. В целом грузовые железнодорожные компании испытывали значительные трудности вследствие затянувшейся экономической депрессии. Тем не менее, наблюдался определенный

успех в деле их технического переоснащения. Совершенствовался парк подвижного состава. Менее мощные локомотивы заменялись более мощными, менее вместительные вагоны – более вместительными (насколько это позволяла узкая колея). Замена локомотивов на более мощные приводила к сокращению парка локомотивов (см. табл. 35) в условиях продолжительной депрессии, которая вела к снижению объема перевозимых грузов и грузооборота.

Таблица 35

Динамика локомотивного парка

Год	Всего		Электровозы		Тепловозы		Паровозы и другие локомотивы	
	Всего	Из них принадлежат «Нихон Камоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежат «Нихон Камоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежат «Нихон Камоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежат «Нихон Камоцу Тэцудо»
1990	2234	1921	1185	1035	1034	878	15	8
1995	2012	1717	1075	937	921	772	16	8
1996	1947	1666	1042	912	890	747	15	7
1997	1905	4630	1019	894	870	729	16	7
1998	1831	1558	986	860	827	690	18	8
1999	1635	1367	957	832	658	525	18	10
2000	1722	1458	943	813	759	629	20	10
2001	1665	1405	913	790	732	605	20	10
2002	1623	1372	899	780	704	582	20	10
2003	1565	1320	873	755	671	555	21	10

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2000–2004⁸⁷.

Уменьшение количества локомотивов сопровождалось сокращением парка грузовых вагонов (см. табл. 36).

⁸⁷ В результате административной реформы в 2000 г. Министерство транспорта вошло в состав укрупненного Министерства земли, инфраструктуры и транспорта.

Таблица 36

Динамика парка грузовых вагонов

Год	Крытые грузовые вагоны		Открытые платформы		Цистерны		Хопперы		Электро- моторные грузовые вагоны		Другие	
	Всего	Из них принадлежит «Нихон Камоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежит «Нихон Камоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежит «Нихон Камоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежит «Нихон Камоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежит «Нихон Камоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежит «Нихон Камоцу Тэцудо»
1990	8076	8030	10186	9677	21	–	2087	1817	70	12	627	566
1995	2851	2805	9962	9579	1	–	1419	1160	67	12	441	391
1996	2075	2041	9430	9053	1	–	1250	997	65	12	431	381
1997	1949	1915	9470	9097	1	–	1143	887	64	12	396	355
1998	1770	1737	9338	8963	1	–	877	648	60	12	384	342
1999	1506	1473	9168	8807	1	–	794	566	52	8	359	317
2000	1492	1459	9105	8748	3	2	748	516	50	8	350	306
2001	1352	1319	8817	8518	3	2	722	497	48	8	332	292
2002	1258	1227	8794	8500	3	2	717	487	61	22	306	270
2003	1053	1023	8765	8471	3	2	674	445	87	48	300	259

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2000–2004.

Уменьшившийся по сравнению с периодом деятельности «Кокутэцу» спрос на подвижной состав сопровождался повышенным спросом на более мощные локомотивы и вместительные вагоны. Производство грузового подвижного состава велось на двух старейших машиностроительных предприятиях, образованных в 1896 г. – «Ниппон Сярьё» и «Кавасаки Дзюкогё», причем первое специализировалось больше на производстве грузовых вагонов, а второе – ло-

комотивов⁸⁸. В 2003 г. на «Ниппон Сярьё» было выпущено 59 грузовых вагонов и один локомотив, а на «Кавасаки Дзюкогё» – 24 грузовых вагона и 18 локомотивов. В целом с момента образования грузовой железнодорожной компании «Нихон Камоцу Тэцудо» в 1987 г. выпуск грузового подвижного состава был достаточно стабилен, особенно по сравнению с периодом заката корпорации «Кокутэцу» (см. табл. 37).

Таблица 37

**Динамика выпуска грузового подвижного состава
(1980–2003)**

Год	1980	1985	1990	1995	2000	2003
Локомотивы	83	9	21	20	11	19
Грузовые вагоны	1517	54	73	–	18	83

Составлено по: Japan Railway and Transport Review, 2005, № 41.

Уменьшение спроса на локомотивы и грузовые вагоны и соответственно сокращение их производства явилось следствием отрицательной динамики объема перевезенных грузов и грузооборота в условиях депрессии. Снижение объема перевезенных грузов и грузооборота на железнодорожном транспорте, начиная с 1991–1992 гг., можно увидеть по данным таблиц 38 и 39, в которых использован временной период с 1989 г. (названный Хэйсэй – первый год правления императора Акихито) и до 2003 г.

Объем перевезенных грузов и грузооборот на железнодорожном транспорте уменьшились. Однако при более детальном рассмотрении динамики этих показателей по отдельным видам грузов за последние десять лет нетрудно заметить, что на фоне быстрого абсолютного уменьшения перевозок насыпных и наливных грузов транспортировка крупнейшей грузовой железнодорожной компанией «Нихон Камоцу Тэцудо» грузов в контейнерах не сокращалась (см. табл. 40).

⁸⁸ Всего в 2003 г. в Японии насчитывалось семь локомотиво- и вагоностроительных предприятий, крупнейшими из которых являются «Ниппон Сярьё» и «Кавасаки Дзюкогё».

Таблица 38

**Динамика объема перевезенных грузов
на железнодорожном транспорте**

Год	Всего		«Нихон Камоцу Тэцудо»		Частные железные дороги	
	тыс. т	%*	тыс. т	%*	тыс. т	%*
1989	82827	100,6	55782	100,2	27045	101,5
1990	86619	104,6	58400	104,7	28219	104,3
1991	85697	98,9	57390	98,3	28307	100,3
1992	82402	96,2	55633	96,9	26769	94,6
1993	79259	96,2	53178	95,6	26082	97,4
1994	78948	99,6	52753	99,2	26195	100,4
1995	76932	97,4	51456	97,5	25477	97,3
1996	73558	95,6	49185	95,6	24373	95,7
1997	69228	94,1	47286	96,1	21942	90,0
1998	60369	87,2	40604	85,9	19765	90,1
1999	58685	97,2	39154	96,4	19531	98,8
2000	59274	101,0	39620	101,2	19654	100,6
2001	58668	99,0	39026	98,5	19642	99,9
2002	56592	96,5	38197	97,9	18395	93,6
2003	53602	94,7	37552	98,3	16051	87,3

* Процент к предыдущему году

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2004.

Таблица 39

Динамика грузооборота на железнодорожном транспорте

Год	Всего		«Нихон Камоцу Тэцудо»		Частные железные дороги	
	млн. т/км	%*	млн. т/км	%*	млн. т/км	%*
1989	25136	107,1	24675	107,1	461	103,1
1990	27196	108,2	26728	108,3	468	101,5
1991	27157	99,9	26698	99,9	460	98,3
1992	26668	98,2	26241	98,3	427	92,8
1993	25433	95,4	25027	95,4	406	95,1
1994	24493	96,3	24077	96,2	416	102,5
1995	25101	102,5	24702	102,6	399	95,9
1996	24968	99,5	24601	99,6	366	91,7
1997	24618	98,6	24301	98,8	317	86,6
1998	22920	93,1	22643	93,2	277	87,3

...окончание таблицы 39

Год	Всего		«Нихон Камоцу Тэцудо»		Частные железные дороги	
	млн. т/км	%*	млн. т/км	%*	млн. т/км	%*
1999	22541	98,4	22272	98,4	269	97,1
2000	22136	98,2	21855	98,1	280	104,5
2001	22193	100,3	21907	100,2	286	101,8
2002	22131	99,7	21860	99,8	271	94,7
2003	22794	103,0	22564	103,2	229	84,6

* Процент к предыдущему году.

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2004.

Таблица 40

**Динамика объема перевезенных грузов,
в том числе в контейнерах, тыс. т**

Год	Всего	«Нихон Камоцу Тэцудо»			Частные компании		
		Всего	Наливные, насыпные и др. грузы	Контейнеры	Всего	Наливные, насыпные и др. грузы	Контейнеры
1993	79259	53178	33550	19628	26082	24801	1281
1994	78948	52753	33235	19518	26195	24810	1385
1995	76932	51456	30886	20570	25477	23914	1563
1996	73558	49185	27448	21737	24373	22402	1971
1997	69228	47286	24774	22512	21942	19870	2122
1998	60369	40604	19744	20860	19765	17718	2047
	(100)*	(67,3)	(32,7)	(34,6)	(32,7)	(29,3)	(3,4)
1999	58685	39154	18673	20481	19531	17372	2160
	(100)	(66,7)	(31,8)	(34,9)	(33,3)	(29,6)	(3,7)
2000	59274	39621	18976	20644	19654	17465	2189
	(100)	(66,8)	(32,0)	(34,8)	(33,2)	(29,5)	(3,7)
2001	58668	39026	18172	20854	19642	17330	2312
	(100)	(66,5)	(46,6)	(53,4)	(33,5)	(29,2)	(3,9)
2002	56592	38197	17384	20814	18395	15955	2440
	(100)	(67,5)	(30,7)	(36,8)	(32,5)	(28,2)	(4,3)
2003	53602	37552	15573	21979	16051	13353	2698
	(100)	(70,1)	(29,1)	(41,0)	(29,9)	(35,6)	(17,3)

* В скобках указаны проценты.

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2004.

Стабильность контейнерных перевозок при уменьшении общего объема перевозок грузов, особенно насыпных и наливных, объясняется экономической политикой руководства компании «Нихон Камоцу Тэцудо», которое сделало упор на контейнерные перевозки преимущественно на грузонапряженных направлениях: Сэндай – Токио – Иокогама и Осака – Кобэ – Фукуока. Так, если в 1994 г. (первый год выполнения десятилетнего плана «Фрейт-21») «Нихон Камоцу Тэцудо» перевозила 19 628 тыс. т контейнерных грузов, что составляло 24,7% всех грузов, перевозимых по железным дорогам, то в 2003 г. она транспортировала уже 21 979 тыс. т контейнерных грузов, или 41,0% всех грузов (в 2003 г. частные компании перевезли в контейнерах 17,3% всех грузов, транспортированных по железным дорогам, а в 1994 г. – 1,8% таких грузов).

Небольшое расстояние перевозок грузов частными железнодорожными компаниями, часть которых обслуживали крупные морские порты, стали причиной того, что их доля в грузообороте на железнодорожном транспорте оказалась незначительной (1%). Ближайшее будущее грузовой железнодорожной компании «Нихон Камоцу Тэцудо» зависит от совершенствования контейнерных перевозок, расширения и улучшения станций их обработки, увеличения перевозок по грузонапряженным направлениям. Эти цели декларируются в новом плане «Нью Фрейт-21».

Будущее грузового железнодорожного транспорта во многом будет зависеть от интеграции с другими видами транспорта (особенно морским и каботажным). Смешанные перевозки уже сейчас имеют приоритетное значение в политике японских транспортных компаний. Это объясняется, с одной стороны, контейнеризацией перевозок, обеспечивающей минимизацию издержек перевалки грузов, а с другой – введением системы JIT (just-in-time), в основе которой находятся информационные технологии, требующие обеспечивать координацию перевозок отдельными видами транспорта. Широкое использование смешанных контейнерных перевозок ведет к общему снижению логистических затрат в издержках, хотя и сопровождается незначительным увеличением доли транспорта в самих логистических затратах. В этом заключается большой резерв для об-

щего снижения себестоимости товаров и в конечном итоге повышения эффективности общественного производства⁸⁹.

Конечно, обеспечение смешанных контейнерных перевозок наталкивается на препятствия, и основными из них, как представляется, являются современные институциональные формы. Так, исторически неодновременно возникавшие отдельные виды транспорта вызвали к жизни и разные транспортные институты, которые развивались в значительной степени обособленно. С одной стороны, это имело положительный эффект в связи с их специализацией, но с другой – стало с нарастающей силой отрицательно воздействовать на народнохозяйственную эффективность перевозок. Совершенствование формы управления стало важным направлением в деятельности японского правительства.

Перевозки насыпных, наливных и некоторых других грузов, транспортируемых не в контейнерах, по железным дорогам значительно сократились в результате обострения конкурентной борьбы с автомобильными и судоходными компаниями. О том, по каким видам грузов снизилась доля железных дорог и какому виду транспорта уступили они в конкурентной борьбе по каждому виду груза, можно судить при сравнении таблиц 32 и 41.

При сравнении данных таблиц 32 и 41 отметим, что с 1993 до 2003 г. доля железнодорожного транспорта в транспортировке грузов, перевезенных не в контейнерах, сократилась с 0,9 до 0,5%. При этом доля прибрежного судоходства также сократилась (с 8,6 до 7,8%), а автомобильного транспорта – выросла с 90,5 до 91,7%. Практически прекратились перевозки по железным дорогам таких грузов, как зерно, морепродукты, металлы, коксующиеся угли, товары повседневного спроса и некоторые другие. Резко сократилась доля перевозок железнодорожным транспортом угля (с 8,6 до 3,6%), цемента (с 7,9 до 4,2%), продукции химической промышленности (с 4,3 до 1,9%) и некоторых других грузов. Причиной этого стала не только ожесточенная конкуренция со стороны автодорожного транспорта и прибрежного судоходства, но и контейнеризация некоторых грузов, например товаров повседневного спроса.

⁸⁹ The OECD Observer, №211 April/May, 1998.

Таблица 41

**Структура перевозок грузов
основными видами транспорта в 2003 г., тыс. т**

	Всего	Автомобильный транспорт		Железнодорожный транспорт				Каботажный флот	
		Всего	%	Всего	%	JR	Частные компании	Всего	%
Всего	5708551	5234076	91,7	28931	0,5	15573	13358	445544	7,8
Зерно	54738	46941	85,8	0	0,0	0	0	7797	14,2
Овощи, фрукты	97513	97465	100	0	0,0	0	0	48	0
Др. с/х продукция	31377	31286	99,7	0	0,0	0	0	91	0,3
Продукция животноводства	53746	53745	100,0	1	0,0	1	0	0	0,0
Морепродукты	41882	41869	100	0	0,0	0	81	13	0
Пиломатериалы	158010	151190	95,7	148	0,1	148	0	6672	4,2
Дрова	1442	1381	95,8	0	0,0	0	0	61	4,2
Уголь	31267	21603	69,1	1112	3,6	221	891	8552	27,4
Металлические руды	3449	1983	57,5	375	10,9	194	181	1091	31,6
Песок, гравий	908770	874455	96,2	6093	0,7	769	5324	28222	3,1
Не содержащие железа метал- лические руды	422236	350981	83,1	319	0,1	0	319	70936	16,8
Щебень	191349	135474	70,8	47	0,0	38	9	55828	29,2
Металлические изделия	88273	86334	97,8	117	0,1	0	117	1822	2,1
Продукция машиностроения	425005	413174	97,2	1577	0,4	1399	178	10254	2,4
Цемент	86244	40251	46,7	3640	4,2	1983	1657	42353	49,1
Керамические изделия	268076	266304	99,3	146	0,1	1	145	1626	0,6
Нефтепродукция	311479	185596	59,6	12866	4,1	9367	3499	113017	36,3
Кокс	12542	5752	45,9	0	0,0	0	0	6790	54,1
Продукция хим. промышленности	63025	41909	66,5	1217	1,9	684	533	19899	31,6
Минеральные удобрения	2991	1530	51,2	0	0,0	0	0	1461	48,8
Краски	129312	126147	97,6	263	0,2	8	255	2902	2,2
Бумага	122578	117192	95,6	700	0,6	609	91	4686	3,8
Продукция текст. промышленности	15098	15049	99,7	0	0,0	0	0	49	0,3

...окончание таблицы 41

	Всего	Автомобильный транспорт		Железнодорожный транспорт				Каботажный флот	
		Всего	%	Всего	%	JR	Частные компании	Всего	%
Продукция пищевой промышленности	519182	517619	99,7	0	0,0	0	0	1563	0,3
Товары повседневного спроса	295204	295198	100,0	2	0,0	0	2	4	0,0
Изделия из резины и дерева	93275	74259	79,6	7	0,0	7	0	19009	20,4
Почтовые отправления, посылки	1280357	1239457	96,8	281	0,0	145	136	40619	3,2
Прочее	210	10	4,8	22	10,5	0	22	178	84,8

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2004.

Доля перевозок железнодорожным транспортом сократилась в пользу автодорожного транспорта, а по таким видам грузов, как цемент, пиломатериалы и некоторые другие – в пользу прибрежного судоходства. В значительной степени увеличение транспортировки грузов на судах прибрежного судоходства связано с тем, что доставка грузов для предприятий промышленных зон (когё титай), расположенных у крупных портов и устьев рек, наиболее экономична для этого вида транспорта. Значительно увеличилась доля перевозок металлических руд по железным дорогам (с 4,6 до 10,9%). Тенденция к увеличению перевозок металлических руд, наметившаяся в последние годы и объясняемая прежде всего увеличением экспорта стали, видимо, сохранится и в ближайшем будущем, что приведет к увеличению не только доли, но и абсолютного объема перевозок металлических руд. В целом начавшееся в 2003 г. оживление экономики дает основания предположить увеличение перевозок по железным дорогам, и прежде всего в контейнерах, учитывая планы контейнеризации перевозок в соответствии с «Нью Фрейт-21».

Настоящее и будущее пассажирского железнодорожного транспорта

Начиная с краха «экономики мыльного пузыря» 1992 г., не только грузовой, но и пассажирский железнодорожный транспорт стал испытывать серьезные экономические трудности. Темпы нового строительства железных дорог замедлились, а длина железных дорог практически не изменялась (см. табл. 42).

Таблица 42

Динамика длины железных дорог, км

Год	Компании группы «JR»			Частные компании		
	Длина путей	Длина двухколейных путей	Длина электрифицированных путей	Длина путей	Длина двухколейных путей	Длина электрифицированных путей
1992	20217	5959	9809	7218	3024	5203
1993	20213	5963	10020	7212	3048	5160
1994	20219	5980	10020	7294	2931	5218
1995	20013	5980	10112	7305	3116	5302
1996	20022	6016	10112	7208	3162	5515
1997	20059	5938	9847	7345	3281	5516
1998	20059	5938	9858	7347	3303	5493
1999	20057	5950	9906	7408	3305	5475
2000	20051	5964	9886	7387	3388	5502
2001	20050	5964	9948	7329	3400	5492
2002	20039	5859	9924	7478	3532	5539

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2004.

Таблица показывает, что в 1992 г. длина железных дорог составляла 27 438 км, а в 2002 г. – 27 408 км. Протяженность

линий, принадлежащих группе компаний «JR», сокращалась незначительно, а длина путей компаний, не входящих в группу «JR», возрастала. При этом увеличение длины этих дорог происходило не только за счет нового строительства, но и в результате приобретения ряда железных дорог у компаний «JR» региональными или муниципальными властями и появления, таким образом, железных дорог «третьего сектора», то есть акционерных компаний с участием капиталов местных органов управления и частных акционеров (коллективных и индивидуальных).

Большая часть железных дорог (около 1000 км), ранее принадлежавших «Кокутэцу», была передана в «третий сектор» при приватизации. Но и в дальнейшем шла передача, в основном за полную плату, дорог группы компаний «JR» компаниям с участием капиталов частных и принадлежащих префектурам, муниципалитетам и другим региональным и локальным властям.

Так, например, в октябре 1997 г. в префектуре Нагано компания «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо» продала 65-километровую линию Каруидзава – Синоной магистральной железной дороги Син'эцу в связи с открытием движения на линии Нагано синкансэн, параллельной железной дороге Син'эцу. Контрольный пакет акций созданной железнодорожной компании «Синано Тэцудо» приобрели власти префектуры, которые вложили 10,3 млрд. иен для приобретения этой железной дороги. Учитывая высокую плотность проживания населения вдоль линии, руководство компании небезосновательно надеялось, что строительство новых станций, улучшение сервиса и стабильность тарифов приведут к увеличению пассажирооборота и прибыльности компании. Но «Синано Тэцудо», как и следовало ожидать, изначально стала убыточной, а к 2001 г. долги превысили ее основной капитал. Несмотря на рост числа пассажиров и высокие доходы, расходы компании стабильно их превышали. Тем не менее, руководство компании считало, что трудности временны, объясняются инвестиционным лагом, и более того, рассчитывало приобрести у «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо» новую

часть линий Син'эцу, когда завершится строительство Хоку-рику синкансэн до г. Тояма⁹⁰.

Пассажирский железнодорожный транспорт представляют 185 компаний, из которых 6 компаний «JR», 15 крупных частных компаний (называемых в японской статистике «основные» – major), 152 мелкие компании, как правило, «третьего сектора» со смешанным капиталом (minor), и 12 муниципальных компаний. Крупнейшими из них по числу перевезенных пассажиров, длине путей, количеству подвижного состава, числу служащих и некоторым другим показателям являются шесть приватизированных в 1987 г. компаний группы «JR». При этом из этих шести компаний лишь три компании можно считать полностью негосударственными, так как они были зарегистрированы на бирже и их акции проданы («Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо» – в 1993 г., «Ниси Рёкаку Тэцудо» – в 1996 г. и «Токай Рёкаку Тэцудо» – в 1997 г.). Остальные три компании не смогли зарегистрироваться, так как их финансовые показатели были постоянно ниже того уровня, который требуется для этой процедуры. Акции этих компаний находились до 1998 г. у государственной ликвидационной компании «Нихон Кокую Тэцудо Сэйсан Дзигьодан», а затем были переданы в государственный бюджет.

Основные показатели, характеризующие состояние и деятельность крупных частных железнодорожных компаний и компаний «третьего сектора», приводятся в таблице 43 (сравнить с данными таблицы 29, где представлены показатели по приватизированным компаниям группы «JR»).

Во время всего десятилетия начавшейся в 1992 г. Великой рецессии все пассажирские железнодорожные компании, включая шесть компаний группы «JR» и крупные частные компании, испытывали значительные финансовые трудности. Сокращалось число перевезенных пассажиров и пассажирооборот (см. табл. 44 и 45).

⁹⁰ Yuichiro Kishi. Railway Operators in Japan 9. The Central Highlands and Hokuriku Regions. – Japan Railway and Transport Review. 2003, № 35, с. 58–64.

Таблица 43

Некоторые показатели крупных частных железнодорожных компаний и компаний «третьего сектора»

Год	Число компаний	Длина путей* (км)	Пассажирооборот (млн. пасс./км)	Доходы (млн. иен)
Крупные компании				
1985	14	2817	97 535	834 646
1990	15	2863	110 488	1 052 921
1995	15	2864	109 929	1 263 520
Компании «третьего сектора»				
1985	123	2503	9313	175 361
1990	149	3508	8076	199 461
1995	152	3631	8690	240 798

* Несовпадение некоторых данных таблиц 43 и 44 объясняется тем, что в термин «частные железнодорожные компании» (в таблице 44 – «другие железные дороги») в японской статистике входят не только крупные частные компании и компании «третьего сектора», но и муниципальные компании, включая метро и трамвайные компании. Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта, 1996.

Таблица 44

**Динамика числа перевезенных пассажиров,
млн. человек и % к предыдущему году**

Год	Всего		«JR»		Другие железные дороги	
	пассажиров	%	пассажиров	%	пассажиров	%
1992	22694	100,6	8818	101,6	13876	99,9
1993	22759	100,3	8906	101,0	13853	99,8
1994	22598	99,3	8884	99,8	13714	99,0
1995	22630	100,1	8982	101,1	13648	99,5
1996	22593	99,8	8997	100,2	13596	99,6
1997	22244	98,5	8859	98,5	13386	98,5
1998	22014	99,0	8764	98,9	13249	99,0
1999	21750	98,8	8718	99,5	13033	98,4
2000	21647	99,5	8671	99,5	12976	99,6
2001	21720	100,3	8650	99,8	13070	100,7
2002	21561	99,3	8585	99,3	12976	99,3
2003	21758	100,9	8642	100,7	13116	101,1

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2004.

Таблица 45

Динамика пассажирооборота,
млн. пасс./км и % к предыдущему году

Год	Всего		«JR»		Другие железные дороги	
	пассажирооборот	%	пассажирооборот	%	пассажирооборот	%
1992	402258	100,5	249606	101,0	152652	99,7
1993	402727	100,1	250016	100,2	152712	100,0
1994	396332	98,4	244378	97,7	151954	99,5
1995	400056	100,9	248998	101,9	151059	99,4
1996	402156	100,5	251724	101,1	150432	99,6
1997	395239	98,3	247652	98,4	147586	97,9
1998	388938	98,4	242810	98,0	146129	99,0
1999	385101	99,0	240795	99,2	144306	98,8
2000	384411	99,8	240659	99,9	143782	99,6
2001	385421	100,3	241133	100,2	144288	100,4
2002	382236	99,2	239243	99,2	142993	99,1
2003	384958	100,7	241160	100,8	143799	100,6

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2004.

Уменьшение пассажирооборота и снижение числа перевезенных по железным дорогам пассажиров стало следствием нескольких факторов. Десятилетняя депрессия отрицательно воздействовала на пассажирооборот железнодорожного транспорта, и в условиях обострившейся конкуренции автомобильный транспорт постоянно увеличивал свои мощности. Исключением был только 2003 г., когда появились первые признаки «оживления» экономики и число перевозок по железным дорогам стало расти. В результате обострившейся в годы Великой рецессии конкуренции между автобусными и железнодорожными компаниями доля железнодорожных компаний в перевозках пассажиров снизилась с 33,8% в 1992 г. до 31,8% в 2003 г., а доля автодорожных (включая автобусные) компаний увеличилась с 65,8 до 67,9% за те же годы.

На фоне общего снижения доли железнодорожного транспорта в перевозках пассажиров уменьшение роли железных дорог неодинаково происходит в городской и сельской местности (включая межгородское сообщение). Если в сельской местности автодорожный транспорт активно замещает желез-

нодорожный, то в городах железные дороги остаются основным видом транспорта. Так, в Большом Токио (где проживает около трети всего населения Японии) свыше половины всех перевозок пассажиров осуществляется по железным дорогам. При этом доля перевозок пассажиров сократилась незначительно. Так, в 1995 г. доля железных дорог составляла 55,5%, а в 2001 г. – 55,4%. Похожая ситуация складывается и в других крупных городах, например в Осака и Нагоя.

Неблагоприятно на развитие пассажирооборота на железнодорожном транспорте воздействовала демографическая ситуация в стране. Падение рождаемости и старение населения приводили к тому, что те возрастные группы (учащаяся молодежь и молодые служащие), которые чаще пользуются железными дорогами, относительно сокращались. В старшую возрастную группу (пенсионеры свыше 65 лет) попали многие проживающие в спальных кварталах и раньше ездившие на работу в Токио, Осака, Нагоя и другие крупные города. Прогнозы изменения народонаселения дают неутешительную картину для дальнейшего развития железнодорожного транспорта (см. табл. 46).

Таблица 46

**Прогноз изменения численности населения Японии
по возрастным группам до 2100 г.**

Год	ВСЕГО	Возрастные группы (тыс. человек, %)					
		0 ~ 14 лет		15 ~ 64 лет		свыше 65 лет	
2010	127473	17074	13,40	81665	64,10	28735	22,50
2020	124107	15095	12,20	74453	60,00	34559	27,80
2030	117580	13233	11,30	69576	59,20	34770	29,60
2040	109338	12017	11,00	60990	55,80	36332	33,20
2050	100593	10842	10,80	53889	53,60	35863	35,70
2060	91593	9822	10,70	48993	53,50	32778	35,80
2070	82506	9316	11,30	44147	53,50	29043	35,20
2080	74931	8897	11,90	40164	53,60	25870	34,50
2090	68966	8540	12,40	37221	54,00	23205	33,60
2100	64137	8415	13,10	34851	54,30	20871	32,50

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2004.

Такая демографическая ситуация неизбежно приведет к абсолютному сокращению объема перевозимых пассажиров, однако в будущем можно ожидать усиления другой тенденции: к увеличению доли железнодорожного транспорта в пассажирообороте и количестве перевезенных пассажиров.

Уменьшение пассажирооборота на железных дорогах вызвало ухудшение финансовых показателей функционирования железнодорожных компаний. По компаниям группы «JR» (ранее входивших в «Кокутэцу») данные приводятся в таблице 47.

Таблица 47

**Финансовые показатели деятельности
приватизированных железнодорожных компаний
(бывшей государственной корпорации «Кокутэцу», млрд. иен)**

Название компании	Фискальный год*	Эксплуатационные показатели			Неэксплуатационная прибыль/убытки**	Ординарная прибыль	Экстраординарная прибыль/убытки	Прибыль до обложения налогом	Прибыль после обложения налогом
		(1)	(2)	(3)					
А	Б	В	Г	Д	Е	Ж	З	И	К
Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо	1992/93	1981	1542	439	-338	101	2	103	57
	1993/94	1974	1558	417	-315	102	1	103	57
	1994/95	1954	1566	388	-289	99	3	102	57
	1995/96	1957	1573	384	-282	102	3	105	57
	1996/97	1968	1585	384	-279	104	2	106	58
	1997/98	1946	1608	338	-251	87	1	88	50
	1998/99	1909	1597	313	-214	99	-68	32	12
Токай Рёкаку Тэцудо	1992/93	1111	706	405	-337	68	0	68	33
	1993/94	1114	723	391	-327	64	0,2	65	26
	1994/95	1083	741	343	-304	39	0,1	39	17
	1995/96	1113	734	379	-316	63	-5	58	25
	1996/97	1146	766	381	-314	66	1	67	34
	1997/98	1147	778	369	-307	62	2	63	33
	1998/99	1107	771	335	-263	72	-24	48	13

...окончание таблицы 47

А	Б	В	Г	Д	Е	Ж	З	И	К
Ниси Рёкаку Тэцудо	1992/93	923	778	144	-89	56	1	57	32
	1993/94	915	786	129	-82	55	1	56	30
	1994/95	874	773	101	-81	20	-11	9	8
	1995/96	936	796	140	-84	56	0,4	56	26
	1996/97	956	826	130	-74	56	3	59	34
	1997/98	946	831	114	-67	48	0,5	49	23
	1998/99	909	797	113	-62	51	-51	0	-6
Хоккайдо Рёкаку Тэцудо	1992/93	105	152	-47	48	1	-1	1	0,2
	1993/94	106	151	-45	46	0,5	0,2	0,7	0,3
	1994/95	102	144	-42	42	0,2	0,2	0,4	0,2
	1995/96	102	143	-41	39	-1	-1	-2	-2
	1996/97	105	143	-39	35	-4	2	-1	-1
	1997/98	103	140	-37	33	-4	-2	-6	-6
	1998/99	99	132	-33	35	2	-96	-94	-94
Сикоку Рёкаку Тэцудо	1992/93	51	62	-11	14	4	-3	4	2
	1993/94	50	61	-11	14	2	-0,4	2	1
	1994/95	47	60	-13	13	-0,5	0,2	-0,3	-0,4
	1995/96	48	60	-12	11	-0,8	-0,4	-0,4	-0,5
	1996/97	51	59	-8	9	1	0,2	1	1
	1997/98	48	57	-9	9	-0,1	0	0,1	0
	1998/99	43	52	-9	8	-1	-62	-63	-63
Кюсю Рёкаку Тэцудо	1992/93	167	195	-27	31	4	0	4	2
	1993/94	173	199	-27	28	1	-0,6	1	0,4
	1994/95	170	196	-26	26	-0,5	0,3	-0,2	-0,5
	1995/96	177	200	-23	24	0,8	0,5	1,3	0,4
	1996/97	177	195	-18	21	2	0,8	3	1
	1997/98	169	186	-17	18	1	1	2	0,5
	1998/99	159	172	-13	17	3	-139	-135	-136
ВСЕГО	1992/93	4551	3646	908	-675	233	3	236	126
	1993/94	4537	3683	854	-641	221	3	225	111
	1994/95	4427	3681	747	-598	149	-6	143	73
	1995/96	4529	3705	824	-614	211	9	220	107
	1996/97	4594	3770	825	-608	214	22	237	129
	1997/98	4546	3791	754	-570	185	13	197	101
	1998/99	4400	3699	702	-482	219	-432	-211	-274

* Финансовый год начинается 1 апреля.

** Для компаний «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо», «Токай Рёкаку Тэцудо», «Ниси Рёкаку Тэцудо» неэксплуатационные потери вызва-

ны в основном выплатами по долгосрочным долгам, доставшимся от «Кокутэцу». Они возвращают также долги и процент по ним за приобретение линий синкансэн у компании-держателя этих линий «Синкансэн Хою Кико» в 1991 г.

Компании «Хоккайдо Рёкаку Тэцудо», «Сикоку Рёкаку Тэцудо» и «Кюсю Рёкаку Тэцудо» не наследовали долги «Кокутэцу», а их неэксплуатационные прибыли являются результатом выплат из стабилизационного фонда «Кэйэй Антэй Кикин».

Источник: Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways 1872–1999. Tokyo. – East Japan Railway Culture Foundation, 2000, с. 214.

Рассмотрим бюджет фонда за 1996 г.

Таблица 48

**Бюджет железнодорожного фонда
«Тэцудо Сэйби Кикин» за 1996 г.
(100 млн. иен)**

Доходы		Расходы	
Доходы от продажи имущества компании – держателя линий синкансэн	6738	Строительство железных дорог	2736
		в том числе:	
Государственные субсидии на развитие железных дорог	1310	строительство утвержденных линий синкансен	1069
Займы	4775	развитие основных железно-дорожных магистралей	224
в том числе:		строительство и развитие городских железных дорог	1354
государственные	3343	научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	48
частные	1432	работы по обеспечению безопасности, предотвращения последствий катастроф	
Другие	4	Возврат долгов и %	10 078
		Другие	13
ВСЕГО:	12827	ВСЕГО:	12 827

Составлено по: Тэцудо Сэйби Кикин Ёран. Токио, 1997.

Ухудшившееся финансовое положение железнодорожных компаний и сложности финансирования ими нового строительства линий синкансэн, путей городского и пригородного железнодорожного сообщения, основных железнодорожных магистралей, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области передовых железнодорожных технологий (например, поездов на магнитных подушках) вело к необходимости поисков новых источников финансирования. В этих целях уже в 1991 г. государственная корпорация «Синкансэн Хою Кико» была преобразована в железнодорожный фонд ««Тэцудо Сэйби Кикин». Активы фонда составили прежде всего поступления за счет продажи синкансэн трем компаниям группы «JR», а также государственные бюджетные субсидии и займы, получаемые от государственных частных финансовых учреждений.

Из таблицы следует, что основная часть доходов Фонда формировалась за счет средств (которые должны были поступать в течение 60 лет) от железнодорожных компаний «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо», «Токай Рёкаку Тэцудо» и «Ниси Рёкаку Тэцудо» за продажу им линий и подвижного состава компании-держателя линий синкансэн. Вторым важным источником поступлений стали беспроцентные государственные займы.

Основной статьей расходов Фонда было погашение долгов и выплата процентов по ним. Только пятая часть средств Фонда шла на развитие железных дорог, основная доля направлялась на модернизацию и строительство городского железнодорожного транспорта. Финансовые вливания осуществлялись в форме беспроцентных займов, предоставляемых государственной компанией «Тэйто Косокудо Коцу Эйдан», осуществляющей перевозки на токийском метро, и некоторыми железнодорожными компаниями. Средства выделялись как на модернизацию путей (строительство параллельных линий), так и на строительство новых линий к городам-спутникам Токио и Осака. Однако темпы нового строительства в городах и пригородах Токио и Осака были невелики.

Роль бывших государственных (приватизированных) компаний в строительстве новых городских и пригородных железных дорог резко снизилась по сравнению с частными железно-

дорожными компаниями. Сравним, например, объемы железнодорожного строительства в районах Большого Токио и Кэйхансин за 1989–2001 гг. (см. табл. 49).

Таблица 49

Длина построенных железных дорог, км

Годы	Большой Токио			Кэйхансин		
	Приватизированные (бывш. государств. ж/д)	Частные	Метро	Приватизированные (бывш. государств. ж/д)	Частные	Метро
Хэйсэй (1989–2001)	18,2	116,7	48,1	22,9	63,5	33,0

Составлено по: Annual Report on Urban Transit. Tokyo, 2005.

Основными причинами относительного сокращения темпов нового строительства железных дорог в городах и пригородах Токио и Осака по сравнению с предыдущими годами стала не только нехватка средств, выделяемых Фондом, но и то, что немалая часть этих средств идет на модернизацию, в том числе проведение параллельных двухколейных путей (четырёхколейные пути), строительство и модернизацию станций и переходов, повышение сейсмоустойчивости железнодорожных объектов. Кроме того, не следует упускать из виду и тот факт, что основа городской и пригородной железнодорожной системы уже была создана намного ранее и требует ремонта.

Финансирование развития основных железнодорожных магистралей велось в форме беспроцентных займов в целях модернизации линий для пуска так называемых мини-синкансэнов, подсоединения этих линий к линиям стандартных синкансэнов (например, создание мини-синкансэнов «Акита» и подсоединение их к линии синкансэн «Тохоку» около ст. Фукусима), а также для расширения пропускной способности линий синкансэн «Токайдо». Значительные финансовые средства предоставлялись фондом «Тэцудо Сэйби Кикин» на строительство новых линий скоростных дорог синкансэн. В 1996 г.

106,9 млрд. иен было выделено на строительство таких линий. Из общей протяженности утвержденных к строительству (1455 км) в течение 1992–1997 гг. за счет финансирования из Фонда шло строительство только 405 км таких дорог: направление Тохоку (Мориока – Хатинохэ)⁹¹, по направлению Хокурику (Такасаки – Нагано)⁹², Итоигава – Уодзю, Исуруги – Канадзава), Кюсю (Яцусиро – Ниси Кагосима). В целом же основной план строительства линий синкансэн предусматривает строительство 12 линий общей протяженностью 3510 км, что утроит всю длину национальных железных дорог синкансэн. Однако выполнение этого плана, видимо, будет осуществляться еще не одно десятилетие, учитывая возникшие трудности финансирования нового строительства.

Фонд финансировал и НИОКР в области создания поездов следующего поколения: на магнитных подвесках. В будущем они если не сменят, то, по крайней мере, дополнят систему синкансэн. Целью применения новой технологии является резкое ускорение движения поездов за счет использования сверхпроводимых электромагнитов и уменьшения сопротивления (трения) при механическом контакте рельсов и колес, а также электропроводов и токоприемников. В 1997 г. в префектуре Яманаси была введена опытная 18,4-километровая линия на маршруте проектируемого пути синкансэна Тюо и проведено первое испытание поезда, двигавшегося со скоростью 550 км/час. В 1992 г. было проведено испытание пятивагонного поезда, двигавшегося с рекордной скоростью 552 км/час.

Таким образом, государственный железнодорожный фонд «Тэцудо Сэйби Кикин» успешно выполнял свои функции по выплате долгов, стимулировал железнодорожное строительство, проводил НИОКР в области железнодорожного транспорта. В 1997 г. он слился с корпорацией кредитования морского транспорта. Функции новой корпорации «Ун'ю Сисэтцу Сэйби Дзигёдан» («Корпорация передовых технологий и транспорта») остались прежними: кредитование новых технологий и строи-

⁹¹ Строительство завершено в декабре 2002 г.

⁹² Строительство завершено в октябре 1997 г.

тельства, модернизации техники, но уже не только в области железнодорожного, но и морского транспорта.

С 1997 г. государственная финансовая поддержка железнодорожного строительства ведется до наших дней через созданную еще в 1964 г. государственную корпорацию «Нихон Тэцудо Кэнсэцу Кодан». Посредством этих государственных учреждений на 35% осуществляется финансирование железнодорожного строительства (дорог группы «JR»). Еще 15% оплачивается местными властями. Половина всего финансирования ведется приватизированными компаниями за счет собственных средств. Таким образом, государство продолжает играть значительную роль в развитии железнодорожного транспорта даже после приватизации государственной железнодорожной корпорации «Кокутэцу».

Что же касается финансирования обновления парка подвижного состава, то оно происходит только за счет собственных средств приватизированных и частных пассажирских железнодорожных компаний. Модернизация подвижного состава проходила на фоне незначительного сокращения парка подвижного состава и совершенствования его структуры (см. табл. 50).

Таблица 50

Динамика парка пассажирского подвижного состава

Год	ВСЕГО		Электромоторные вагоны		Дизель-моторные вагоны		Пассажирские вагоны	
	всего	из них «JR»	всего	из них «JR»	всего	из них «JR»	всего	из них «JR»
1995	50973	26114	45545	21503	3460	2918	1897	1622
1999	51483	25607	46843	21828	3247	2679	1334	1051
2000	51597	25313	47084	21686	3220	2629	1236	951
2001	51413	25151	47093	21714	3136	2554	1127	836
2002	51521	24986	47355	21719	3073	2476	1039	747
2003	51309	24797	47253	21649	3053	2445	956	662

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2004.

Таблица 50 показывает, что в структуре парка пассажирских вагонов возросла доля электромоторных вагонов за счет дизель-моторных и обычных пассажирских вагонов.

С 1991 г. три основные пассажирские компании группы «JR» – «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо», «Токай Рёкаку Тэцудо» и «Ниси Рёкаку Тэцудо» – проводят испытания различных моделей электромоторных вагонов «синкансэн»⁹³. В декабре 1993 г. «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо» провела испытания «Стар-21». Синкансэн достиг скорости 425 км/час около г. Ниигаты на линии синкансэн «Дзёэцу». В июле 1996 г. компания «Токай Рёкаку Тэцудо» провела испытания синкансэна серии «300-Х», развившего скорость 443 км/час на участке «Майбара – Киото» по линии синкансэна «Токайдо».

В 1992 г. началась эксплуатация синкансэнов «Нозоми» («Мечта») серии «300» на линии «Токайдо», идущих со скоростью 270 км/час. В марте 1997 г. «Ниси Рёкаку Тэцудо» пустила в строй серию «Нозоми-500», самый быстрый в мире синкансэн, средняя скорость которого 300 км/час. Этот синкансэн эксплуатируется на линии синкансэн «Санъё». В этом же месяце «Хигаси Рёкаку Тэцудо» начала эксплуатацию синкансэна серии «Е-2» «Ямабико» («Эхо») и серии «Е-3» «Комати».

Совершенствовалась техника и в области электромоторных и дизель-моторных скоростных поездов для стандартных железных дорог. На о. Сикоку с 2000 г. железнодорожная компания «Сикоку Рёкаку Тэцудо» стала использовать дизель-моторные поезда серии «2000-DMU» с наклоняющимися вагонами, которые позволяют пассажирам не испытывать неудобства при резких поворотах. В это время на о. Хоккайдо железнодорожная компания «Хоккадо Рёкаку Тэцудо» пустила в ход серии «281» и «283» дизель-моторного поезда, снижающего уровень нагрузок на рельсы и колеса в случае резких поворотов, что предохраняет их от износа и повышает надежность перевозок.

Совершенствовался дизайн поездов, что не только вело к улучшению аэродинамических характеристик, но и повышало

⁹³ Термин «синкансэн» используется для обозначения как путей (более широких, чем для обычных железных дорог Японии), так и поездов.

привлекательность поездов для пассажиров. Так, серия «787» «Цубамэ» («Ласточка») железнодорожной компании «Кюсю Рёкаку Тэцудо» поражает воображение пассажиров богатым интерьером, а серия «209» электропоезда компании «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо» – самым современным рациональным дизайном. На собственном вагоностроительном заводе компании «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо» спроектирован и пущен в строй двухъярусный электропоезд серии «215» для обслуживания пассажиров, использующих в своих поездах железнодорожные линии этой компании в районе Большого Токио. Также были пущены с маркой завода компании «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо» двухъярусные синкансэн серий « Σ_1 » и « Σ_2 ».

Производство пассажирских поездов ведется на промышленных предприятиях, при этом фирмы, выпускающие железнодорожные вагоны, оборудование и детали, как правило, многоотраслевые. Это отличает их от европейских и североамериканских фирм, которые в основном имеют одностороннюю специализацию. Причина сохранения многоотраслевого характера производства японских фирм заключается в сокращении спроса на пассажирские вагоны в 1975–1987 гг. и 1992–2003 гг. в результате кризиса «Кокутэцу» и всей японской экономики.

В последние годы существования «Кокутэцу» производство синкансэнов и подвижного состава для стандартных железных дорог стало сокращаться в связи с трудностями финансирования. Вагоностроение находилось в глубоком кризисе. Однако в первые после приватизации годы потребность в новых пассажирских поездах резко увеличилась в связи с ростом спроса на комфортабельные и быстрые поездки при повышенном ожидании пассажиров на перемены в лучшую сторону в результате реорганизации «Кокутэцу». Рост производства происходил и в связи с потребностью создания таких поездов, которые могли (без пересадки их пассажиров) переезжать с линий метро на железнодорожные линии и наоборот. Однако экономический кризис 1992 г. и последовавшая 10-летняя рецессия резко откинули вагоностроение (как и другие отрасли промышленности, малосвязанные с экспортом) назад.

Таблица 51

**Динамика производства
пассажирского подвижного состава**

Год	Пассажирские вагоны	Электро- и дизель-моторные вагоны
1985	54	1309
1990	73	2253
1995	–	1809
2000	18	1763

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2004.

В 1994 г. конкуренция между вагоностроительными заводами обострилась еще больше в результате появления нового собственного завода железнодорожной компании «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо», который сузил рынок для других компаний, став бессменным поставщиком крупнейшей железнодорожной компании. В ожесточенной конкурентной борьбе другие заводы этой отрасли были вынуждены совершенствовать технику и дизайн поездов, если не в убыток себе, то, по крайней мере, с малой прибылью или бесприбыльно. В результате некоторые заводы прекратили производство, другие – его ограничили. Происходило поглощение одних заводов другими посредством их продажи. В конце 1990-х – начале 2000-х годов крупная многоотраслевая фирма «Ниигата Теккосё» продала вагоностроительный завод. Вслед за ней такой многоотраслевой гигант, как «Фудзи Дзюкодё», перестал производить подвижной состав. Компания «Ална Коки» была реорганизована и прекратила выпуск нового подвижного состава. Производитель тормозных систем «Набко» был поглощен новой фирмой «Набтеско».

Помимо вагоностроительного завода, принадлежащего железнодорожной компании «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо», выпустившей с 1994 по 2004 г. 2272 вагона (включая 19 вагонов для частной железнодорожной компании «Сагами Тэцудо»), крупнейшими японскими производителями железнодорожного пассажирского подвижного состава являются: «Кавасаки

Дзюкодё» (в 2003 г. произведен 381 электромоторный вагон), «Кинки Сарё» (240 электромоторных вагонов), «Ниппон Сарё» (205 электромоторных и 14 дизель-моторных вагонов) и «Токио» (218 электромоторных и один дизель-моторный вагон)⁹⁴.

Перспективы вагоностроения в Японии определяются двумя противодействующими факторами. С одной стороны, старение населения и уменьшение его численности приводят к уменьшению спроса на продукцию железнодорожного пассажирского машиностроения. С другой стороны, наметившаяся тенденция к ускорению экономического роста ведет к увеличению числа деловых поездок, а связанное с ним улучшение благосостояния тех же пенсионеров – к увеличению числа туристических поездок к местам отдыха.

В условиях глобализации большое значение приобретает выход с продукцией вагоностроительных заводов на международный рынок. Несмотря на то, что Япония является признанным лидером в области создания передовой железнодорожной техники, её внешнеэкономические связи в этой области крайне незначительны. Понимая выгоды глобализации для японского железнодорожного транспорта, компании группы «JR» и некоторые крупные частные железнодорожные компании начинают активно сотрудничать с европейскими, азиатскими и американскими фирмами. Железнодорожные компании «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо» и «Кэйкю» импортируют отдельные детали и конструкции. Однако высокие требования, предъявляемые японскими специалистами к надежности приобретаемых деталей, заставляют их многократно проводить тестирование. Другие японские фирмы при определенном желании импортировать зарубежные образцы все же с некоторым недоверием относятся к импортируемым из-за рубежа деталям.

Со своей стороны, японские фирмы пока мало выходят на международный рынок. На сегодняшний день они экспортируют

⁹⁴ Yoshihiko Sato. Global Market of Rolling Stock Manufacturing: Present Situation and Future Potential. – Japan Railway and Transport Review. 2005, № 41, с. 12.

электромоторные вагоны лишь в Ирландию, а также сотрудничают с КНР и Южной Кореей в области создания и развития синкансэнов. Но для будущего локомотиво- и вагоностроительной промышленности Японии расширение международных экономических отношений в этой области таит большие возможности.

Трудности финансирования нового строительства железных дорог, модернизации парка подвижного состава, проведения НИОКР в области железнодорожного транспорта и, главное, выплаты огромных долгов, прежде всего доставшихся в наследство от «Кокутэцу», вели к острой потребности в дальнейшем совершенствовать управленческую структуру и проводить институциональные реформы. Помимо образования в 1997 г. государственной корпорации «Ун'ю Сисэцу Сэйби Дзигьёдан» вместо железнодорожного фонда «Тэцудо Сэйби Кикин», в 1998 г. была ликвидирована государственная корпорация «Нихон Кокую Тэцудо Сэйсан Дзигьёдан», а её возросшие с 25 трлн. иен в 1987 г. до 28 трлн. иен к 1998 г. долги были «повешены» на государственный бюджет. Функции по продаже неиспользованных земель и регистрации акций трех убыточных приватизированных компаний («Хоккайдо Рёкаку Тэцудо», «Кюсю Рёкаку Тэцудо» и «Сикоку Рёкаку Тэцудо»), которые были ранее закреплены за корпорацией «Нихон Кокую Тэцудо Сэйсан Дзигьёдан», были переданы государственной корпорации «Нихон Тэцудо Кэнсэцу Кодан», которой вменялось в обязанность ещё с 1964 г. обеспечивать строительство железных дорог.

Срок погашения долга железных дорог группы «JR» был определен в 60 лет, а источником выплаты долга были признаны специальные акцизные налоги, дополнительные почтовые сборы и чрезвычайные налоги на железнодорожные компании группы «JR». Чтобы узаконить налоги, в октябре 1998 г. правительство издало, несмотря на резкую оппозицию со стороны руководства железнодорожных компаний, специальный закон о выплате компаниями группы «JR» 180 млрд. иен для оплаты долгов пенсионному железнодорожному фонду. Но на сегодняшний день всех вышеназванных источников погашения долга крайне недостаточно, а на ликвидацию или реструктуризацию долга правительство не идет.

Реорганизация затронула и управление железнодорожным транспортом в целом. Министерство транспорта вошло в состав укрупненного Министерства земли, инфраструктуры и транспорта. Укрупнение произошло в рамках административной реформы, получившей законодательное выражение в Законе о государственной административной системе («Кокка гёсэйсо-сикихо»). В результате в течение 1998–2003 гг. число центральных министерств было сокращено с 18 до 16, а бюджетное обеспечение государственной службы было снижено.

Диверсификация экономической деятельности крупных частных железнодорожных компаний

Крупными частными железнодорожными компаниями принято считать 15 компаний, обеспечивающих городское, пригородное (к городам-спутникам и другие направления) и ближнее межгородское сообщение. Их центральные офисы находятся в Токио, Осака, Нагоя и Фукуока. Критерием выделения крупных компаний является не длина железнодорожных линий и даже не пассажирооборот⁹⁵, а размер их капитала. К тому же финансовый успех зачастую зависит от степени диверсификации экономической деятельности. Общим для всех этих компаний является то, что они возникли в первой четверти XX столетия как железнодорожные компании, затем укрупнялись и диверсифицировали свою деятельность. Все крупные железнодорожные компании состоят из материнской компании и множества дочерних компаний и представляют собой группу компаний (см. табл. 52).

На основе данных, приведенных в таблице 52, можно сделать вывод, что железнодорожные группы – это экономически мощные объединения предприятий. В своей деятельности они не связаны с железнодорожными перевозками, за исключением

⁹⁵ Например, протяженность железнодорожного полотна присоединившейся в 1990 г. к 14 основным крупным компаниям частной железнодорожной компании «Сотэцу» составляет лишь 35 км.

материнской железнодорожной компании. Степень зависимости дочерних компаний от материнской железнодорожной компании неодинакова у разных групп. Так, например, филиалы групп «Сэйбу» и «Ханкю» настолько независимы от нее, что, только рассматривая их историю, можно понять, почему материнские и дочерние компании объединены под одним названием. В некоторых других группах компаний зависимость между ними достаточно сильна.

Таблица 52

Основные показатели, характеризующие девять групп железнодорожных компаний за 1994 г.

Название материнской компании	Число дочерних компаний	Уставной капитал (млрд. иен)	Годовой объем продаж (млрд. иен)	Число служащих	Число служащих в материнской компании
Тобу	79	91,8	1016,9	27845	10858
Кэйсэй	139	75,8	521,4	21204	4706
Кэйо	40	63,1	513,4	16000	4452
Одакю	105	86,8	961,0	30607	4187
Токио	400	443,6	4783,3	107266	5087
Кэйкю	69	43,1	315,4	14880	5585
Сотэцу	38	64,6	377,4	6750	2430
Кинтэцу	152	205,0	3240,7	74912	12458
Мэйтэцу	294	173,0	1560,9	59677	8277

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2001.

Крупнейшая частная железнодорожная компания «Токио» имеет 400 филиалов, из которых 10 входят в список самых крупных фирм страны и зарегистрированы на Токийской бирже (сравните: из семи приватизированных в 1987 г. железнодорожных компаний, ранее входивших в «Кокутэцу», лишь 3 зарегистрированы на бирже). На предприятиях группы работает свыше 100 тыс. служащих, а объем годовых продаж составляет 4 трлн. 783 млрд. иен. Группа «Кинтэцу» объединяет 152 компании, из которых 7 зарегистрированы на Токийской бирже как

крупнейшие фирмы страны. На предприятиях «Кинтэцу» трудятся свыше 75 тыс. служащих, а объем годовых продаж составляет 3 трлн. 240 млрд. иен. «Токю» и «Кинтэцу» являются крупнейшими железнодорожными группами компаний в стране. В группе компаний «Токю» доходы самой материнской железнодорожной компании составляют лишь 5,5% доходов всей группы, а доходы от железнодорожных перевозок лишь 2,2% от всех доходов группы. Для «Кинтэцу» эти цифры составляют 7,8 и 5,8% соответственно. Другими крупными группами железнодорожных компаний являются «Мэйтэцу» (294 филиала; 60 тыс. служащих; годовой объем продаж – 1 трлн. 600 млрд. иен), «Ханкю» (четыре компании, входящие в группу, зарегистрированы на Токийской бирже как крупнейшие в стране), «Тобу» и «Одакю» (объем продаж каждой превышает 1 трлн. иен).

Сфера экономической деятельности групп компаний включает перевозки на автобусах и такси; торговлю в сети собственных магазинов и супермаркетов; строительство и сдачу в наем квартир, домов и целых жилых кварталов; туризм, строительство и эксплуатацию отелей и т.д. В последние годы компании, входящие в группы, все чаще вторгаются в информационный бизнес, включая кабельное телевидение и компьютерные сети. Наблюдается выход крупных компаний на международные рынки. Так, компании, входящие в группу «Токю», занимаются международными авиаперевозками, строят и эксплуатируют отели в Европе, Северной Америке, Юго-Восточной Азии и Океании. Компании «Кинтэцу» и «Ханкю» имеют заводы по производству железнодорожного подвижного состава в ряде стран Азии.

Остановимся подробнее на экономической деятельности самих материнских компаний. Диверсификация деятельности материнской железнодорожной компании отличается от диверсификации группы железнодорожных компаний. Материнская компания имеет, как правило, три основных направления деятельности и соответственно три подразделения: перевозки по железным дорогам, автобусные перевозки и недвижимость. Размер доходов и их структуру по видам деятельности частных компаний в сравнении с тремя основными компаниями группы «JR» можно увидеть по данным за 1994 г. из таблицы 53.

Таблица 53

**Размер и структура доходов крупных частных
железнодорожных компаний и компаний «JR» в 1994 г.**

Регион и название компаний	Длина ж/д путей	Пассажи- рооборот (млн. пасс./км)	Доходы от пере- возок по ж/д (млрд. иен и %)	Доходы от перевозок автобусами (млрд. иен и %)	Доходы от других видов деятельности (млрд. иен и %)	Всего (млрд. иен и %)
Большой Токио						
Тобу	464,1	14366	141,6 (59)	35,4 (15)	63,3 (26)	240,3
Сэйбу	179,8	9489	87,3 (39)	- (-)	138,3 (61)	225,6
Кэйсэй	91,5	3860	51,3 (59)	26,9 (31)	8,1 (9)	86,3
Кэйо	84,8	6936	69,4 (59)	21,3 (18)	26,6 (23)	117,3
Одакю	121,6	10983	95,6 (63)	0,7 (0,5)	56,4 (37)	152,7
Токио	100,7	8759	105,5 (40)	- (-)	159,4 (60)	264,9
Кэйкю	83,8	6275	61,5 (46)	23,9 (18)	47,0 (35)	132,4
Сотэцу	35,0	2823	28,2 (21)	8,9 (7)	94,5 (72)	131,7
Кэйхансин						
Кинтэцу	594,2	15252	189,3 (74)	10,2 (4)	54,6 (22)	254,1
Нанкай	172,3	5036	65,7 (56)	12,3 (11)	38,6 (33)	116,6
Кэйхан	91,9	5319	60,1 (57)	- (-)	45,3 (43)	105,4
Ханкю	146,2	10339	103,6 (58)	- (-)	73,7 (42)	177,3
Хансин	45,1	2187	28,9 (41)	5,4 (8)	36,5 (52)	70,8
Фукуока (с пригородами)						
Мэйтэцу	539,3	7313	81,9 (55)	22,3 (15)	45,1 (30)	149,3
Ниситэцу	121,1	2089	25,4 (17)	75,3 (51)	47,8 (32)	148,5
Компании «JR»						
Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо	7502,0	128,144	1872,3 (96)	- (-)	82,1 (4)	1954,4
Токай Рёкаку Тэцудо	1983,5	49,508	1119,0 (92)	- (-)	96,3 (8)	1215,3
Ниси Рёкаку Тэцудо	5070,1	55,484	855,4 (98)	- (-)	18,6 (2)	874,0

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, ин-фраструктуры и транспорта, 2001.

Таблица показывает, что совокупные доходы крупных частных компаний в значительно меньшей степени, чем приватизированных, зависят от доходов, полученных в результате железнодорожных перевозок. Тем не менее совокупный доход от непрофилирующих видов деятельности приватизированных компаний «Хигаси Нихон Тэцудо» и «Токай Рёкаку Тэцудо» не уступает многим крупным частным компаниям. В структуре доходов частных компаний наибольшую долю доходов от железнодорожной деятельности имели в 1994 г. следующие компании: «Кинтэцу» – 74%; «Одакю» – 63%; «Тобу», «Кэйсэй», «Кэйо» – 59%; «Ханкю» – 58%.

Наименьшая доля доходов в структуре доходов от перевозок по железной дороге у крупной железнодорожной компании «Ниситэцу», которая одновременно и крупнейшая автобусная компания в Японии. Кроме нее следует выделить такие компании, как «Сотэцу», «Сэйбу», «Токио» и «Хансин». «Сотэцу» занимается в основном недвижимостью, а компания «Сэйбу» в последнее время особое внимание в своей экономической деятельности уделяет индустрии туризма, доля которого в структуре доходов от нетранспортной деятельности составляет 70%. В структуре доходов от предпринимательства, не связанного с осуществлением перевозок, крупнейшей железнодорожной компании «Токио» доля доходов от недвижимости составляет также 70%.

Из 15 крупных компаний 4 компании – «Токио», «Сэйбу», «Кэйхан» и «Ханкю» – сами не занимаются автобусными перевозками. Их осуществляют филиалы этих компаний. В группе компаний «Одакю» часть автобусных перевозок ведется материнской железнодорожной компанией, но основная часть автобусных перевозок приходится на дочернюю компанию. Структура доходов и структура прибылей от экономической деятельности крупных частных железнодорожных компаний несколько отличаются друг от друга (см. табл. 53, 54).

Из таблицы 54 следует, что в 1994 г. автобусные перевозки были убыточны или на грани убыточности. 7 компаний оказались в убытке, и лишь 3 компании смогли получить незначительную прибыль от автоперевозок. Прибыльность от железнодорожных перевозок крупных компаний была неодинакова.

Она была ниже у таких компаний, как «Тобу», «Кэйо», «Одакю», «Кинтэцу», «Нанкай» и «Хансин». Из всех крупных частных компаний – меньше, чем у половины – доходы и прибыли от железнодорожных перевозок в структуре всех доходов и прибылей превышали 50%. То есть основным источником доходов и прибылей материнской железнодорожной компании была, как правило, не только и не столько железнодорожная, сколько непрофилирующая экономическая деятельность.

Таблица 54

**Размер и структура прибылей
крупных частных железнодорожных компаний в 1994 г.**

Регион и название компании	Прибыль от перевозок по железным дорогам (млрд. иен и %)	Прибыль (убытки) от перевозок автобусами (млрд. иен и %)	Прибыль от других видов деятельности (млрд. иен и %)	Прибыль всего (млрд. иен и %)
Большой Токио				
Тобу	15,00 (44)	- 2,12 (-6)	21,49 (63)	34,37
Сэйбу	14,31 (52)	- (-)	13,02 (48)	27,33
Кэйсэй	8,45 (87)	-0,35 (-4)	1,62 (17)	9,72
Кэйо	11,03 (58)	0,25 (1)	7,58 (40)	18,86
Одакю	14,02 (51)	-0,16 (-0,6)	13,44 (49)	27,30
Токио	20,39 (49)	- (-)	21,52 (51)	41,91
Кэйкю	9,78 (55)	-0,66 (-4)	8,56 (48)	17,68
Сотэцу	4,54 (28)	-1,06 (-6)	12,50 (78)	15,98
Кэйхансин				
Кинтэцу	16,04 (51)	-1,43 (-5)	16,63 (53)	31,24
Нанкай	8,08 (44)	-1,25 (-7)	11,50 (63)	18,33
Кэйхан	6,64 (49)	- (-)	7,02 (51)	13,66
Ханкю	8,73 (42)	- (-)	11,97 (58)	20,70
Хансин	2,76 (23)	0,13 (1)	9,38 (76)	12,28
Фукуока (с пригородами)				
Мэйтэцу	7,24 (43)	-1,24 (-7)	10,98 (65)	16,98
Ниситэцу	2,43 (25)	0,77 (8)	6,36 (67)	9,55

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2001.

Таблица 55

**Размер и структура доходов
крупных частных железнодорожных компаний в 2000 г.**

Регион и название компан- нии	Доходы, млрд. иен			Доля от всех доходов, %	
	От железно- дорожных перевозок	От прочих видов экономической деятельности	Всего	Железнодорожные пере- возки	От прочих видов экономической деятельности
Большой Токио					
Тобу	157,3	77,2	234,5	67	33
Сэйбу	98,3	97,8	196,2	50	50
Кэйсэй	35,1	52,6	87,7	60	40
Кэйо	77,5	40,0	117,5	66	34
Одакю	110,3	53,4	163,7	70	30
Кэйхансин					
Кинтэцу	182,8	48,1	230,9	79	21
Кэйхан	58,3	59,8	118,2	50	50
Ханкю	105,6	130,1	235,7	45	55
Хансин	27,7	47,1	74,8	37	63
Фукуока (с пригородами)					
Мэйтэцу	84,3	47,2	131,5	60	40

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2001.

В последующие годы ситуация в этой области начинает меняться, о чем свидетельствуют данные таблиц 55 и 56 за 2000 г. по 10 крупным частным железнодорожным компаниям. Из таблицы 55 следует, что доходы всех рассмотренных крупных частных железнодорожных компаний заметно увеличились в 2000 г. по сравнению с доходами в 1994 г., а доходы от прочих видов экономической деятельности в подавляющем большинстве компаний сократились. Такое увеличение доходов крупных компаний от перевозок по железным дорогам сопровождалось падением доходов от железнодорожных перевозок приватизированных компаний группы «JR». В восьми из десяти крупных железнодорожных компаний доля доходов от железнодорожных перевозок в структуре доходов от всех видов экономической деятельности стала не менее 50%.

Рассмотрим размер и структуру прибылей крупных частных железнодорожных компаний.

Данные таблицы 56 показывают, что доля прибылей от железнодорожных перевозок за 2000 г. по сравнению с 1994 г. увеличилась в 9 из 10 рассмотренных компаний, а доля непрофилирующих видов у них, наоборот, уменьшилась. Причиной этого явилась продолжительная рецессия, от которой пострадали как раз те отрасли, которые являются побочными для железнодорожных компаний. То есть отрасли, которые в начале XX в. помогали «вытянуть» железнодорожный транспорт из кризиса, в ходе рецессии конца XX в., наоборот, стали наиболее уязвимыми. Более того, если приватизированные компании группы «JR» значительно пострадали от рецессии, то железнодорожный транспорт крупных частных компаний пострадал в наименьшей степени.

Таблица 56

**Размер и структура прибылей
крупных частных железнодорожных компаний в 2000 г.**

Регион и название компан- нии	Прибыли, млрд. иен			Доля от всей прибыли, %	
	От железно- дорожных перевозок	От прочих видов эконо- мической дея- тельности	Все- го	Железнодорожные перевозки	От прочих видов эконо- мической дея- тельности
Большой Токио					
Тобу	29,5	5,9	35,4	83	17
Сэйбу	20,4	13,5	33,9	60	40
Кэйсэй	7,7	3,6	10,3	75	25
Кэйо	16,1	2,8	18,9	85	15
Одакю	24,9	7,9	32,8	70	30
Кэйхансин					
Кинтэцу	23,3	6,3	29,6	79	21
Кэйхан	9,8	2,7	12,5	79	21
Ханкю	20,2	17,1	37,3	54	46
Хансин	4,0	8,3	12,3	33	67
Фукуока (с пригородами)					
Мэйтэцу	9,9	6,5	16,4	60	40

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, 2001.

Причиной этого, на наш взгляд, стало то, что крупные частные компании обслуживают только густонаселенные районы и, соответственно, пассажирооборот у них значительный. Конечно, рецессия привела к сокращению платежеспособного спроса на поездки, но сокращение спроса произошло прежде всего на второстепенных направлениях. Частные компании обеспечивают перевозки служащих из пригородов на работу, студентов на учебу и другие деловые поездки, спрос на которые не может существенно сократиться из-за рецессии. В годы экономического подъема более прибыльными, как правило, становятся непрофилирующие виды экономической деятельности железнодорожных компаний.

Необходимо отметить, что диверсификация экономической деятельности крупных частных пассажирских железнодорожных компаний является важным фактором стабилизации доходов и в конечном итоге эффективности их функционирования. Не случайно опыт диверсификации частных городских и пригородных железных дорог перенимается руководством приватизированных компаний группы «JR». Японские эксперты особо настойчиво рекомендуют использовать опыт диверсификации убыточным приватизированным компаниям «Хоккайдо Рёкаку Тэцудо», «Кюсю Рёкаку Тэцудо» и «Сикоку Рёкаку Тэцудо». Расширять и углублять диверсификацию предполагает и руководство крупнейших японских приватизированных компаний «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо», «Токай Рёкаку Тэцудо» и «Ниси Рёкаку Тэцудо». Тенденция к стабилизации доходности и увеличению прибыльности крупных частных компаний, очевидно, сохранится в ближайшем будущем и нивелирует действие противоположающейся тенденции к сокращению доходов железнодорожных компаний в результате уменьшения численности и старения населения Японии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Процесс глобализации, охвативший сегодня многие страны мира, тесно связан с развитием международной транспортной инфраструктуры, и в первую очередь железных дорог, на долю которых приходится значительная часть наземных грузо- и пассажиро-перевозок. Железные дороги – важный инструмент этих процессов. Одновременно высокие темпы интеграции международного сотрудничества заставляют искать все новые пути повышения эффективности, чтобы отвечать требованиям времени. Отсюда появление международных транспортных коридоров, магистральных и высокоскоростных дорог и других нововведений, опирающихся на последние достижения науки и техники. Использование в этих коридорах унифицированных форм оформления и прохождения государственных границ не только ускоряет доставку грузов и пассажиров, но и является важным шагом к постепенной интеграции национальных транспортных путей в единую международную систему.

В век глобализации большой экономический интерес для развития евро-азиатских связей представляет так называемый Северо-Японский железнодорожный транспортный коридор. Согласно этому проекту предполагается соединить сеть железных дорог Японии с общеевропейской сетью железных дорог через порт Вакканай (о. Хоккайдо) и порт Корсаков (о. Сахалин), где будет проложен туннель под проливом Лаперуза (возможно, мост над ним) и Ванино – Холмск (о. Сахалин), где проектируется тоннель под Татарским проливом. Этот проект транспортного коридора между Японией и Европой японцы рассматривают наряду с планом создания железнодорожного сообщения между портом Симоносэки и портом Пусан (Южная Корея). Железнодорожный транспортный коридор как альтернатива морскому транспортному пути из Азии в Европу будет способствовать увеличению эффективности транспортировки грузов между Японией и Европой.

С открытием Северо-Японского железнодорожного транспортного моста воплотится в жизнь одно из предвидений видного американского ученого и политического деятеля Ляруша о ключевой роли железнодорожных транспортных коридоров, и в том числе между Японией и материковой частью Азии, в обеспечении экономических связей между «полюсами роста» в Европе и Азии.

Разворачивающаяся глобализация, характерными чертами которой являются дерегулируемый на жесткой монетаристской основе рынок и ослабленная хозяйственная роль государства, привела к осознанию правящими кругами Японии необходимости реформы в системе государственных железных дорог. Преобразование государственного железнодорожного транспорта стало возможным только в условиях общеэкономического курса правительства на либерализацию экономики, ориентацию на рыночный механизм, в том числе в области естественных монополий. Находившаяся у власти Либерально-демократическая партия решительно повела курс на приватизацию государственных предприятий.

Япония по праву является одним из мировых лидеров в деле реформирования железнодорожного транспорта, предложив свою модель приватизации, отличную от английской. Несмотря на определенные трудности, возникшие после приватизации, в целом реформы проводятся удачно. Опыт приватизации железных дорог Японии не остается без внимания в научно-практических кругах всего мира, и Россия не является исключением.

Реформа не вела к уменьшению контроля государства над деятельностью бывших государственных железнодорожных компаний. Статус даже трех основных приватизированных компаний, большая часть акций которых была продана на бирже, все же продолжает отличаться от статуса частных железнодорожных компаний. Правительство назначает исполнительных директоров и аудиторов всех семи компаний группы «JR», а для выпуска бонов, акций и других ценных бумаг железных дорог требуется разрешение министерства. Для демонтажа своих линий эти железнодорожные компании также должны получить разрешение министерства.

В целом в правительстве господствует осторожный подход к вопросу о полной либерализации рынка железнодорожных услуг. В век глобализации, характерной чертой которой является дерегулируемый

рынок, положение железнодорожных компаний группы «JR» остается если и не монопольным, то все же отличается от западноевропейских. Так, в Англии существует серьезная конкуренция между отдельными частными компаниями за право пользоваться общественными железнодорожными линиями и предоставлять железнодорожные пассажирские услуги. В Японии инфраструктура железнодорожного транспорта находится в собственности отдельных компаний и рынок железнодорожных услуг дерегулирован только в той его части, которая касается предоставления услуг компаниями, имеющими параллельное направление движения. Исключения составляют лишь случаи взаимного использования линий городских железных дорог и метро. Посредством государственных корпораций, фондов, госбюджета правительство в значительной степени регламентирует, регулирует и определяет рынок железнодорожных услуг, предоставляемых пассажирскими железнодорожными компаниями группы «JR».

Реформы управления железнодорожным транспортом Японии заслуживают не только чисто академического интереса, но и внимания российских политиков, руководителей министерств и ведомств, чиновников разных уровней. Снова и снова в научно-практических кругах нашей страны возникает дискуссия о необходимости демомонополизации естественных монополий и методах ее осуществления. Российские реформаторы настаивают на скорейшей приватизации железных дорог, но не всегда видят, с какими проблемами может столкнуться наше общество. Это и понятно – ведь мы стоим в самом начале процесса реформ на железнодорожном транспорте. Поэтому опыт Японии, прошедший уже достаточно далеко по этому пути, имеет большое значение. Процесс реформирования государственной корпорации «Кокутэцу» показывает, что японцы подходят к реформе весьма осторожно. До сих пор (а прошло уже больше двадцати лет с ее начала) идет совершенствование механизма управления приватизированными компаниями, осуществляется поддержка и контроль государства за их деятельностью.

Помимо приватизации государственных железных дорог есть и другой аспект проблемы воздействия процесса глобализации на развитие железнодорожного транспорта. Основными действующими силами глобализации являются крупнейшие мультинациональные фирмы. Но и менее крупные корпоративные группы выходят на ми-

ровой рынок и заинтересованы в снятии всех национальных барьеров для их экономической деятельности и установлении единых правил торговли. За крупнейшими японскими корпоративными группами, «Сони» (в 1997 г. включала 986 дочерних компаний), «Хитачи» (866) и другие, во втором эшелоне следуют такие крупные корпоративные пассажирские железнодорожные группы, как «Токио» (400 дочерних компаний), «Ханкю» (340), «Мэйтэцу» (294), «Кинтэцу» (152) и др. Крупнейшая частная железнодорожная компания «Токио» имеет широкий диапазон своей деятельности: осуществляет международные авиаперевозки, строит и эксплуатирует отели в Европе, Северной Америке, Юго-Восточной Азии и Океании. Компании «Кинтэцу» и «Ханкю» также расширяют масштабы своего влияния: создают заводы по производству подвижного состава по всей Азии. Предполагает создать зарубежные дочерние компании и бывшая государственная пассажирская железнодорожная компания «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо», успешно осуществляющая в Европе консалтинг в области развития современной железнодорожной техники и технологии.

В век глобализации модифицируется роль японских железнодорожных компаний, которые всё меньше занимаются пассажирскими и, особенно, грузовыми перевозками и всё активнее вторгаются в другие сферы экономической деятельности, выступая на мировой экономической арене в качестве крупных международных производителей товаров и, главное, услуг.

В наше время центр тяжести научно-технического прогресса активно перемещается в область телекоммуникаций и информационных технологий, транспорта, логистики. Именно в этих отраслях экономика может сделать новый серьезный прорыв, а они, как локомотив, потянут за собой и другие отрасли. Между тем среди всех видов транспорта железнодорожный нередко называют устаревающим. Подтверждаются эти высказывания уменьшением доли железных дорог в перевозках грузов и пассажиров. Последнее связывается в первую очередь с увеличением доли высокотехнологичных и малообъемных грузов, а также с конкуренцией со стороны морского, автомобильного и авиационного транспорта.

И все же очевидно, что в условиях глобализации железнодорожный транспорт может не только выжить, но и процветать при одном условии: широкой диверсификации (частные компании настолько ди-

версифицировали свою деятельность, что в структуре их совокупных доходов доходы от железнодорожных перевозок составляют лишь от 2 до 10%). Частные пассажирские компании приступили к диверсификации своей деятельности еще в начале XX столетия. Борьба за выживание в условиях острой конкуренции и значительных ограничений расширения сети частных железных дорог государством привела их к необходимости дополнительного привлечения пассажиров к уже имеющимся дорогам. Эти компании строили магазины, отели, рестораны, жилые дома, а затем целые кварталы и даже небольшие города. Создавалось много учреждений культурного назначения: театров, картинных галерей, музеев, спортивных сооружений (спортплощадок, тренировочных залов, стадионов), предприятий бытового обслуживания. Позже были образованы дочерние компании, занимающиеся ремонтом рельсовых путей и вагонов, обслуживанием железнодорожного хозяйства, затем появились автобусные линии, агентства морских и воздушных перевозок, дорожно-строительные дочерние предприятия, таксопарки.

В последние годы частные железнодорожные компании все шире развивают туризм. Некоторые из них вторгаются в информационный бизнес, включая кабельное телевидение и компьютерные сети. Подсоединение к международным информационным сетям и проведение научно-исследовательских работ в области создания региональной компьютерной «паутины» – это далеко не полный список мероприятий, подтверждающих выход крупных компаний на международный рынок со своей хозяйственной деятельностью и их активном участии в международном разделении труда.

История железных дорог Японии показывает, что, последовательно пройдя стадии зарождения и расцвета, японские пассажирские железнодорожные компании модифицировали свою деятельность, превратившись в многоотраслевые синдикаты (олигополии), и на современной стадии своего развития начали преобразовываться в транснациональные корпорации. Грузовой железнодорожный транспорт, пройдя стадию расцвета, утратил свое значение в обеспечении грузовых перевозок внутри страны. В условиях глобализации его возрождение возможно, на наш взгляд, только с созданием Северо-Японского железнодорожного транспортного коридора и интеграцией японской железнодорожной сети в единую международную транспортную систему Евразии.

Схема железных дорог

Рисунок 3



S U M M A R Y

The process of globalization which today engulfed the majority of world countries, is most closely related to the development of international transportation infrastructure and, in the first turn, of rail roads, which have the significant portion of land cargo- and passenger transportation service. The railroads are the important instrument of these processes. Simultaneously the high tempos of the international cooperation force to search for the new ways of upgrading the efficiency with the aim to satisfy the time demands. Starting from this fact there is observed the appearing of international transportation corridors, long-distance line's and high speed roads and of other innovations based on the recent science and technology achievements. The use in these corridors of unified forms of customs clearance and passing through the state borders not only expedites the cargos and passengers delivery but it is an important step to gradual integration of national transport ways of the developed and developing countries into the single international system.

Japan started railway construction half a century after Great Britain, Germany, USA and some other countries of Europe and America. However the country caught up with them quickly and became the leader in railway business. It undoubtedly proved to be the best by opening the world first high-speed railway (shinkansen).

The Japan's railway history numbers four main periods of railway development: the first is from the beginning to the nationalization of railways (1872-1906); the second is from the nationalization to the foundation of Japan National Railways – Kokutetsu (1906-1949); the third is from the dawn of Kokutetsu to its decline (1949-1987); the fourth is from the splitting up the state owned railway network and privatization to nowadays (1987-...). Each period has it's own drastic characterizing features but dialectically comes from the previous.

In the 21st century Japan's railways face many new grave challenges: decreasing and aging population, stagnant economy, worsening environment. However railway passenger transport has good chances in populated areas.

Научное издание

Авдаков Игорь Юрьевич

**Железные дороги Японии
от вестернизации до глобализации**

*Утверждено к печати
Институтом востоковедения РАН*

Редактор М.С. Баландина

Корректор М.Я. Колесник

Верстка Д.С. Севальнев

Подписано 01.02.2012
Формат 60х90/16. Бумага офсетная.
Усл. печ. л. 10,75. Уч.-изд. л. 9,5.
Тираж 100 экз. Зак. №

Федеральное государственное
бюджетное учреждение науки
Институт востоковедения РАН
107031 Москва, Рождественка, 12
Информационно-издательский отдел
Зав. отделом А. В. Сарабьев
E-mail: izd@ivran.ru

