

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ

И.Ю. Авдаков

**ТРАНСПОРТ ЯПОНИИ:
ОТ ПЕРИОДА МЭЙДЗИ ДО ПЕРИОДА ХЭЙСЭЙ
(1868–2019 гг.)**

Москва
ИВ РАН
2021

ББК 39 (5Я)

A18

Ответственный редактор: А. В. Акимов

Рецензенты: д.э.н. В. А. Исаев, д.и.н. М. А. Шпаковская,
д.э.н. И. Р. Томберг

Утверждено к печати Издательской комиссией
Ученого совета Института востоковедения РАН

Авдаков И. Ю.

A18 Транспорт Японии: от периода Мэйдзи до периода Хэйсэй (1868–2019 гг.) / Отв. ред. А. В. Акимов; Ин-т востоковедения РАН. – М.: ИВ РАН, 2021. – 224 с.

ISBN 978-5-907384-68-2

В монографии показано, как макроэкономическая политика японского государства влияла на экономический рост в транспортной отрасли. В ходе своей эволюции транспорт Японии приобрел совершенно особые черты, отразившие своеобразие традиций, культуры, быта, социально-экономических и географических условий Страны восходящего солнца, оказывая самобытное воздействие на социально-экономическое развитие страны. Выявлена последовательность фаз первоначально активной роли японского государства в создании транспортной инфраструктуры с помощью крупных проектов, затем замещение государства частными компаниями и, наконец, синтез этих двух ролей через организацию государственно-частного партнерства. Определены перспективы научно-технического прогресса в области транспорта.

© Авдаков И. Ю., 2021

© ФГБУН ИВ РАН, 2021

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
Глава I. Состояние транспорта до периода Мэйдзи и начало строительства железных дорог (1872–1905 гг.)	9
Развитие транспортной инфраструктуры до второй половины XIX в.....	9
Первые железные дороги: вестернизация и научно-технический прогресс	19
Роль железных дорог в экономическом развитии отдельных районов.....	31
Глава II. Развитие и национализация транспорта (1906–1948 гг.)	41
Две волны огосударствления и строительство легких железных дорог	41
Расширение сети городского и пригородного транспорта крупных экономических районов.....	62
Развитие морского торгового судоходства в период милитаризации экономики	70
Становление автодорожного и авиационного транспорта	77
Транспорт в годы Второй мировой войны и первые послевоенные годы.....	79
Глава III. Преобразование и расцвет японского транспорта (1949–1988 гг.)	85
Образование государственной железнодорожной корпорации «Кокутэцу» и научно-технический прогресс	85
Автомобильный транспорт в конкурентной борьбе с «Кокутэцу».....	95
Развитие городского и пригородного транспорта.....	100
Финансово-экономический кризис «Кокутэцу» и ее реорганизация ...	106
Значение морского транспорта для японской экономики.....	116
Глава IV. Развитие транспорта в период Хэйсэй (1989–2019 гг.):	129
Транспорт Японии в океане экономических и природных потрясений	129
Морской и авиационный транспорт в международных перевозках.....	138
Роль морского транспорта во внутриазиатских перевозках.....	155
Автодорожный транспорт и научно-технический прогресс	158
Железнодорожный транспорт: настоящее и будущее.....	165
Заключение.....	218
Приложение	222

ВВЕДЕНИЕ

Быстрое экономическое развитие и научно-технический прогресс вывели Японию во второй половине XX века в мировые лидеры в области транспорта. 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. Их изобретение и пуск были бы невозможны без инноваций. Японский опыт создания скоростных железных дорог применяется во многих передовых странах мира. Но XXI век, бесспорно, станет свидетелем широкого распространения поездов нового поколения (на магнитных подвесках), развивающих скорость свыше 500 км/ч, и Япония успешно проводит научно-исследовательские и конструкторские разработки в этом направлении.

В то же самое время Япония – одна из крупнейших в мире автомобильных держав. Японские концерны Тойёта, Хонда, Дайхацу, Нисан, Судзуки, Мазда, Мицубиси, Субару, Исудзу, Кавасаки, Ямаха и др. известны повсеместно. Они создают и производят грузовые и легковые автомашины, автобусы, обеспечивая грузо- и пассажирские перевозки по высокотехнологичным дорожным магистралям. Настоящим прорывом в автомобилестроении XXI в. явится создание экологически чистого и при этом экономичного автотранспорта. Над этой инновационной проблемой работает огромное число японских ученых и инженеров.

На базе внедрения достижений научно-технического прогресса Япония создала современный морской транспорт, реконструировав и модернизировав порты, построив новые мощные корабли. Она заняла передовые позиции в мировом судоходстве. Страна одна из первых создает суда, исполь-

зующие электрические аккумуляторы в качестве источника энергии.

Есть у Японии и другие, хотя и менее известные, но не менее впечатляющие научно-технические достижения в области транспорта. Все четыре основных японских острова – Хонсю, Кюсю, Сикоку и Хоккайдо – имеют сообщения по мостам и туннелям. Самый длинный в мире туннель, проложенный по морскому дну, соединяет острова Хонсю и Хоккайдо. Проекты авто- и железнодорожных мостов и туннелей, которые предполагается построить в ближайшее время, еще более грандиозны.

Причины и особенности таких достижений Японии в области транспорта мало изучены в нашей стране и за рубежом. Поэтому критическое исследование опыта этой страны, выявление его применимости для российской экономики может оказаться весьма полезным.

Успехи Японии были бы невозможны без взвешенной государственной политики по определению приоритетов в области транспорта.

Но все ли определяется только правильно расставленными приоритетами и финансированием проектов? Тогда почему целый ряд европейских стран, где был более высокий уровень инвестиций в транспортную инфраструктуру, а начальный уровень ее развития выше, отстал от Японии, которая вышла из Второй мировой войны разоренной и с разрушенной транспортной структурой?

Стремительное развитие транспорта Японии в годы высоких темпов роста сменилось на умеренное развитие. В эти годы в условиях глобализации и либерализации национальных рынков Япония одной из первых приступила к приватизации транспортной инфраструктуры. Были разгосударствлены многие причалы морских портов, терминалы аэропортов. Особо широко приватизация охватила железнодорожный транспорт.

Но в ходе продолжительной экономической депрессии стало очевидно, что приватизация явилась лишь паллиативной мерой. Она не решила многие вновь возникшие про-

блемы страны и, главное, не смогла ответить потребностям региональной экономики и населения. В XXI веке остро встал вопрос о необходимости пересмотра основ транспортной политики в условиях низких темпов роста, демографических и финансовых проблем.

Желание понять причины быстрого и эффективного развития транспорта Страны восходящего солнца и превращения его в лидера мировой транспортной индустрии в годы высокого и умеренного роста, определить перспективы в условиях ухудшения экономического положения страны, выявить его особенности и специфическую роль в современной жизни Японии приводит к мысли о необходимости изучения его исторических корней, определения тенденций развития на тех или иных этапах этого развития. А приступить к анализу исторических основ и эволюции транспорта возможно только, если рассмотреть и тот исторический фон, на котором происходило его зарождение.

Временные рамки рассмотрения проблемы представляется целесообразным определить от периода Мэйдзи до периода Хэйсэй¹, то есть от времени прорыва международной самоизоляции Японии и перехода ее на капиталистический путь развития, укрепления национальной экономики за счет модернизации и до наших дней, характеризующихся процессами глобализации и региональной интеграции. Развитие транспорта до середины XIX в. изложено в кратком виде, так как задачи, стоящие перед исследованием, не требуют подробного изложения предшествующего периода положения дел в отрасли. Но, как уже было упомянуто, рассмотрение вопросов транспортного строительства в прошлом позволяет понять «геном» развития транспортной инфраструктуры.

Автор не ставил перед собой задачу всестороннего и исчерпывающего рассмотрения всех видов транспорта в их

¹ Вся история развития общества Японии подразделяется на эпохи и периоды. Периоды, как правило, определяются годами правления императоров. Период Мэйдзи – правление императора Муцухито (1868–1912 гг.), период Тайсё – правление императора Ёсихито (1912–1926 гг.), период Сёва – правление императора Хирохито (1926–1989 гг.), период Хэйсэй – правление императора Акихито (1989–2019 гг.).

исторической ретроспективе. Каждая отрасль японского транспорта является самостоятельным предметом исследования и заслуживает отдельного рассмотрения. В этой монографии акцент делается на изучении тех видов транспорта, роль которых в экономическом развитии возрастала и стала основной на тех или иных этапах эволюции народного хозяйства страны.

В нашей и зарубежной экономической литературе нет комплексных работ, посвященных анализу проблем и перспектив развития транспорта Японии, взаимосвязи транспорта с другими отраслями экономики, взаимодействию и конкуренции отдельных его видов, государственному регулированию в этой сфере экономики. В России и за рубежом анализ развития японского транспорта сильно отстает от исследования других отраслей и сфер экономики. Вместе с тем перспектива превращения Японии в крупного торгового партнера России, использования транзитного потенциала РФ для транспортировки японских и восточноазиатских товаров по Северо-японскому транспортному коридору и Северному Ледовитому океану, создания современного транспорта России при творческом и критическом осмыслении опыта Японии определяют важность изучаемой темы.

Для раскрытия темы использовались японские правительственные и частные издания, статистические сборники и справочники, отраслевые журналы, энциклопедии, материалы частных отраслевых фондов. Кроме японских источников были использованы статистические материалы и обзоры международных организаций, такие как Lloyd's Register of Shipping, Statistical Yearbook, Statistical Yearbook for Asia and Pacific.

При изучении общих проблем экономики Японии автор опирался на труды японоведов ИВ РАН, ИМЭМО, ИДВ, экономических институтов Дальневосточного отделения РАН.

Раскрыть некоторые исторические аспекты развития транспорта помогли материалы российских архивов. Особо интересные архивные документы были обнаружены в Рос-

сийском государственном архиве Военно-морского флота (Санкт-Петербург).

Во время посещений Японии автор имел важные для осмысления и написания рукописи встречи с руководством и специалистами Японского института транспортных исследований, Института исследований железнодорожной техники, Культурного фонда восточной японской железной дороги, Университета экономики и права (г. Осака), Осацкого государственного университета, редакций ряда отраслевых журналов.

Автор выражает коллективу Отдела японских исследований Института востоковедения РАН глубокую признательность за многолетнее содействие.

Глава I

СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТА ДО ПЕРИОДА МЭЙДЗИ И НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (1872–1905 гг.)

Развитие транспортной инфраструктуры до второй половины XIX в.

Своеобразная территория Японии – страны, расположенной на четырех основных и тысячах мелких островов протяженностью около 4000 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.

В те далекие времена реки, не такие мелководные, как теперь, были судоходны в среднем и нижнем течении. Но само географическое положение и конфигурация основных островов, имеющих большую протяженность и малую ширину, а также направление рек к морю превратили именно морской транспорт в главный перевозчик в сообщениях внутреннего водного транспорта.

Первые описания морских судов и судоходства содержатся в крупнейших памятниках письменности Древней Японии – Кодзики (712 г.) и Нихон сёки (720 г.). В них имеются записи о том, что прообразом японских судов явились корабли Королевской Силлы, существовавшей на Корейском

полуострове. Древние рукописи свидетельствуют, что в 600 г. начались регулярные морские сообщения с Китаем². По мере развития товарного производства в Японии росло прибрежное судоходство. Но вплоть до конца XVI века оно обеспечивало поставки грузов в основном в пределах одного залива. В начале XVII в. ситуация стала меняться. Появились первые более совершенные суда европейского типа грузоподъемностью 80 и 120 рег. тонн. Однако развитие современного судостроения было задержано на более чем два с половиной столетия в связи с политикой международной изоляции, проводимой Японией с начала XVII века.

Во времена сёгуната (1603–1867 гг.) был введен строгий запрет на строительство судов водоизмещением более 500 коку (49 рег. тонн). Но уже в 1673 г. сёгунат был вынужден пойти на послабления и разрешить использование более вместимых судов – 1000 коку и более (98 рег. тонн и выше) для обеспечения растущего товарооборота между крупными городами, расположенными по побережью.

Во второй половине XVII века самые распространенные в то время парусные суда хоккокубунэ³ (до 98 рег. тонн) стали уступать место новым судам с более совершенной конструкцией бэдзайсэн, а в XVIII веке были полностью ими заменены. И хотя водоизмещение парусников этого типа было даже меньше, но их усовершенствованная конструкция позволяла увеличить скорость движения и, например, сократить время в пути от Осаки до Эдо с 30 до 4 дней при попутном ветре. Этими судами вывозились рис, сакэ, лес, удобрения и другие товары из северных портов Хокурику по Японскому морю на юг и затем Внутреннему Японскому морю в крупнейший торговый центр Японии – Осаку. Здесь часть товара разгружалась, а другие (например шёлк, текстиль, продукты питания) погружались и отправлялись в столицу – Эдо.

² Нерегулярные рейсы, обеспечивающие в основном доставки подати, осуществлялись еще в I веке до нашей эры.

³ Другое название – китамаэсэн.

Другие суда из северных портов Хонсю, расположенных на побережье Японского моря, огибали по проливу Цуругу о. Хонсю, и на них перевозились грузы также до Эдо.

Парусные суда бэйдзайсэн свидетельствовали о научно-техническом прогрессе в области кораблестроения в то время. Но только в период Мэйдзи произошла промышленная революция в области морского транспорта.

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 продвижения 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 мяте-

жей»⁴. 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 некоторые проложенные ранее – в периоды Нара (710–784) и Хэйан (794–1185) – дороги пришли в запустение. Децентрализация отрицательно сказывалась на строительстве крупных дорог.

Следующий важный этап в обустройстве дорожной сети связан с эпохой 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 того периода, 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 местности, а на освобождавшихся землях шло увеличение площадей под рис и хлопок⁵. 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 прокладывания каналов, засыпки болот, строительства дорог, мостов, портов, т.е., выражаясь современным языком, создавалась экономическая инфраструктура...»⁶.

⁴ Мещеряков А.Н. Объем письменной информации в Японии VII–X вв. – В сб.: Ландшафт и этнос. М., 1999, с. 96.

⁵ Лещенко Н.Ф. Япония в эпоху Токугава. М., 1999, с. 134.

⁶ Тимонина И.Л. Традиционные основы региональной политики японского государства. – В сб.: Япония 2000: консерватизм или традиционализм. М., 2000, с. 174.

Транспортные пути, по которым доставлялись товары, простирались зачастую на сотни километров. Рис из Тохоку (север о. Хонсю) и Хокурику (центр о. Хонсю) поступал в Эдо⁷ и Осаку. 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 играло прибрежное и речное судоходство. В начале XVII в. началось каботажное судоходство между Осакой и Эдо. В новую столицу везли из главного торгового центра Японии (Осаки) рис, хлопок, сою, сакэ и другие товары. В Осаке рис и основную местную продукцию из районов Тохоку и Хокурику перевозили вдоль западного побережья. Основную продукцию из Осаки, 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 играло речное судоходство. Перевозку грузов осуществляли владельцы лодок, а отвечали за организацию доставки товаров речные оптовые торговцы (тонъя). Все чаще тонъя становились собственниками транспортных средств и, выплачивая промысловый налог бакуфу⁸, выполняли единые торгово-транспортные функции. На небольшие расстояния грузы перевозились в основном вьючным 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

⁷ Эдо – древняя столица Японии.

⁸ Бакуфу – правительство сёгуна.

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.

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 даймё¹⁰, 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 гужевую 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»¹¹.

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

¹⁰ Даймё – крупные владельцы земли; в эпоху Тогугава непосредственно подчиненные бакуфу крупные феодалы или приравненные к ним лица.

¹¹ Nippon. Archiv zur Beschreibung von Japan. 1832–1851.

(нобори) в Киото или вниз (кудари) в Эдо¹². 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 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»¹³.

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, развлечением 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 путеше-

¹² 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».

¹³ Traganou Jilly. The Tokaido – Scenes from Edo to Meiji Eras. // Japan Rail-way and Transport Review. 1997, № 3, с. 18.

ствии, 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, выполненной им позднее.

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 должен был 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 получить 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 коммодором 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. Путятин¹⁴. Хотя коммодор Перри и отверг идею объединить усилия России и США, однако само прибытие русского адмирала, безусловно, повлияло на решение сёгуната (феодалное правительство) установить отношения

¹⁴ Именно русская делегация впервые показала в Японии модель железной дороги и паровоза.

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.

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»¹⁵.

Страну возглавил молодой и энергичный император Муцухито (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.

¹⁵ Маркарьян С.Б. Институт императора как фактор устойчивости государственной системы в Японии. / Консерватизм и традиционализм. М. 2000, с. 26.

Первые железные дороги: вестернизация и научно-технический прогресс

В период Мэйдзи (1868–1912) особое значение стал приобретать железнодорожный транспорт. Развитие капитализма в стране вызывало острейшую необходимость в создании соответствующей транспортной инфраструктуры. Но помимо экономической имелась и не менее важная политическая причина создания железных дорог. Это – потребность в централизации власти, усилении ее военного могущества, укреплении 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 сумеют 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.¹⁶ Предварительное инженерно-техническое обследование пути первой железной дороги между Токио и Иокогамой 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 однопутной, 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 Зеландии¹⁷.

Первые десять локомотивов для железной дороги Токио – Иокогама были закуплены у пяти разных английских фирм: один локомотив весом 19 т – у «Вулкан Фаундри» (Нью-тон-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 «Дабе» (Глазго) и один весом 22 т – у «Йоркшир Энжин» (Шеффилд). Британские пассажирские вагоны с самого начала применялись как на железной дороге Токио –

¹⁶ 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». Tokio: Kodansha, 1993; «A History of Japanese Railways 1872–1999». Tokio: East Japan Railway Culture Foundation, 2000; «Japan Railway and Transport Review», № 1–40 и др.

¹⁷ Akira Saito. Why Did Japan Choose the 3'6 / Narrow Gauge? // Japan Railway and Transport Review. 2002, № 31, с. 33.

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 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 Осакой 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 бонов¹⁸ 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 из-за возникших в ходе строительства инженерно-технических проблем. 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

¹⁸ Железнодорожные боны – государственные казначейские ценные бумаги, выпущенные для покрытия государственных расходов на железнодорожное строительство.

для прохождения твердых горных пород существовавший на то время в Японии уровень техники и технологий. 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).

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», широко-масштабное 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, Осаки, 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. широкомасштабного 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 изобилдовал

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 железными дорогами и строить их 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 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, которое отвечало бы увеличивающемуся на них спросу. С этого времени возобновился импорт вагонов из Англии и Германии.

Второй этап освоения японцами мировой железнодорожной техники и технологий 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, принадлежавшем «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, принадлежавшем «Ниппон Тэцудо», с 1901 по 1906 г. – 7. Кроме того, образованное в Осака

в 1896 г. как независимое частное предприятие «Кися Сэйдзё Кайся»¹⁹ с 1901 по 1908 г. выпустило 58 локомотивов.

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	Паро- возы	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

Выпуск стали для отдельных частей локомотивов начался в Японии на образованном в 1901 г. сталеплавильном заводе в Явата²⁰. 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 дру-

¹⁹ Позже компания «Кися Сэйдзё Кайся» была поглощена более крупной корпорацией «Кавасаки Дзюкогё», являющейся в наше время самым крупным производителем подвижного состава.

²⁰ Явата – индустриальный район на севере г. Китакою, расположенного в северной части префектуры Фукуока.

гих требующих специальной обработки изделий из стали. С этого времени количество сложных изделий для локомотиво- и вагоностроительных заводов, производимых на национальных предприятиях, превысило число импортируемых 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 неполным, 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 Осаке (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 архитекто-

рами, 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 архитектуры. Среди них были такие прославившиеся впоследствии 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 Сан ко Дзюмен – Тэйсядзё но дзю»²¹. 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,

²¹ Коцу Секкей, Эки Но Ханаси, Сейдзяндэ, 1898.

желавшего строить здания вокзалов в стиле дворца Момояма, ответил, что «станции должны строиться в западном стиле»²². При этом он использовал 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 японцев²³.

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 Масару²⁴ провозгласил в июле 1891 г. новую железнодорожную политику. Она включала следующее: первое – разработать 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 подготавливал 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 пре-

²² Kuniaki Ito and Masatsugu Chiba. Railway Stations and Local Communities in Japan // Japan Railway and Transport Review, № 28, September 2001, с. 7.

²³ Там же, с. 8.

²⁴ 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.

пятствовали этому: во-первых, у государства не было необходимых финансовых средств, чтобы самостоятельно полномасштабно развить железнодорожную сеть; во-вторых, частный капитал вкладывал значительные средства в разработку новой техники. Основываясь на предложениях Иноуэ, правительство послало на утверждение в парламент Акт о железнодорожных богах 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 развёртывании 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 стро-

ительстве 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 государственных финансовых средств на строительство дорог, облагораживание 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 – Управлением 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 шелкопрядильных 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, Сувай Ина – 50, 130, 200 и 240 км на запад от Токио соответственно²⁵ (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

²⁵ Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Токио, 2000, с. 20–22.

соединила северную часть района Нагано с портом Иокогама. 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.

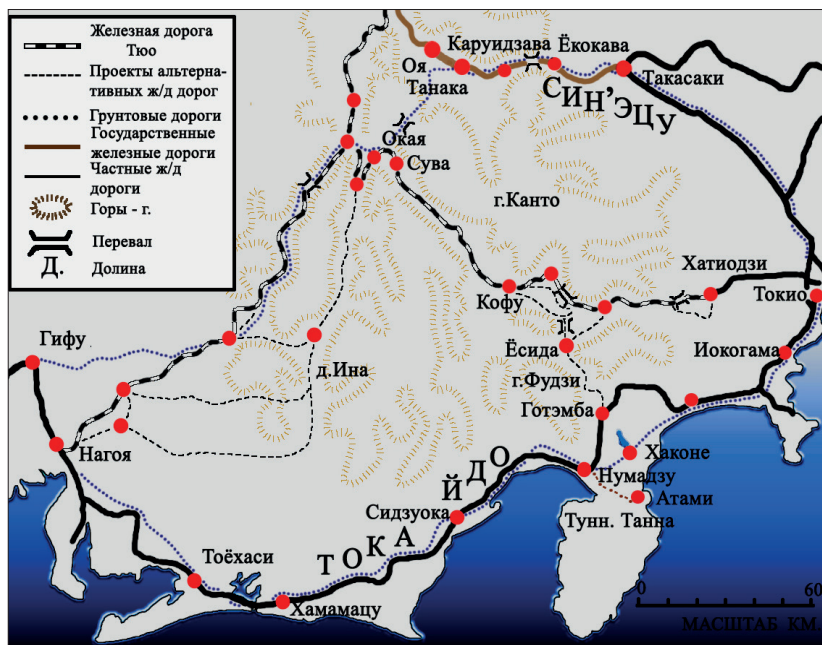


Рис. 2. Железные дороги Токайдо, Син'эцу

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, железнодорожную линию уже в 1905 г. продлили до Окая (за станцией Сува) – одного 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 Осаку, 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, находящемся 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 предприя-

тий вызвал потребность в строительстве железной дороги между Хатиодзи (знаменитого почтового города и крупнейшего рынка шелка в этом районе) и Иокогамой. В 1905 г. частная железнодорожная компания «Ёкохома Тэцудо» получила лицензию на строительство железной дороги, а в 1908-м дорога была пущена в эксплуатацию, и начались перевозки различных грузов, в первую очередь шелка, хлопчатобумажных тканей, военной амуниции, дров и др.

Увеличивающийся товарооборот города Хиросимы, 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»²⁶.

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

²⁶ Российский государственный архив Военно-морского флота. С.-Пб. 417, дело 2317, л. 177.

строительных фирм Токио известняк, добываемый в горах Кацубо. Линия соединила Кандзима и Мусаси – Ицукаити. Все эти железные дороги обеспечивали большие объемы перевозок строительных материалов для Токио, Иокогамы, их пригородов, а также других городов.

В Хокурику железнодорожное строительство велось для обеспечения растущего объема перевозок риса, сои, продукции текстильной и металлургической промышленности, лесопroduкции, 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 туннел. В 1884 г. было завершено строительство между станциями Янагасе и Янагасе туннел²⁷ и, таким образом, началось сообщение между Майбара и Канегасаки²⁸. 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 непрерывное движение по всей линии Майбара – Наоэцу.

Итак, вслед за идущей вдоль Тихого океана железной дорогой Токайдо была построена аналогичная дорога вдоль Японского моря в Хокурику²⁹. В дальнейшем она была проложена до г. Ниигата, а от станции Ниицу в префектуре Ниигата до Акита была построена вдоль Японского моря 272-кило-

²⁷ Станции было дано английское название.

²⁸ Железнодорожное сообщение между Майбара и Нагахана (префектура Сига) было открыто ранее как часть железнодорожной магистрали Токайдо. Makolo aoki. Hokuriku region // Japan Railway and transport Review. 2003, № 356, с. 64–65.

²⁹ Makolo aoki. Hokuriku region // Japan Railway and transport Review. 2003, № 356, с. 64–65.

метровая 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 Хоку-рику, ранее транспортировавшаяся водным путем, 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	Г осударственные 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	11595	819
1905	4403	640	17127	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 городской 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 не только наблюдалось 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 37³⁰. 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 в руках либо 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,

³⁰ Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Токио, 2000, с. 20.

Осаки, 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 впоследствии ее маршрут был продлен вглубь 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 – Беппю, 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 города 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-тех-

нического 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 внесли 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 господствовали 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 1872 г. местными властями г. Киото в Министерство общественных работ (Кокё джигё сё), министерство ответило: «Время, которое указывает колокол наверху 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»³¹.

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 светлым или темным часам суток, что было характерно для феодальной сельскохозяйственной Японии) создавало одно из многочисленных условий успеха индустриализации, модернизации и вестернизации.

³¹ Nakamura Naofumi. Railway Systems and Time Consciousness in Modern Japan. // Japan Review. 2002, № 14, с. 21.

Глава II

РАЗВИТИЕ И НАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА

(1906–1948 гг.)

Две волны огосударствления и строительство легких железных дорог

В межвоенный период железнодорожный транспорт получил первоочередное развитие.

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 поддержки 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 активнее стала проводиться политика самостоятельного развития в области железнодорожного транспорта, направленная на вытеснение иностранного капитала. Только путем огосударствления этой отрасли можно было решительно потеснить иностранный капитал.

Принятие Закона о национализации железных дорог проходило нелегко. Правительство направило Закон в палату представителей (сюггин) 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 заседаний 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 и всю собственность компаний. Данные о национализированных частных предприятиях представлены в таблице 4.

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	12500	30997	79	102	1753
Кобу тэцудо	01.10.1906	44,7	5500	14600	13	62	266
Ниппон тэцудо	01.11.1906	1384,4	66000	142495	368	857	6411
Ган'эцу тэцудо	01.11.1906	79,6	6000	2521	6	23	112
Сангё тэцудо	01.12.1906	667,1	36100	78850	152	534	2075
Нисинари тэцудо	01.12.1906	7,3	1650	1705	4	23	227
Кюсю тэцудо	01.07.1907	717,7	62000	118856	256	391	7148
Хоккайдо тэцудо	01.07.1907	255,8	6340	11452	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	24182	36130	121	571	1273
Сангу тэцудо	01.10.1907	42,0	1900	5729	10	88	74
ВСЕГО:		4542,4	243312	479323	1118	3070	20745

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

Таблица показывает, что государство выкупило ответственность 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.

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 сены³².

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 ровно 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 ровно и по причине сравнительной дороговизны ее сооружений,

³² Eiichi Aoki, Matsuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000.

дороговизны, вызванной условиями местности: между Осака и Фукуяма пришлось построить много мостов и 18 тоннелей»³³. В-третьих, государство сохранило (вопреки унификации) ряд льготных тарифов (например, на перевозку 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», «Тюгоку Тэцудо»). Кроме того, частные компании владели электрическими железными дорогами, трамвайными линиями и мелкими железными дорогами.

Экономическое развитие регионов, особенно сельских, вызывало 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)³⁴ 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 21000 иен, а с колеей 1067 мм – 34000 иен³⁵. Кроме того, закон предусматривал предоставление значительных государственных субсидий на строительство частных местных

³³ Российский государственный архив Военно-морского флота. СПб. 417, дело 2309, л. 135.

³⁴ Ширина колеи легкой железной дороги – 762 мм.

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

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. Кроме того, одна трамвайная компания также стала считаться компанией легких железных дорог³⁶. 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 объем нового строительства 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 строительства 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

³⁶ Там же.

Окончание табл. 5

Фискальный год	Лицензированная протяженность пути	Переведенные в разряд легких ж/д	Завершение стр-ва лицензированных ж/д	Национализировано ж/д	Открыто путей ж/д
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).

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 начатых объектов 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 работ. 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» отрасли. Значительную роль в принятии решения о расширении строительства 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 отвечало не только и не столько общенациональным экономическим потребностям, сколько политическим интересам влиятельных представителей сельских районов в парламенте. Гонка в строительстве легких дорог при отсутствии необходимых финансовых средств вела к тому, что нередко они 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)³⁷. Строительство новых государственных железных дорог с каждым годом расширялось. При этом нередко оно опережало строительство по Закону от 1892 г. Так, легкая железная дорога Ококую, 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 ее проведения. В результате в 1916 г. парламент убрал этот объект из Закона от 1892 г., а уже в 1917 г. начались строительные работы. 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.

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., железнодорожная сеть все же расширялась.

Таблица 6

Длина государственных и частных железных дорог, км

	1910	1915	1920
Государственные железные дороги	7836,3	9266,2	10427,9
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. оно было почти полностью завершено. Недостроенными оставались

³⁷ Eiichi Aoki. Construction of Local Railways // Japan Railway and Transport Review. 1995, № 34, с. 36.

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 Осаки.

В 1917 г. последовала **вторая** (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 брали в аренду 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. 7).

Таблица 7

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 национализации засвидетельствовала немало. Поэтому национализацию 1917–1927 гг. правительство проводило осторожно 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 про-

изошло 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, сколько локальных железных дорог. План Министерства железных дорог по строительству 149 путей общей протяженностью 10158 км получал силу закона. Если Закон о легких железных дорогах от 1910 г. предусматривал создание государством благоприятного экономического климата 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 дорог³⁸. Закон от 1922 г. отводил ему особую роль в строительстве дорог местного значения. Впервые планировалось их столь широкое строительство по всей стране – даже на островах Садо в Японском море и Авадзи во Внутреннем Японском море.

К моменту начала реализации нового Закона 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.³⁹ 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

³⁸ Ширина стандартной колеи для Японии в те годы – 1067 мм.

³⁹ Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. The History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 102.

во изменение уже существовавших магистральных дорог. Финансовые затраты на строительство таких участков пути учитывались в бюджетной статье «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-километровый тоннель Танна), 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 возраставшая 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. 8).

Таблица 8

Длина государственных железных дорог, км

Год	Длина железных дорог	Электрифицировано
1910	7836,3	48,9
1915	9266,2	84,4
1920	10427,9	94,1
1925	12590,6	177,6
1930	14574,9	234,9
1935	17138,2	582,3
1940	18400,0	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. 9).

Таблица 9

**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 продление 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 имела 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 были 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. И по другим стандартам строительство сельских дорог стало еще дешевле, чем строительство магистральных дорог. Результатом введения стандартов явилось относительное увеличение длины 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 41000» (длина – 16 м 22 см, вес – от 20 т).

Всего с 1932 по 1936 г. было выпущено 139 дизельных моторных вагонов «Киха 41000»⁴⁰. 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 40000» (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 42000» (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. – 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 в грузовых составах по всей стране, но на второстепенных направлениях.

Увеличение парка подвижного состава государственных и частных железных дорог можно увидеть по данным таблиц 10 и 11.

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 таблиц 12 и 13.

⁴⁰ Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 107.

Таблица 10

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

Год	Локомотивы			Электро- моторные вагоны	Дизель- ные моторные вагоны	Пасса- жирские вагоны	Грузовые вагоны
	Паровозы	Электро- возы	Тепло- возы				
1910	2231	-	-	44	4*	5610	34750
1915	2656	12	-	130	22*	6630	43451
1920	3284	22	-	290	18*	7764	52199
1925	3830	77	-	734	18*	9550	59607
1930	4088	2*+97	2	1128	12+14*	10422	68353
1935	3938	173	13	1450	232+11*	9197	69940
1940	4882	200	13	1701	263+9*	10765	96972

* 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 11

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

Год	Локомотивы			Электро- моторные вагоны	Дизель- ные моторные вагоны	Пасса- жирские вагоны	Грузовые вагоны
	Паровозы	Электро- возы	Тепло- возы				
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	11757
1930	901	186	69	8414	273+24*	2618	13434
1935	766	171	52	8246	447+16*	2151	12919
1940	562	188	29	8352	463+14*	1766	12179

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

Составлено по: Тэцудо токэй нэмпо. Токио.

Таблица 12

**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	138630	4889	25482	3422
1915	172290	6205	35801	5325
1920	405820	13490	56624	9537
1925	677086	18737	71939	11628
1930	824153	19875	64087	10901
1935	985041	24173	81039	14012
1940	1878 333	49339	137006	27202

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.

Таблица 13

**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	25909	308	2314	50
1915	51390	582	5790	123
1920	116007	1232	10171	237
1925	233827	2132	18475	377
1930	428371	3624	22950	463
1935	532135	4595	28130	586
1940	1205 049	10565	43720	792

Составлено по: Тэцудо токэй нэмпо. Токио, 1941.

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, тоже 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 издержки. Железные дороги ежегодно имели эксплуатационную прибыль⁴¹ (см. табл. 14).

Таблица 14

**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

⁴¹ Эксплуатационная прибыль включает процент на заемный капитал.

Окончание табл. 14

Год	Эксплуатационный доход (1)	Эксплуатационные затраты (2)	Эксплуатационная прибыль (3) = (1) – (2)
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 национали-

зированные железные дороги, линии метро. Она, в частности, выкупила собственность двух частных компаний, совместно обеспечивавших пассажирские перевозки по линии метро, ныне известной как «Гинза сэн»⁴².

Расширение сети городского и пригородного транспорта 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%⁴³.

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

⁴² «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. 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.

⁴³ Hideki Moriya. Japanese Urban Railways, Markets, Capital Formation and Fares – Private Railways. // Japan Railway and Transport Review. 2004, № 37, c. 17.

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 они сумели не только 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 большую часть современной сети железных дорог (см. табл. 15).

Таблица 15

Длина построенных железных дорог городского и пригородного сообщения, км

Периоды правления императоров	Большой Токио			Кэйхансин		
	Государ- ственные ж/д	Частные ж/д	Метро	Государ- ственные ж/д	Частные 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 Осакой и Киото в 1910 г.; «Хансин Кюко Дэнтэцу», пустившая в строй линию Осака–Кобэ в 1920 г. На юго-западе Осаки «Нанкай Тэцудо» начала перевозки в 1898 г., а в 1902 г. электрифицировала свои линии. На востоке Осаки осуществляла 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 Кэйхансин⁴⁴.

В районе Большого Токио сеть городских и пригородных железных дорог была в основном построена к 1935 г. Среди главных частных компаний следует выделить «Кэйхин Дэнки Тэцудо», положившую начало движению между Синагава (Токио) и Иокогамой в 1905 г.; «Кэйсэй Дэнки Кидо», занимающуюся перевозками с 1912 г. (современное название – «Кэйсэй Дэнтэцу»), и «Кэйо Дэнки Кидо», пустившую 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. ввела в строй 82,5-километровую линию между Синдзюку (Токио) и Одавара «Одавара Кюко Тэцудо», ныне известная как «Одакю Дэнтэцу». В целом к 1935 г. сеть частных железных дорог Большого Токио составила около 52% всей пригородной сети⁴⁵.

Причины того, что в районе Кэйхансин раньше, чем в Большом Токио, завершилось строительство основы железнодорожной сети городского и пригородного сообщения,

⁴⁴ Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 84–86.

⁴⁵ Там же.

были как объективными, так и субъективными. Во-первых, географические условия этого гористого района, в котором в непосредственной близости (в пределах 50 км) от Осаки, крупнейшего коммерческого центра Японии до начала XX в., находятся Киото (столица – резиденция императора с VIII по XIX в.) и Кобэ, один из крупнейших портов Японии, способствовали развитию путей сообщения между ними. Сеть их имела продолговатую конфигурацию. Железнодорожная же сеть Токио, находящегося в долине Канто, развивалась в большей степени вокруг города, и железнодорожные линии радиального направления соединялись кольцевыми дорогами. Естественно, что государственные капиталовложения в строительство железных дорог делались в первую очередь в столице – на другие регионы их не хватало, поэтому 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 первых к решению диверсифицировать их деятельность, и вскоре эти железнодорожные компании заняли хорошие экономические позиции в области недвижимости, торговли, банковского дела. Частные железнодорожные компании экономического района Кэйхансин первыми провели диверсификацию, стабилизировали собственные доходы и смогли выделить достаточно средств для железнодорожного строительства.

В-третьих, грамотно провести всю эту работу позволил высокий профессионализм, опыт и энтузиазм таких предпринимателей района Кэйхансин, как Кобаяси Итидзё⁴⁶.

⁴⁶ 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 Осаки. 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

Несколько позже опыт Кобаяси был использован талантливым токийским предпринимателем Гото Кейта.

Перенаселенность городов и ухудшение экологии усиливали потребность в основном средних городских слоев населения Токио и Осаки 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 невозможно 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 внаем 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.

побочного предпринимательства по капиталовложениям, числу занятых, основному капиталу, другим важным экономическим показателям зачастую превышали непосредственно железнодорожную деятельность. В области культуры Кобаяси Итидзэ 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 оно определяет направления в этой сфере искусства. Кобаяси Итидзэ являлся также президентом самой крупной электрической компании страны, а в 1940 и 1945 гг. был министром в правительстве.

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», тоже диверсифицировала свою деятельность. Проведя электрифицированную железную дорогу между Осакой 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 журналы «Когай сэйкацу» («Пригородная жизнь») и «Санъё суитай» («Природная красота»), буклеты и проспекты. В результате компания не только не потерпела финансового краха, 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 Такарадзуке, малоизвестном в те времена месте, расположенном 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 Така-

радзуге было построено 10 крупных оздоровительных комплексов⁴⁷.

Компанией «Мино Дэнся», позже «Ханкю», был создан жилой комплекс около станции Икэда в районе Муромати (пригород Осаки). 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 – прототип строительства пригородных кварталов и в наше время. Всего с 1910 до 1955 г. «Мино Дэнся»/«Ханкю» реализовала около 100 крупных жилищных проектов⁴⁸.

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

⁴⁷ Kuniaki Ito and Masatsugu Chiba. Railway Stations and Local Communities in Japan. // Japan Railway and Transport Review. 2001, № 28, с. 7–10.

⁴⁸ Там же.

туризмом, включая семейные и групповые 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 Сакуры 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 возведен концертный зал «Хамадэра». В районе Канто «Тобу Тэцудо» построила оздоровительные курорты с лечебными водами в Кинугава, а «Одавара Дэнтэцу» – 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 сооружения⁴⁹.

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

Быстрое развитие современной транспортной сети крупных экономических районов многоукладной Японии происходило на фоне сохранения «патриархальных» видов транспорта, таких как гужевой и вьючный. Городские улицы были переполнены рикшами, которые перевозили людей не только в черте города, но и в пригороды. На телегах перевозили грузы даже между близлежащими городами. Стойкое сохранение архаичных видов транспорта объяснялось существованием докапиталистических укладов экономики. Только преодоление многоукладности в послевоенной экономике привело к исчезновению устаревших видов транспорта.

Развитие морского торгового судоходства в период милитаризации экономики

Особое значение морского транспорта для экономики Японии обусловлено островным положением страны и конфигурацией основного острова Хонсю, имеющего большую протяженность и незначительную ширину. В то же время глубинную часть территории занимают горы, а горные реки мелководны и, как правило, несудоходны даже в нижнем течении.

Замкнутость Японии в эпоху феодализма задержала развитие судоходства. Но в период Мэйдзи ситуация изменилась. Уже в 1870 г. было основано первое судоходное предприятие современного типа. В 1888 г. Япония вступила на путь развития океанского судоходства, открыв регулярное сообщение с Бомбеем. Последующее развитие японского пароходства показывает таблица 16.

⁴⁹ Isao Ogawa. History of Amusement Park Construction by Private Railway Companies in Japan. // Japan Railway and Transport Review. 1998, № 15, с. 31.

Таблица 16

Динамика числа судов и тоннажа

Годы	Число судов	Тоннаж (тыс. рег. т)
1893	680	110
1903	1570	663
1913	3286	1528
1918	4775	2338
1923	8149	3361
1928	8149	3812

Составлено по: Большая советская энциклопедия. М.: ОГИЗ РСФСР, 1931, т. 65, с. 592.

Развитие японского торгового флота шло скачками, причем каждый скачок был связан с очередной войной. Уже в 1914 г. на долю Японии приходилось 3,8% мирового тоннажа, и она занимала шестое место. В 1930 г. суммарный тоннаж – 2060 крупных паровых и моторных судов (4,3 млн т) – составлял 6,3% мирового, и Япония стояла уже на третьем месте после Англии и США, несколько впереди Германии. В 1939 г. тоннаж морского торгового флота достиг 5,6 млн рег. тонн. Рост торгового флота Японии привел к тому, что с конца XIX в. ее внешняя торговля все в большей мере обслуживалась ее собственными судами.

Таблица 17

**Тоннаж паровых судов,
вошедших в порты Японии из-за границы
(в тыс. рег. т)**

Паровые суда	1893	1913	1929
Все суда	2214	24659	55185
Японские суда	318	12530	36827
В % к общему тоннажу	14,4	50,8	66,7

Составлено по: Большая советская энциклопедия. М.: ОГИЗ РСФСР, 1931 г., т. 65, с. 592.

Вся внутренняя торговля и $\frac{2}{3}$ внешнего грузооборота японских портов обслуживались ее собственными судами. Насколько высока эта норма, видно из того, что в 1928 г. внешний грузооборот Англии был обслужен ее собственными судами на 62,3%, Германии соответственно на 42,1%, США на 39,2%. В то же время японские судоходные компании приобрели значительное влияние во внешней торговле других стран, особенно Китая и Индии. В 1928 г. 25% всего грузооборота в китайских портах и 6% внешнего грузооборота в индийских выполнено японскими судами. В 1931 г. японские пароходные фирмы имели регулярные рейсы во все важнейшие порта мира.

Торговое судоходство Японии с самого начала пошло по пути высокой концентрации капитала при активнейшей поддержке крупных фирм правительством. Концентрация капитала в 1927 г. видна из следующих данных:

Таблица 18

Показатели концентрации капитала

Судоходные компании	Оплаченный кап. и резервы в млн иен	Число пароходов	Тоннаж в тыс. т
3 крупнейших компании	286,4	405	1375
7 других крупных	101,6	179	488
Остальные 69	91,5	1218	773
Всего 79 фирм	4795	1802	2636

Составлено по: Большая советская энциклопедия. М.: ОГИЗ РСФСР, 1931, т. 65, с. 592.

Процессы концентрации капитала и производства были характерны для морского торгового судоходства.

В 1937 г. в стране насчитывалось свыше 200 судоходных компаний, а также множество мелких судовладельцев. Однако на долю 16 компаний, каждая из которых владела флотом суммарным тоннажем 50 тыс. бр.-рег. т и более, приходилось 60% валовой вместимости судов тоннажем свыше 1000 бр.-рег. т каждое.

Ведущую роль в японском морском судоходстве играла крупнейшая судоходная монополия «Ниппон юсэн кайся» («НЮК»). Эта монополия возникла еще в 1885 г. в результате слияния двух фирм («Кёдо юниу кайся» и «Мицубиси кайся»). В 1938 г. «НЮК» имела 90 судов суммарным тоннажем 637 тыс. бр.-рег. т. В ее руках находились почти все крупнотоннажные суда (по 10 тыс. бр.-рег. т и более). Линейные суда «НЮК» посещали все основные мировые порты, причем она монополизировала линии, связывавшие Японию с Европой.

Вторая ведущая монополия – «Осака сёсэн кайся» («ОСК») создана осакскими предпринимателями при участии правительства в 1884 г. Ее транспортный флот насчитывал в 1938 г. 120 судов суммарной валовой вместимостью 534 тыс. бр.-рег. т. В сферу действия «ОСК» входили главным образом каботажные перевозки, а также часть линейных, преимущественно в порты Азии и Америки.

Монополии «НЮК» и «ОСК» имели между собой соглашение о разделе сфер влияния.

Торговая фирма «Мицуи буссан» основала собственную судоходную компанию с флотом в 36 судов общим тоннажем 156 тыс. бр.-рег. т. Однако относительно меньший тоннаж флота еще не определял ее значения в судоходстве Японии. «Мицуи буссан» распространила свой контроль на ряд других компаний, владевших общим флотом в 600 тыс. бр.-рег. т и, кроме того, фрахтовала в тайм-чартер еще до 1,5 млн бр.-рег. т у мелких фирм, не входивших в сферу влияния рассматриваемых трех монополий. Таким образом, сфера влияния «Мицуи буссан» охватывала фактически все трамповое грузовое судоходство Японии⁵⁰.

Крупные морские компании обеспечили растущие перевозки внешнеторговых грузов. О стремительном увеличении объема морских перевозок косвенно свидетельствует следующая таблица, дающая представление о вывозе и ввозе товаров в денежном измерении.

⁵⁰ Г.А. Левиков. Морской транспорт послевоенной Японии. М.: «Наука», 1969, с. 58.

Таблица 19

**Динамика объемов внешнеторговых грузов
(в среднем за год, в млн иен)**

Годы	Вывоз	Ввоз	Оборот	Индекс оптовых цен (1913=100)	Оборот в иенах 1913	То же на 1 жителя в иенах
1873–81	25	30	55	39	140	4
1896–901	192	242	434	63	689	16
1908–13	530	577	1107	91	1216	23
1914–18	1317	1060	2377	138	1723	31
1919–23	1994	2297	4391	231	1901	32
1924–28	2435	2930	5365	191	2809	44
1929	2604	2765	5369	175	3068	46

Составлено по: Большая советская энциклопедия. М.: ОГИЗ РСФСР, 1931, с. 601.

В 1940 году объем морских перевозок внешнеторговых грузов достиг 47 млн 856 тыс. тонн, при этом экспортные составляли 14 млн 640 тыс. тонн⁵¹.

Хотя внешнеторговый оборот Японии на одного жителя был в 2–2½ раза меньше, чем оборот Германии, Франции и даже несколько меньше, чем Италии, но по отношению к национальному доходу он составлял по экспорту до ¼, а по импорту – даже несколько больше. В этом отношении Япония не уступала другим крупным капиталистическим странам, что говорит о том, как сильно она втянута в мировой хозяйственный оборот.

В первые десятилетия после революции Мэйдзи Япония имела структуру экспорта, характерную для отсталой аграрной страны. Основными предметами вывоза были шелк и чай. Меньшую роль играли рис и другие сельскохозяйственные продукты, камфора, медь, уголь и кустарные изделия (лакированные, бумажные, шелковые). Но уже в 1890-х гг. продукты промышленности (и прежде всего текстиль) заняли в ней такое же место, как и продукты сельского хозяйства. Структура японского экспорта показывает следующая таблица.

⁵¹ «Кэйдзай ёран». Токио, 1955.

Таблица 20

**Стоимостная структура вывезенных товаров
(в млн иен, вывоз в колонии не включен)**

Группы товаров	1913	1918	1928
Шелк	199,4	432,0	742,6
Чай	10,1	23,1	11,8
Зерно и другие продукты растениеводства	7,4	107,7	37,6
Продукты моря	17,2	22,0	25,6
Спиртные напитки, сахар и кондитерские изделия	30,2	60,1	89,4
Минералы, металлы, химикалии	82,0	237,7	91,7
Текстиль и галантерея	191,0	647,9	654,2
Бумага, керамика, списки	27,4	101,2	84,8
Металлоизделия и машины	10,0	159,3	51,0
Прочие	57,8	171,0	183,1
Всего	632,6	1962,0	1972,0

Составлено: Большая советская энциклопедия. М.: ОГИЗ РСФСР, 1931, т. 65, с. 601.

Японский вывоз резко делился на две части: сельскохозяйственный шел почти исключительно в Европу и Северную Америку, а фабрикаты – главным образом в колонии, Китай и другие страны Восточной и Юго-Восточной Азии, а отчасти и в другие части света, туда, где не было развитой фабрично-заводской промышленности. Вывоз в Северную Америку непрерывно рос, в то время как роль Европы, особенно после империалистической войны, снижалась. В связи с созданием в Японии модной обрабатывающей промышленности уже в конце XIX в. около ½ ее вывоза стало направляться в отсталые страны, причем наряду с соседним Китаем все в большей степени в качестве рынков сбыта японских фабрикатов выступают Индия и восточно-азиатские страны. Направление японской внешней торговли (включая колонии, кроме Карафуты) показывает следующая таблица.

Таблица 21

Направление грузопотоков (в млн иен)

Части света и страны	Вывоз			Ввоз		
	1898	1913	1928	1898	1913	1928
Азия	78	360	1262	132	372	1451
в т. ч. азиатская часть СССР	2	4	11	2	1	21
в т. ч. Китай (включая Гуаньдун и Гонконг)	60	218	539	46	93	386
в т. ч. Корея и Тайвань	10	83	428	9	65	548
в т. ч. Индия, Австралия и Океания	3	14	53	2	15	137
Африка и Южная Америка	2	4	65	3	17	44
Северная Америка	50	190	859	40	97	694
Европа	34	147	160	105	158	404
в т. ч. Англия	8	33	59	63	92	165
Всего	167	715	2399	282	659	2730

Составлено по: Большая советская энциклопедия. М.: ОГИЗ РСФСР, 1931, т. 65, с. 602.

Среди импортных перевозок доминировали перевозки нефти и нефтепродуктов, железной руды, угля, леса и зерна. Объем перевезенных морским транспортом этих грузов резко возрастал, особенно в предвоенные годы. Это было связано прежде всего с милитаризацией экономики в предвоенные годы. Так, за период с 1935 по 1940 г. морские перевозки железной руды увеличились с 4304 тыс. тонн до 4690 тыс. тонн; угля – с 4079 тыс. тонн до 5167 тыс. тонн; зерна – с 483 тыс. тонн до 1440 тыс. тонн.

В целом в предвоенные годы морские перевозки экспортно-импортных грузов Японии значительно возросли и достигли в 1940 г. 47 млн 856 тыс. тонн, в том числе экспортных – 14 млн 640 тыс. тонн и импортных грузов – 33 млн 216 тыс. тонн⁵².

Быстрое развитие морского транспорта Японии в межвоенный период поставило ее если и не в один ряд с такой крупной морской державой, как Англия, то, бесспорно, среди

⁵² Нихон токэй нэнкан. Токио, 1965.

мировых лидеров в судоходстве. Страна создала мощную судостроительную и судоремонтную индустрию, которая обеспечила собственное производство кораблей. Морские перевозки осуществлялись преимущественно отечественными судами. Японские судоходные монополии при поддержке государства стали мощным орудием продвижения страны на рынки морского фрахта. Уже в довоенное время Япония создала прочную научно-техническую основу, на которой впоследствии стала лидером мирового судоходства.

Становление автодорожного и авиационного транспорта

В начале революции Мэйдзи основную роль в транспортировке грузов на большие и средние расстояния играло прибрежное судоходство. Но в ходе преобразований главное значение приобрел железнодорожный транспорт. Тем не менее на малые расстояния грузы перевозились тягловым и гужевым транспортом, а людей доставляли на тележках, перевозимых рикшами.

Японское автомобилестроение зародилось лишь в 1902 г. с большим отставанием от индустриальных стран. Вслед за этим стали появляться все новые предприятия автопрома, но их число было незначительным, а технико-экономические показатели автомашин – значительно ниже мировых. Продукция японских автомобилестроительных предприятий не могла конкурировать с автомобилями, грузовиками и автобусами производства США.

После Великого токийского землетрясения 1923 г. американские компании «Форд» и «Дженерал Моторс», разрабатывавшие передовую технологию, современный маркетинг и совершенную ремонтную и автозаправочную базу, создали в 1925–1926 гг. свои филиалы в Японии и начали сборку грузовых и легковых автомобилей из импортных деталей. Всего в 1928/29 финансовом году в стране насчитывалось

40 тыс. 281 пассажирских и 20 тыс. 252 грузовых автомобиля. И хотя импортных легковых и грузовых автомобилей было меньше – 16 тыс., все же на них перевозилось больше грузов и людей⁵³.

Вплоть до Второй мировой войны громадную роль в перевозках на незначительные расстояния сохраняли рикши. В 1928/29 финансовом году насчитывалось 2 млн 116 тыс. тележек, перевозимых рикшами. Сохранение рикш наряду с трамваями и автомобилями объясняется их дешевизной⁵⁴.

Они составили серьезную конкуренцию местным небольшим железным дорогам, а вскоре и вовсе их вытеснили на многих малых направлениях. В 1930-х годах казенные железные дороги скупили многие частные автобусные компании и значительно расширили автобусную сеть. Сбылось предсказание крупного ученого, специалиста в области транспорта Ёсио Киносита, что мелкие железнодорожные линии станут убыточными из-за конкуренции со стороны автобусных компаний и поэтому государственные железные дороги их выкупят⁵⁵.

Одним из главных препятствий развитию автотранспорта Японии явилось нежелание центральных и местных властей вкладывать денежные средства в дорожную инфраструктуру. В итоге японский автомобильный транспорт значительно отставал от автотранспорта экономически более развитых стран. В 1934 г. в Японии насчитывалось 109 тысяч автомашин, что несопоставимо с количеством автомашин в США – 23,8 млн и Германии – 866 тыс. Число легковых автомашин на душу населения составляло менее 1% от аналогичного показателя для США и около 10% – Европы. Основу автопарка составлял общественный транспорт – автобусы и такси. Грузовой автотранспорт обслуживал военное производство и армию.

Еще труднее шло становление авиационной промышленности. Первые шаги в этой отрасли были сделаны лишь

⁵³ Japan. An Illustrated Encyclopedia. Tokyo: Kodansha, 1993, p. 83.

⁵⁴ Japan. An Illustrated Encyclopedia. Tokyo: Kodansha, 1993, p. 83.

⁵⁵ Ёсио Киносита. Кокую Тэцудо но Сёрай. Токио, 1923.

после Первой мировой войны. В это время авиапромышленность в передовых странах Европы и США уже бурно развивалась. В середине 1920-х годов были сконструированы и построены первые японские самолеты, собранные на фирме Мицубиси – истребитель модели 13 (1924 г.) и модель 88 – разведывательный самолет фирмы Кавасаки. Обе модели были созданы по импортной технологии⁵⁶.

Растущее отставание грузового и пассажирского автомобильного, а также авиационного транспорта во многом объяснялось тем, что в условиях милитаризации экономики власти основное внимание уделяли решению военно-транспортных задач. От значительных государственных капиталовложений гражданскому транспорту, за исключением имевших двойное назначение железных дорог, доставалась лишь малая часть. В последующие годы в условиях демилитаризации экономики в послевоенной Японии стал быстро развиваться автомобильный транспорт, а позже и автопром, и автодорожный транспорт стали мировыми лидерами в своей области. Национальная авиапромышленность не развивалась в результате сперва запрета американских оккупационных властей, а затем и особенностей транспортной стратегии быстроразвивающейся Японии.

Транспорт 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 «Кэйо Дэнся Тэцудо» объединились и образовали «Токё Кюко Дэнтэцу» (сокращенно – «Токю»). В Осака «Кадо Дэнтэцу» волилась

⁵⁶ Japan. An Illustrated Encyclopedia. Tokyo: Kodansha, 1993, p. 86.

в «Нанкай Тэцудо». В Фукуоке «Фукухаку Дэнся», «Кюсю Тэцудо», «Хакатаван Тэцудо» и «Тикудзэн Сангу Тэцудо» объединились в «Ниси Ниппон Тэцудо».

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 компаний⁵⁷. К 1945 г. большинство частных компаний Большого Токио слились в четыре компании: на юго-западе образовалась крупнейшая в Японии частная железнодорожная компания «Токио»⁵⁸, 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 Кансай⁵⁹.

⁵⁷ Подсчитано по: Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 212–213.

⁵⁸ Без учета приватизированной в 1987 г. государственной корпорации «Кокутэцу».

⁵⁹ Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 84–87.

В Нагое с пригородами основу частной железнодорожной сети до настоящего времени составляет «Нагая Тэцудо», поглотившая в 1941 г. «Микава Тэцудо», в 1943 г. – «Тита Тэцудо» и в 1944 г. – «Хэкикай Дэнтэцу». В Фукуоке основной частной железнодорожной компанией является «Ниси Ниппон Тэцудо», в которую влились капиталы переставших существовать в 1942 г. компаний «Фукухаку Дэнся», «Кюсю Тэцудо», «Хакатаван Тэцудо» и «Тикудзэн Сангу Тэцудо»⁶⁰.

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 коммуникаций 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 коммуникаций, из которого в 1945 г. выделилось Агентство коммуникаций, 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.

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

⁶⁰ Там же.

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 одноколейных 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 строились⁶¹. 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 одноколейную. В результате за годы войны длина государственных железных дорог незначительно увеличилась только за счет приватизации частных железнодорожных линий (см. табл. 22).

Таблица 22

Длина государственных железных дорог, км

Год	1941	1942	1943	1944	1945
Длина	18495,5	18581,4	19725,5	20056,3	19619,8

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.

⁶¹ Исключение составляет строительство железных дорог на оккупированных Японией территориях Кореи, Северо-Восточного Китая, Тайваня и южной части Сахалина.

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 Японии⁶². 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 потребности железнодорожного транспорта в военное время.

Финансовое состояние железных дорог в военное время было достаточно стабильным. Значительный объем грузо- и пассажироперевозок обеспечивал 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. 23).

Таблица 23

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

Год	Эксплуатационный доход (1)	Эксплуатационные затраты (2)	Эксплуатационная прибыль / убытки (3)	(2/1) %
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.

⁶² Eiichi Aoki, Matshuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 107–108.

Во время войны было полностью разрушено паромное сообщение Кампу (Симоносэки–Пусан) и Сэйкан (Аомори–Хакодате). На Окинаве, где велись ожесточенные бои, была полностью разрушена и так и не восстановлена до наших дней железная дорога. После взрывов американских атомных бомб пришли в полную негодность железнодорожные и трамвайные линии в Хиросиме 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 разрушено 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.

Глава III

ПРЕОБРАЗОВАНИЕ И РАСЦВЕТ ЯПОНСКОГО ТРАНСПОРТА (1949–1988 гг.)

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

Послевоенное восстановление 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»⁶³.

Не меньшее значение для экономического развития страны имело и преобразование крупнейших государственных предприятий – японских железных дорог, службы телеграфа и телефона, табачной и солевой монополий и др. – в государственные корпорации. Государственные железные дороги были реорганизованы в государственную корпорацию «Нихон Кокую Тэцудо», или сокращенно «Кокутэцу» 1 июня 1949 г.

Создание «Кокутэцу» проходило на фоне нестабильности в экономике, высоких темпов инфляции и низких темпов

⁶³ История Японии. 1868–1998 гг. М.: ИВ РАН, 1998, т. II, с. 524.

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»⁶⁴. 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.⁶⁵ 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. 24).

Таблица 24

**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, 2004, № 37, с. 19.

⁶⁴ История Японии. 1868–1998 гг., с. 532.

⁶⁵ I. Watanabe. Transportation in Tokyo. Tokyo Metropolitan Government Transportation Bureau. Tokyo, 1954, p. 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%⁶⁶. 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 стариками⁶⁷. Государственные железные дороги также были обязаны принять на работу японский персонал железных дорог, возвратившийся из некоторых стран Азии.

Низкая производительность труда и избыточная численность персонала сдерживали рост заработной платы служащих государственных железных дорог. Росло недовольство железнодорожников ее низким уровнем. 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 Асида Хитоси, содержащее обязательные к исполнению инструкции по лишению права работников государственных

⁶⁶ Там же.

⁶⁷ Там же.

учреждений и предприятий на коллективные переговоры с администрацией и 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 мировыми войнами, а также собственный опыт создания корпорации токийского метро «Тэйто Косокудо Коцу Эйдан», образованной в 1941 г. в условиях милитаризации экономики страны, «Кокутэцу» существенно отличалась 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 снижение высоких темпов 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, несмо-

тря 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 развития отрасли. 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.»⁶⁸.

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 составило 95018 человек⁶⁹.

Сразу же после сокращений последовал целый ряд происшествий на железных дорогах. 15 июля пустой электропоезд вышел из-под контроля и сошел с рельсов на стан-

⁶⁸ Eiichi Aoki, Matsuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, 2000, с. 121.

⁶⁹ Matsuhide Imashiro. Dawn of Japanese National Railways. // Japan Railway and Transport Review. 1997, № 10, с. 47.

ции «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 коммунистов из «Кокура» была приговорена к суровым наказаниям, включая смертные казни. 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 Японии⁷⁰.

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 Японии был восстановлен и создались условия, в том числе и управленческие, для его дальнейшего быстрого самостоятельного развития. 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 их хотя и медленно, но неуклонно стала расти. С открытием в 1959 г. магистральной дороги Кисэй, идущей по тихоокеанскому побережью полуострова Кии к югу от Осаки, 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. 25).

⁷⁰ История Японии. 1868–1998 гг., с. 539.

Таблица 25

Динамика протяженности и структура железных дорог

На конец финанс. года	«Кокутэцу»			Частные железные дороги		
	общая протяжен- ность, км	в т. ч. двухкол. путей, км	в т. ч. электр- ных, км	общая протяжен- ность, км	в т. ч. двухкол. путей, км	в т. ч. электр- ных, км
1950	19786	...*	1659	7615	2512	5796
1955	20093	...	1961	7578	2631	6007
1960	20482	2607	2699	7420	2717	6034
1965	20754	3497	4228	7128	2801	5875
1970	20890	4919	6021	6214	2638	5383
1975	21272	5424	7628	5594	2607	4902
1980	21322	5641	8414	5594	2711	4907
1985	20788	5775	9109	5831	2807	4943

* Многоточие означает, что данные отсутствуют.

Составлено по: Унъю Кэйдзай Токэй Еран. Министерство транспорта Токио, 1995.

Уже к октябрю 1947 г. была завершена электрификация Дзёэцу 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 Фукусимой и Ёнэдзавой, который был частью магистральной дороги Оу сэн на севере о. Хонсю (300 км 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 Кагосиму, 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.

Увеличилась доля и двухколейных дорог в структуре железных дорог. До Второй мировой войны все железные дороги за исключением Токайдо и Санъё были однокольными. 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 Тьюо, Тохоку, Дзёбан и Собу, идущих от центра Токио. В 1962 г. была построена вторая колея на магистральной дороге Хокурику сэн, идущей от Осаки 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 Синдзи⁷¹, президент «Кокутэцу». Он привлек к работе вышедшего

⁷¹ 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».

в отставку начальника Отдела подвижного состава и механической техники Сима Хидео⁷², 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 Осакой. Строительство Токайдо 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 Осакой 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 расписании движения поездов. Еще в 1961 г. «Кокутэцу» была вынуждена пересмотреть расписание в связи с вводом

⁷² Сима Хидео (1901–1998) окончил 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 по 1977 г. был президентом Национального агентства по космическим исследованиям.

в эксплуатацию поездов «Лимитед экспресс» на еще 34 путях, доведя их число до 54-х. Эти скоростные поезда были весьма комфортабельны: имелись кондиционеры, система резервирования мест и т. д. До появления сверхскоростной линии синкансэн между Токио и Осакой 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 Осакой международной выставки 1970 г. три шестнадцативагонных «Хикари» и шесть двенадцативагонных «Кодама» отправлялись ежедневно. По закрытии выставки три «Хикари» и три «Кодама» ежедневно 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 Осаки до Хакаты (Фукуока, о. Кюсю). Максимальная скорость движения на этой линии была 260 км в час. Линия проходила по многим тоннелям, в том числе 18,7-километровому тоннелю 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 (рис. 3 – в приложении). Но все линии, кроме Токайдо и Санъё, были нерента-

бельны. Строительство некоторых из них приостановилось⁷³. Тем не менее создание сети синкансэн было революционным переворотом в железнодорожном транспорте Японии, повлиявшим впоследствии на развитие железнодорожных пассажирских перевозок в Европе, а затем и Азии. Большая заслуга в этом достижении XX в. принадлежит руководству и инженерам «Кокутэцу».

Автомобильный транспорт в конкурентной борьбе с «Кокутэцу»

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 Осаке⁷⁴.

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

⁷³ Satoru Sone. Future of High – Speed Railways. // Japan Railway & Transport Review. 1994, № 30, с. 4–8.

⁷⁴ Eiichi Aoki, Matsuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways. Tokyo, с. 149.

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.

В 1952 г. стартовало послевоенное производство отечественных автомашин, использовавшихся преимущественно как городское такси. Национальные автосборочные предприятия заключали соглашения с известными зарубежными компаниями с целью освоения передовой западной технологии. В Японии появились совместные предприятия: Ниссан – Остин, Хио – Рено и Исудзу – Хиллман. Но они просуществовали недолго, выполнив свое основное предназначение – японцы освоили передовые технологии для производства малогабаритных индивидуальных автомобилей. Министерство внешней торговли и промышленности приняло решительные меры для поддержки и защиты японского автопрома, включая преференции в деле использования иностранной валюты для приобретения новых технологий, ограничения на импорт иностранных автомобилей и финансовую помощь для собственного производства деталей автомашин.

Эти меры дали быстрый и убедительный эффект. В 1960-е годы производство автомобилей увеличилось небывало быстрыми темпами. Возникли крупные автомобильные гиганты: Тоё Когё Компани Лимитед (переименовано позже в Мазда Мотор Корпорейшн), Фуджи Хэви Индастриз Лимитед; Дайхацу Мотор Компани Лимитед и Хонда Мотор Компани Лимитед.

С 1965 г. процесс концентрации и централизации капитала в автопроме ускорился. Появились первые финансово-промышленные группы. Тоёта слилась с Хио и Дайхацу, создав группу под своим названием.

В конце 1960-х – 1970-х годов стало быстро расти число международных соглашений и разных форм монополий (от картеля до синдиката). Монополии создавались с целью улучшения коммерческой деятельности и устранения кон-

куренции, закупки сырья и сбыта продукции. Картельные соглашения возникли между японской фирмой Мицубиси и американской корпорацией Крайслер (1969 г.), между Исудзу и Джeneral Моторс (1971 г.), Тоё Когё и Форд Мотор Компани (1971 г.). В 1975 г. Хонда поглотила целый ряд отечественных производителей автомашин и расширила экспорт в США. Еще раньше Тоёта и Ниссан начали экспорт малолитражных автомобилей и легких малогабаритных грузовых машин в эту экономически мощную страну.

На волне нефтяного кризиса 1970-х годов резко возрос спрос на энергосберегающие малолитражные автомашины. В результате к 1985 г. доля Японии на американском рынке автомашин увеличилась до 25%.

Но еще значительно возросло значение автопрома и автомобильного транспорта в самой Японии.

Таблица 26

**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)
Автомшины	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 26 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 увеличилась его роль в транспортировке грузов (см. табл. 27). Из нее видно, что в перевозках грузов роль железнодорожного транспорта сократилась не только относительно, но и абсолютно.

Таблица 27

**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 (-)
Автомашины	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 увеличение роли автомобильного и падение роли железнодорожного транспорта в экономике Японии?

Во-первых, эта тенденция (пусть и не в столь резком виде) наблюдается во многих развитых странах. Если сравнить Японию с имеющей такое же островное положение европейской Англией, 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%⁷⁵. Тенденция

⁷⁵ Yukihide Okano. The Backdrop to Privatization. // Japan Railway and Transport Review. 1994, № 2, с. 3.

к уменьшению роли железнодорожного транспорта в перевозках грузов объясняется и сдвигами в структуре производства и перевозок в сторону сырьевых товаров и рационализацией размещения производительных сил по мере развития народнохозяйственного комплекса. А ведь в силу своих технико-экономических особенностей железнодорожный транспорт более экономичен для перевозок именно насыпных и наливных сырьевых грузов. При этом оптимальность транспортировки по железным дорогам обеспечивается ее дальностью. 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 от автотранспорта явился и субъективный фактор – 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.

В-третьих, на уменьшение роли железнодорожного транспорта влияла и незначительность государственных капиталовложений в развитие железнодорожной инфраструктуры. Они были просто несопоставимы с капиталовложениями в автодорожную инфраструктуру.

В-четвертых, немалую роль в увеличении значения автомобильного и снижении железнодорожного транспорта сыграл экономический курс Японии на широкомасштабное строительство перерабатывающих импортное сырье заводов в портах. Появились целые портовые города, частично изменившие географическое размещение производительных сил. «Речь идет не о прибрежной полосе, давно заселенной и освоенной, а о создании рукотворной суши. Если старые металлургические заводы строились вблизи угольных шахт, то теперь они создаются «на воде» (имеются в виду насыпные, отвоєванные у моря, территории – И.А.)». Этими словами знаток Японии В.В. Овчинников характеризует преобразова-

ния в транспортно-промышленной сфере страны. И далее он добавляет: «Став продолжением цехов, порты сократили до минимума нужду в железнодорожных перевозках. Япония нынче практически не знает товарных поездов. Железнодорожный транспорт олицетворяют сверхскоростные пассажирские экспрессы»⁷⁶. В результате грузы внутри страны перевозятся в основном судами каботажного транспорта – на дальние расстояния и автомобильным транспортом – на короткие и средние.

Автомобильный транспорт стал повсеместно господствовать в сухопутных перевозках. Он вышел на первое место по объему грузо- и пассажироперевозок. В стране к началу 1990-х годов на него приходилось уже около половины перевозок грузов и $\frac{2}{3}$ перевозок пассажиров. Быстро развивалась автодорожная сеть. В 1980-е годы государством была построена сеть скоростных автомагистралей общей протяженностью более 4000 км. Она соединила все крупные города Японии. К началу 1990-х годов автомобильный парк составил свыше 60 млн автомобилей. Значительно возрос технический уровень автодорожного транспорта.

Развитие городского и пригородного транспорта

Автомобильный транспорт вытеснил рикш с улиц крупных японских городов. 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

⁷⁶ В. В. Овчинников. Два лика Востока. М., 2013, с. 206.

из пригородов, заканчивались окружной линией государственной железной дороги Яманотэ сэн. Прибывавшие из пригородов пассажиры были вынуждены пересаживаться на нее или пользоваться трамваем. Особенно загружены в часы пик были пересадочные станции Синдзюку, Сибуя, Икэбукуро и некоторые другие. В целях 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 28.

Таблица 28

**Длина построенных рельсовых 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, Осаку, Кобэ, а также Дзёто сэн, огибавшая часть центра Осаки, и Катамати сэн в восточном пригороде были государственными. Кроме того, в 1944 г. государство приобрело у частной компании «Нанкай» линию Ханва сэн, связывающую Осаку и Вакаяму. В 1967 г. начала функционировать кольцевая железная дорога в Осаке 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 Осаке.

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, вплоть до 1952-го пересматривался уровень тарифов и минимальный тариф на частных железных дорогах. Для сравнения сопоставим уровень тарифов на государственных железных дорогах и в частной железнодорожной компании «Тобу Тэцудо» (см. табл. 24 и 29).

Таблица 29

**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 на частных железных дорогах. Обычно их руководство заявляло о своем желании повысить тарифы лишь при условии, что функционируют они 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, на 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 Осаке и того менее – 8,8 км. Для сравнения приведем лишь данные протяженности трамвайных линий в это время: в Токио – 200 км, в Осаке и Нагое – 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 известна как Маруноути сэн. Расширение сети метро Токио шло по двум основным направлениям. Первое – строительство линий метро муниципальными властями⁷⁷

⁷⁷ Эти линии принадлежат им же (линии «Тозэй»).

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 решений⁷⁸. 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 частной корпорации «Токю». Можно привести еще немало примеров соединения линий метро с частными и государственными железнодорожными линиями в Токио.

В другом крупнейшем городе Японии – Осаке совместное использование путей по линии муниципального метро Сакай-судзи сэн и двум линиям частной железнодорожной компании «Ханкю», Кёто сэн и Сэнри сэн началось в 1969 г. А через 10 лет в Нагое 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 Осаке в 1990 г. она достигла 100 км. В целом же протяженность линий метро в Японии превысила 600 км⁷⁹.

Наряду с ростом протяженности линий метро наблюдалось уменьшение протяженности трамвайных линий. К 1969 г. трамвайные линии прекратили свое существование в Осаке 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

⁷⁸ См. подробнее: Japanese Railway Tehnology Today. Railway Technical Research Institute. East Japan Railway Culture Foundation. Tokyo, 2001, с. 79.

⁷⁹ При этом к 2000 г. в Токио 70% линий метро (или 162 км) принадлежало «Тэйто Косокудо Коцу Эйдан», остальные 30% – «Тозэй».

еще меньше: в Токио – с 1959 по 1960 г. и в Осаке – с 1953 по 1970 г.

Пока небольшую, но растущую роль в транспортной сети играет новый вид железнодорожного транспорта – моно-рельсы. 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 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. 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. Поддержка эта осуществлялась через (созданную еще в 1964 г.) государственную корпорацию «Нихон Тэцудо Кэнсэцу Кодан». С ее помощью была построена 22,6-километровая линия Сагамихара сэн, идущая к городу-спутнику Тамма Нью-Таун, и 28-километровая линия железной дороги компании «Хокусو Кайхацу» к другому городу-спутнику – Тиба Нью-Таун. В 1984 г. в Токио была введена в эксплуатацию известная 20-километровая линия компании «Токию» Дэн'эн Тоси сэн, идущая в Тамма Гардэн Сити – жилой комплекс в сельской местности, возведенный корпорацией «Токию».

В целом пассажирский городской и пригородный транспорт развивался весьма быстрыми темпами.

Финансово-экономический кризис «Кокутэцу» и ее реорганизация

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 позволяли ей самостоятельно определять темпы и очередность строительства железнодорожных линий. В целях определения приоритетов строительства дорог, внесенных 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 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 желаниям, а на самом деле переводя процесс 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 многочисленных недостроенных дорог, 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 «треть-

ему сектору», где собственностью владели местные власти и предприниматели. Так, построенная в 1964 г. на полуострове Сацуся (в южной части Кюсю) Ибусуи–Макурадзаки сэн⁸⁰ была передана компании со смешанным капиталом – префектуры и частного бизнеса. Всего «Кокутэцу» передала «третьему сектору» 37 линий железных дорог.

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» встретила сильное политическое сопротивление и осуждение в местной прессе. В результате к 1972 г. только 11 линий протяженностью 120 км были закрыты. Одновременно строительная корпорация 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 отрицательно влияло государственное регулирование тарифов. Правда, метод исчисления тарифов изменился в 1961 г. В основу нового метода заложили не принцип издержек, как прежде, а все капиталовложения и прибыльность. Таким образом предполагалось поощрять новые капиталовложения в железнодорожную технику и технологии, а также способствовать увеличению производительности труда и росту доходов «Кокутэцу». Но на деле новый метод исчисления тарифов не привел к росту доходов государственной корпорации, так как парализовывался практикой принятия решения о повышении тарифов. Повышение тарифов было сложной

⁸⁰ Планы строительства этой линии были подвергнуты резкой критике со стороны специалистов по экономике железнодорожного транспорта, так как она обслуживала малонаселенный сельскохозяйственный район.

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. 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.)^{81 82}.

Основной причиной резкого ухудшения финансового положения «Кокутэцу» стала объективная невозможность государственной корпорации реагировать на быстро изменяющуюся 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.

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

⁸¹ Пересчитано в соответствии с курсом иены по отношению к доллару на соответствующий год.

⁸² Yukihide Okano. The Backdrop to Privatization. // Japan Railway and Transport Review. 1994, № 2, с. 3.

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 железнодорожные компании. 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»⁸³, 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»⁸⁴.

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 свое 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

⁸³ Кокутэцу Кайкаку ни Кансуру Икэн. Нихон Кокую Тэцудо Сайкэн Канри. Токио, 1985.

⁸⁴ Английские названия приватизированных компаний не должны смущать читателей. Они общепризнанны и употребляются персоналом железных дорог и пассажирами, отражая процесс глобализации.

(«Нихон Кокую Тэцудо Сейсан Дзигёдан») и 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 «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 Осаки, 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. 30).

Таблица 30

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

Название компании	Длина путей (км)	Пассажиро-оборот (млрд чел.-век/км) Грузо-оборот (млрд т/км)	Число служащих	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 пассажирским 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.

Большая часть основных фондов была закреплена за Восточной, Западной и Центральной железными дорогами. Но на них легли и некоторые долги, оставшиеся 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

убытков⁸⁵. На грузовую компанию «Нихон Камоцу Тэцудо» пришлось 1,3 трлн иен долговых обязательств перед государством.

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 Дзигъёдан», 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 иен⁸⁶.

Кроме того, ликвидационной корпорации было вменено в обязанность трудоустройство избыточной рабочей силы, и она преуспела в этом. В 1987 г. 23660 служащих железных дорог были переведены в эту корпорацию, а затем трудоустроены либо в правительственные учреждения, либо на непрофильные 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» перешла 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

⁸⁵ Tanahashi Yasushi. Reform of Railways in Japan. Japan Transport Economics Center. Tokyo, 1991, с. 8–9.

⁸⁶ Там же.

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. 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 планово-убыточных компаний на Хоккайдо, Кюсю и Сикоку. Фонд получил средства от корпорации «Нихон Кокую 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.

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 Кикин» 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 счете 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 процентов 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 невыгодно.

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 доприватизационным 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.

Значение морского транспорта для японской экономики

Своеобразие экономического развития и географического расположения Японии обусловили исключительное значение для этой страны морского транспорта – важного средства осуществления каботажных (внутренних водных) и практически единственного – внешнеторговых перевозок.

Особенность каботажных перевозок Японии заключается не только в их уникальном значении для экономики при отсутствии речного и озерного флота: каботажем перевозятся все внутренние грузы, доставляемые водным путем. Его самобытность заключается еще и, с одной стороны, в своеобразии природно-географических условий, определяемых островным положением страны и протяженной конфигурацией островов, а, с другой стороны, в особенностях размещения производительных сил, характеризующихся большой удаленностью крупных промышленных центров от сельскохозяйственных районов. В этих районах разрабатывается значительная часть полезных ископаемых, а крупные комплексы обрабатывающей промышленности сформировались в центральных и южных районах острова Хонсю, зачастую в промышленно-портовых зонах. Объем технологичных товаров, вывозимых из этих зон, меньше, чем ввозимых. Наоборот, для сельскохозяйственных районов островов Хоккайдо, Кюсю и Сикоку с развитой добывающей промышленностью характерно превышение физического объема вывозимых грузов над объемом ввозимых. Положительный транспортный баланс экономических районов Хоккайдо и Кюсю формировался в значительной степени за счет вывоза каменного угля.

Последствия Второй мировой войны для внутреннего водного транспорта Японии были не настолько катастрофическими, как для внешнеторгового морского транспорта. В первые послевоенные годы национальные каботажные перевозки продолжали осуществляться собственными судами достаточно регулярно в отличие от зарубежных морских перевозок, обеспечиваемых иностранными, прежде всего американскими, кораблями. Серьезную конкуренцию каботажу составлял только железнодорожный транспорт.

В годы высоких и умеренных темпов роста экономики (середина 1950-х – 1980-е годы) каботажный транспорт быстро развивался. Объем каботажных перевозок вырос с 1950 по 1985 г. с 46 млн тонн до 452 млн тонн, а грузооборот – с 26 млрд тонно-км до 206 млрд тонно-км. Их доля

в структуре грузооборота всех видов транспорта возросла с 39% до 47% за 1950–1985 гг.⁸⁷

Основу грузопотока составляли сначала уголь, а в последующее десятилетие – сталь и чугун, песок, гравий и камень, цемент, наливные грузы. При этом сухих грузов в первое десятилетие после окончания войны перевозилось больше, чем наливных. Перевозки угля увеличились с 1946 по 1993 г. с 6,6 млн тонн до 12 млн тонн, но доля угля в перевозках резко уменьшилась. За этот временной период он уступил свою главенствующую роль в каботажных перевозках сухих грузов стали и чугуну (49 млн тонн), не содержащим металлы рудам (59 млн тонн), гравию и камню (44 млн тонн), цементу (53 млн тонн).

Но особенно сильно возросли перевозки наливных грузов. За период с 1946 по 1993 г. перевозки нефти и нефтепродуктов увеличились с 0,8 млн тонн до 154 млн тонн⁸⁸. Нефть и нефтепродукты заняли доминирующие позиции в перевозках внутренних грузов, а баланс между объемами перевезенных сухих и наливных грузов стал меняться в сторону последних.

Увеличение перевозок гравия, песка и цемента было связано с грандиозным строительством объектов обрабатывающей промышленности и особенно промышленно-портовых зон в послевоенной Японии. В середине 1950-х – в 1960-е годы в стране создавались гигантские промышленные зоны, в которых строились металлургические, нефтеперерабатывающие, нефтехимические, машиностроительные и другие заводы обрабатывающей промышленности. Многие из них создавались на базе существующих морских портов, на близлежащих территориях, включая насыпные площади, отведенные у моря. Это строительство вызывало повышенный спрос на стройматериалы.

Перевозки чугуна и стали возросли благодаря повышенному спросу на металл и расширению производства продук-

⁸⁷ National Transportation Statistics Handbook 1995. Tokyo, 1996, p. 20–22.

⁸⁸ Нихон Токэй нэнкан. Токио, 1957, с. 225; Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Токио, 2001, с. 76.

ции металлургической промышленности. Японская сталь была востребована как внутри страны, так и за рубежом.

Но особо возрос в Японии спрос на сырую нефть. Превращение среднеразвитой страны с разрушенным войной хозяйством в высокоразвитую индустриальную державу было невозможно без значительного увеличения потребления этого важного энергоносителя. Полностью зависящая от импорта нефти страна создала огромные нефтеперерабатывающие комплексы. Продукцию нефтеперерабатывающих и нефтехимических гигантов индустрии, созданную в промышленных портовых зонах, было экономичнее перевозить судами каботажного плавания.

Особое значение морского транспорта Японии для внутренних перевозок обязывает уделить пристальное внимание системе портов, в которые заходили суда каботажного плавания. Они расположены преимущественно равномерно по побережью, отличающемуся многочисленными и хорошо защищенными бухтами. Но крупные международные порты, в которые заходят суда не только дальнего, но и каботажного плавания, расположены преимущественно на тихоокеанском побережье острова Хонсю, прежде всего в экономических районах Канто, Токай и Кинки.

В 1970-х годах в Японии насчитывалось свыше 1100 портов, в которых погружались и отгружались товары внутренней торговли. Из них в разряд самых главных Министерством транспорта были выделены 17 портов, в основном международных. Это порты экономического района Канто: Токио, Иокогама, Кавасаки и Тиба (расположены в Токийском заливе); экономического района Токай: Нагоя, Йоккаити, Симидзу и Сидзуока (в заливах Исе и Суруга); экономического района Кинки: Кобе и Осака (во Внутреннем море Сето); экономического района Тюоку: Симоносеки, Явата, Вакамацу и Модзи (в Симоносекском проливе); экономического района Хокурику: Ниигата (Японское море); экономического района Хоккайдо: Хакодате (южное побережье о-ва Хоккайдо); экономического района Кюсю: Кюсю (западное побережье о-ва Кюсю).

Кроме 17 самых главных портов Министерство транспорта выделило еще 109 главных портов, через некоторые осуществлялись не только внутренние, но и внешнеторговые перевозки. Остальные порты играли роль, как правило, в развитии местного района.

Управление портами осуществлялось на основании Закона о портах и причалах от 1950-го года. Согласно этому закону произошла децентрализация управления портами и причалами. Они были переданы под управление местных властей и портовой администрации. Реформа дала положительные результаты: быстро расширялось и развивалось портовое хозяйство, активно вводилась современная погрузочно-разгрузочная техника, повышалась эффективность работы портов. Но портовая администрация столкнулась с нехваткой финансовых средств на техническое обеспечение своих предприятий. Их финансирование и техническое развитие частично взяло на себя государство. Администрация портов разрешила частным фирмам строить собственные причалы.

Роль частного сектора в развитии портового хозяйства особо заметна в крупных портах. Так, в порту Кобе из 153 причалов 57 принадлежали частным фирмам, в порту Нагоя из 145 причалов 47 были частными⁸⁹.

Таблица 31

**Грузооборот основных внешнеторговых
японских портов, тыс. т**

Порт	1961			1981		
	Всего	Каботаж	Внешне-торг.	Всего	Каботаж	Внешне-торг.
Кобе	23166	11456	11710	155647	110484	45163
Иокогама	32658	14772	17886	121673	63798	57875
Токио	25629	20113	5516	60515	43381	17134

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Еран. Министерство транспорта. Токио, 1985.

⁸⁹ Japan Port Information 1979–1980. Tokyo, 1980.

Внутренние грузопотоки, проходящие через порты Японии, были соизмеримы с внешнеторговыми даже в основных портах международного значения.

В Японии в 1950–1960-е годы происходил процесс преодоления дуалистичности экономики, особенно характерный для внутреннего водного транспорта, и создания высококоразвитого народного хозяйства на основе концентрации и централизации капитала, научно-технического прогресса и государственного регулирования экономики. Видный советский ученый-востоковед Г.А. Левигов отмечал: «В каботажном судоходстве ярко проявляется «двойная структура» экономики Японии: с одной стороны, наличие множества мелких транспортных компаний и отдельных судовладельцев, а, с другой – концентрация капитала и производства в руках крупных монополий»⁹⁰. В монографии «Морской транспорт в послевоенной Японии» он приводит следующие данные: «На 1 апреля 1962 г. в Японии насчитывалось 370 транспортных и 940 других компаний, которым принадлежали стальные суда, и более 25 тыс. владельцев деревянных судов»⁹¹.

Из 243 основных транспортных компаний, владевших стальными каботажными судами, 161 компания (66,2%) имела капитал менее 10 млн иен, 58 компаний (24%) – до 50 млн иен и 24 компании (9,8) – свыше 50 млн иен.

По количеству принадлежавших им судов 152 компании из 370, или 45%, имели по одному судну и лишь 84 компании (23%) – по шесть и более судов. Из других владельцев стальных судов 39 (4,2%) использовали по шесть и более судов и 628 (57%) – по одному судну. Из владельцев деревянных судов 89% имели по одному судну и только 1,5% – по шесть и более судов. Распределение 243 транспортных компаний по числу занятых в них следующее: 193 (79,5%) – с числом занятых менее 100, 39 (16%) – от 101 до 300, 11 (4,5%) – более 300⁹².

⁹⁰ Левигов Г.А. Морской транспорт послевоенной Японии. М., 1969, с. 87.

⁹¹ Там же.

⁹² Там же.

В каботажном флоте наблюдались структурные сдвиги, активно внедрялись достижения научно-технического прогресса.

Росло количество стальных судов, особенно валовой вместимостью до 500 рег. тонн, в частности специализированных судов. С 1958 по 1963 г. число последних увеличилось с 30 до 207. Однако этот рост происходил неравномерно, отражая специфику развития отраслей промышленности. Особенно резким он был в 1963 г., когда пополнение составляло примерно 33% всего специализированного флота. Число судов для перевозки продукции химической промышленности возросло за тот же период в девять раз (72 судна в 1963 г.), а цементовозов – более чем в три раза (46 в 1963 г.).

Появились новые типы судов – углевозы (33 судна) и для перевозки автомобилей (21 судно). Внедрялись системы автоматизированного управления. В 1963 г. каботажный флот насчитывал 143 судна с автоматизированным управлением вместо 8 таких судов в предыдущем году. Однако в целом сохранение мелких и средних предприятий в каботажном судоходстве замедляло внедрение достижений научно-технического прогресса.

Суда до 500 рег. тонн доминировали в перевозках стали (63,5%), мазута (62,5%) и прочих нефтепродуктов (55%), известняка (38%). Более крупные суда (500 рег. тонн и более) использовали в большей степени на перевозках угля (43%), цемента (55%), мазута (33%).

Таким образом, на долю деревянных и стальных судов валовой вместимостью до 500 рег. тонн приходился подавляющий объем перевезенных грузов.

За годы высоких и умеренных темпов экономического роста (вторая половина 1950-х – 1980-е годы) произошли серьезные качественные изменения на базе научно-технического прогресса. Появились принципиально новые стальные суда, осуществляющие автоматизацию производственных процессов и отличающиеся по способу погрузки-выгрузки: контейнеровозы, суда типа ро-ро и т. д. В зависимости от района плавания и характера грузопотока увеличивалось число

стальных судов, погрузка и выгрузка на которых осуществлялась методом наката (автомобилевозы); суда совмещенной специализации, имеющие трюмы для продукции, загружаемой методом наката, и ячеистые трюмы для контейнеров; многоцелевые суда, предназначенные для перевозки разнообразных грузов и оборудованные специальными приспособлениями; комбинированные суда, приспособленные для перевозки в отдельных помещениях наливных и навалочных грузов.

В результате существенно увеличился объем грузов, перевезенных стальными судами каботажного плавания (см. табл. 32).

Таблица 32

**Объем грузов, перевезенных судами
каботажного плавания (тыс. gross тонн)**

Год	Всего	Крупные стальные суда	Малые стальные суда	Деревянные суда	Баржи
1974	448302	193311	194988	22116	37887
1980	475267	226631	213799	9655	24885
1985	441451	215123	203627	3260	10937
1990	562721	251169	280355	3609	27588

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

Резкое сокращение деревянных судов (в 7 раз за 15 лет) свидетельствовало о преодолении многоукладности на внутреннем водном транспорте Японии и создании современного флота на новой научно-технической базе.

Финансирование строительства каботажного флота осуществлялось за счет правительственных кредитов, средств Банка развития и корпорации кредитования специального судостроения.

Правительственные кредиты предоставлялись в размере 70% цены судна при условии, что в течение 1961–1965 гг.

были списаны 1575 устаревших судов валовой вместимостью 388 тыс. рег. тонн. Банк развития выдавал кредиты на строительство по программам судов валовой вместимостью 6,5 тыс. рег. тонн и более. В 1966/67 финансовом году, например, на эти цели в государственном бюджете был ассигнован 1 млрд иен. Корпорация финансировала строительство судов меньшего тоннажа, которое осуществлялось главным образом фирмами, не имевшими доступа к правительственным кредитам, предоставляемым на «программное» судостроение, поскольку они не участвовали в реорганизации 1964 г. и не подпадали под действие соответствующих законов. В 1966/67 финансовом году корпорация предоставила кредиты на сумму 5,5 млрд иен.

Новые суда заменяли устаревшие стальные суда и парусные суда со вспомогательными двигателями, использовавшиеся для перевозки угля. Устаревшие суда сдавались на лом. В результате валовая вместимость судов каботажного флота увеличилась за период с 1955 по 1989 г. с 3 млн 253 тыс. рег. тонн до 26 млн 367 тыс. рег. тонн, а число судов – с 1137 до 7777.

Морской транспорт, осуществляющий экспортно-импортные перевозки, быстро развивался в условиях расширения и углубления внешнеэкономических связей.

Стремительный рост международной торговли накануне глобализации и активизация внешнеторговых связей обусловили необходимость быстрого развития внешнеторгового транспорта на базе научно-технического прогресса. Особенности экономического развития и географического расположения Японии определили исключительное значение морского транспорта для перевозок экспортно-импортных грузов. Они задали динамику, структуру и географию морских перевозок.

В период высоких и средних темпов роста Японии шло быстрое увеличение потоков грузов международной торговли. Об этом свидетельствует рост объема экспортно-импортных грузов, разгруженных и погруженных в портах.

Таблица 33

**Объем разгруженных и погруженных в портах
экспортно-импортных грузов, тыс. тонн**

Год	Всего экспортных и импортных грузов	Экспортные грузы	Импортные грузы
1960	107031	14819	92212
1965	241715	29949	211766
1970	552916	59901	493015
1975	703313	95625	607688
1980	828365	152551	675814
1985	859301	187570	671731
1990	968976	171143	797833

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

Рост экспорта объясняется повышением конкурентоспособности японской продукции вследствие внедрения достижений научно-технического прогресса в сталелитейной промышленности, общем, транспортном и электромашиностроении, других отраслях промышленности. Производство наталкивалось на ограниченность национальных ресурсов сырья и топлива. Резкое увеличение ввоза в страну полезных ископаемых из-за рубежа восполнило его огромный дефицит внутри страны.

Изменилась структура грузов внешней торговли. Характерной чертой довоенной Японии было преобладание продукции легкой промышленности, а основной статьей экспорта был текстиль. В послевоенной Японии уже во второй половине 1950-х годов основное место в экспорте в стоимостном измерении заняли машины, оборудование и сталь. По физическому объему экспорта лидерами стали черные металлы, цемент и минеральные удобрения. Если в 1950 г. на их долю приходилось около 40% морских перевозок экспортных грузов, то уже через 15 лет – свыше 70%.

Значительно возросли объемы экспортных перевозок автомобилей. Во второй половине 1960-х годов Япония вышла

на второе место в мире по производству автомобилей и их экспорту. Она осуществляла поставки автомашин на рынки США, стран Юго-Восточной Азии, Европы и других континентов.

Среди импортных перевозок доминировали перевозки сырой нефти, железной руды, угля, леса и зерна. Поскольку достижение высоких темпов промышленного производства было бы невозможно без ввоза в страну огромного количества сырья и топлива, постольку остановимся подробнее на структуре импорта.

Таблица 34

**Динамика морских перевозок
основных импортных грузов, тыс. тонн**

Год	Нефть	Нефте- продукты	Железная руда	Уголь	Лес	Зерно	Руды цветных металлов
1965	79978	13574	38493	16860	17758	12000	6399
1970	177291	10980	99133	49552	48007	19743	10136
1975	256082	12170	128954	62368	51796	22586	5294
1980	245606	38054	133959	70953	64286	30000	8155
1985	189276	72851	125010	97719	50278	31772	11040
1990	205104	115496	126263	110245	64307	32576	18122

Составлено по: Нихон токэй нэнкан. Министерство транспорта. Токио, 1966; Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство транспорта. Токио, 1995.

Из таблицы следует, что Япония, полностью зависящая от импорта нефти, достигла пика ее потребления к 1975 г. Однако впоследствии как результат энергетического кризиса, снижения темпов роста экономики и мер, реализуемых правительством и бизнесом, импорт нефти стал сокращаться. Нефть поступала преимущественно из стран Ближнего и Среднего Востока и Индонезии.

Со второй половины 1980-х годов сократился импорт второго по значению сырьевого ресурса – железной руды. Это было вызвано снижением темпов роста экономики, изменением структуры народного хозяйства и другими факторами.

В географии грузоперевозок железной руды произошли важные изменения: стремление снизить транспортные расходы привело к поискам более дешевых поставок: вместо Северной и Южной Америки железная руда стала доставляться из стран Юго-Восточной Азии и Австралии.

Третьими по значимости были поставки угля. Японский уголь – низкого качества и непригоден для производства стали. Импорт этого полезного ископаемого постоянно увеличивался, особенно вследствие мирового энергетического кризиса 1973 г. Повышение роли каменного угля как энергетического топлива в топливном балансе отмечалось в целом ряде стран, и Япония не была исключением. Основные импортные потоки сырья шли из Австралии и Северной Америки.

Экспортно-импортные грузы перевозились как флотом, контролируемым японскими судоходными компаниями, так и иностранными судами. Японский флот состоит из собственно японских судов и зафрахтованных иностранных. Доля перевозок экспортных и импортных грузов судами, контролируемыми Японией (японские и зафрахтованные иностранные), составляла в 1965 г. соответственно 42,8% и 56,1%. К 1990 г. доля контролируемых Японией судов в перевозках экспортных грузов увеличилась до 47,%, а импортных – до 67,2%.

К 1985 году число японских судов, перевозящих экспортно-импортные грузы, увеличилось с 385 до 1028. Но с этого времени многие из них плавали уже под чужим флагом, а тех, кто плавал под японским, осталось 449.

За рассматриваемый период флот Японии значительно обновился, пользуясь достижениями научно-технического прогресса. К середине 1960-х годов было построено первое в Японии судно для перевозки сжиженного нефтяного газа – «Бриджстоун Мару» (1962 г.), а к 1968 г. были построены еще 10 океанских газовозов, включая крупнейший в мире газовоз «Тацуно мару» дедвейтом 38,6 тыс. тонн. В 1964 г. был пущен на воду «Киё аки мару», один из крупнейших в мире цементовозов. В этом же году было построено и вступило в строй

судно «Курэ мару» для перевозки древесной щепы из портов Северной Америки в порт Куре. В 1965 г. сошло со стапелей «Осуми мару» – комбинированное судно для перевозки окатышей и железной руды. Особо следует отметить строительство и пуск на воду в 1968 г. двух крупнейших по тем временам контейнеровозов – «Фудзикон-600» (дедвейт 13,3 тыс. тонн) и «Фудзикон-700» (14,8 тыс. тонн). Началась полная автоматизация судов (вместо автоматизации отдельных процессов) – революционное событие в развитии морского транспорта Японии. Научно-технический прогресс стал двигателем развития морского транспорта.

В заключение следует отметить, что научно-технический прогресс на морском транспорте – эффективное средство конкурентной борьбы как на мировом фрахтовом рынке, так и внутри страны. Используя современную технику, японские судоходные компании снижали издержки производства, получали сверхприбыли и укрепляли свои позиции на рынке фрахта. Применение достижений научно-технического прогресса явилось важным инструментом ускоренного послевоенного восстановления и развития морского транспорта Японии.

Глава IV

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА В ПЕРИОД ХЭЙСЭЙ (1989–2019 гг.)

Транспорт Японии в океане экономических и природных потрясений

В научной литературе по экономике Японии 1990-е – начало 2000-х годов принято называть периодом депрессии и структурных реформ. В это время хозяйство страны погрузилось в беспрецедентно затянувшуюся рецессию, из которой оно окончательно не вышло до сих пор, несмотря на непродолжительное оживление 2003–2008 гг. Либерализация экономической жизни 1980-х годов как попытка продлить экономическое процветание страны периода высоких (середина 1950-х – 1973 г.) и умеренных (вторая половина 1970-х – 1980-е годы) темпов роста не смогла остановить тенденцию к их снижению. Крах экономики «мыльного пузыря» 1992 г. ускорил этот понижающий тренд и привел к тяжелым последствиям во всех сферах народного хозяйства.

Одним из способов смягчения этих экономических потрясений явились бюджетные инвестиции в общественные работы и, прежде всего, инфраструктурное строительство. В 1990-е – начале 2000-х годов возводились и модернизировались мосты, строились туннели и дорожные развязки, расширялись автодорожные магистрали и морские порты, строились новые и модернизировались старые аэропорты. Инвестиции в транспортную инфраструктуру создавали дополнительные рабочие места и подстегивали увеличение платежеспособного спроса на продукцию, в том числе и транспортного машиностроения. Но они легли тяжким бременем на бюджет страны.

В 2002–2007 гг. на мировую экономическую конъюнктуру положительно повлияли стремительно развивающиеся процессы индустриализации восточноазиатских стран и особенно Китая. В это время расширялась деятельность транснациональных корпораций, снимались барьеры на пути углубления международной торговли, заключались соглашения о создании зон свободной торговли и экономического сотрудничества. Крупные японские машиностроительные предприятия, и прежде всего гиганты транспортного машиностроения, удачно встроились в эти процессы. Они стали своеобразным драйвером экономического развития страны, который, однако, не успел заработать на полную мощь, а многие неэкспортные отрасли экономики показывали лишь вялый рост.

Мировой экономический кризис, начавшийся в 2008 г., разрушил надежды на полное преодоление застоя в экономике. Землетрясение и вызванное им цунами в марте 2011 г., а также авария на АЭС «Фукусима-1» усугубили экономическое положение в стране. Были разрушены многие объекты транспортной инфраструктуры. В последующие годы Япония так и не вышла из состояния застоя. С 2012 г. одним из главных рычагов подъема экономики стало исполнение бюджетных программ по развитию транспортной (и не только) инфраструктуры. Вместе с бюджетной политикой эта мера привела к незначительному росту реального ВВП. Прирост составил от отрицательных значений в 2009 г. (–5,4) и 2011 г. (–0,1) до 1,5% в 2012 г. и 2,0 в 2013 г. В 2017 г. он был на уровне 1,7%.

Итак, за весь рассматриваемый период с начала 1990-х гг. экономика Японии находилась в депрессии. ВВП по паритету покупательной способности рос вяло: 3132, 8 млрд амер. долл. в 1990 г., 4887,5 – в 2000 г., 5700,0 – в 2010 г. и 4971,3 – в 2018 г. ВВП, созданный на транспорте, составил в 2018 г. 235,3 млрд долл., т. е. доля транспорта в валовом внутреннем продукте достигла 4,6%, что свидетельствует лишь о незначительном росте на протяжении почти 30 лет. Однако, рассматривая место транспорта в ВВП Японии в широком смысле и принимая во внимание высокую долю транспортной инфра-

структуры в строительстве, можно согласиться с подсчетами И. Кушнира о росте доли транспорта в ВВП с 8,2% в 1990 г. до 10,2% в 2018 г.⁹³

Хотя 1990-е – начало 2000-х годов стали относительно благоприятными для строительства транспортной инфраструктуры, этого нельзя сказать о грузоперевозках – в связи с падением темпов роста производства они не росли. Пассажирские перевозки тоже сокращались – по причине уменьшения доходов и платежеспособного спроса населения.

С 1992 по 2002 г. шло ежегодное уменьшение физического объема внутренних перевозок. Несмотря на некоторые исключения (например, в 1996 г. объем грузоперевозок увеличился на 2,5% по сравнению с предыдущим годом, а в 1999 г. – на 0,8%), в 2002 г. было перевезено лишь 5 млрд 758 млн тонн грузов (в 1992-м – 6 млрд 636 млн). То есть в итоге абсолютное сокращение грузоперевозок составило 878 млн тонн.

Ненамного лучше были показатели грузооборота, более точно отражающие текущее состояние и народнохозяйственное значение транспорта. За 11 лет (с 1992 по 2002 г.) он увеличился совсем незначительно: с 554 млрд 910 млн т-км до 568 млрд 772 млн т-км.

Росли в этот период только международные перевозки⁹⁴. Объем морских перевозок вырос с 648 млн 997 тыс. тонн в 1992 г. до 701 млн 92 тыс. тонн в 2002 г., авиаперевозок – с 678 тыс. тонн до 1 млн 232 тыс. тонн, т. е. почти в два раза. Увеличение международных перевозок объясняется возросшим спросом, прежде всего в США, на японскую продукцию общего и транспортного машиностроения.

Период оживления японской экономики (2002–2007 гг.) был вызван улучшением конъюнктуры развитых стран Европы,

⁹³ Экономика Японии, 1970–2018 // Институт экономики и права И. Кушнира. URL: <https://be.5.biz/macroeconomika/profile/jp.html/> (дата обращения: 01.07.2020).

⁹⁴ В связи с тем, что практически все внешнеторговые грузы страны перевозятся морем, динамика и структура морских перевозок достаточно точно отражают динамику и структуру внешнеторговых перевозок Японии.

США, Китая, многих восточноазиатских стран, Бразилии, ЮАР. Быстрыми темпами шла индустриализация, значительно расширялись объемы мировой торговли. Резко увеличившийся мировой спрос на импорт продукции японского транспортного и общего машиностроения привел к росту стоимости экспорта, выросшего с 49,5 трл иен до 79,7 трл иен (более чем на 60%). Увеличился физический объем грузов, перевозимых морским и авиационным транспортом. Так, объем перевозок международным морским транспортом вырос с 701 млн 92 тыс. тонн в 2002 г. до 833 млн 217 тыс. тонн в 2007 г. (около 19%); авиационным – с 1 млн 219 тыс. тонн до 1 млн 350 тыс. тонн (около 11%). С учетом перевозок на японских судах под чужим флагом они выросли еще больше.

Иная тенденция проявилась во внутренних перевозках: они демонстрировали незначительное падение с 5 млрд 758 млн тонн в 2002 г. до 5 млрд 255 млн тонн в 2007 г. Неэкспортные отрасли переживали застой и даже слабое падение.

Мировой финансово-экономический кризис, начавшийся в 2008 г., привел к резкому сокращению промышленного производства и экспорта. Причиной кризиса явилась высокая степень зависимости японского машиностроения от конъюнктуры в развитых странах. Она показывала, что мировой рынок все больше ориентируется на продукцию машиностроительных предприятий Китая и Южной Кореи. Российский японовед И.П. Лебедева справедливо отмечает, что «если в годы благоприятной конъюнктуры, отдавая должное безупречному качеству и надежности японской продукции, потребители готовы были платить за нее высокую цену, то в кризисной ситуации многие предпочли переключиться на аналогичную продукцию конкурентов Японии (в первую очередь Китая и Южной Кореи), возможно, в чем-то и уступающую японской, но более доступную по цене»⁹⁵. Неэкспортные отрасли производства, так и не вышедшие из состояния застоя 2002–2007 гг., испытали еще более зна-

⁹⁵ Лебедева И.П. Монодзукури в условиях глобализации // Ежегодник «Япония». Вып.: 2010. М., 2010, с. 57–58.

чительный спад. Он привел к уменьшению объема внутренних перевозок грузов. В целом с 2008 по 2017 гг. физический объем внутренних перевозок сократился с 5 млрд 7 млн тонн до 4 млрд 788 млн тонн, причем сокращение происходило ежегодно, за исключением 2011 г. Тогда же и с такой же периодичностью (кроме 2016 и 2017 гг.) происходило снижение и грузооборота – с 514 млрд 11 млн тонно-км до 414 млрд 509 млн тонно-км.

В период депрессии структура грузов, перевозимых отдельными видами транспорта внутри страны, существенно не менялась, а явная тенденция 1965–1985 гг. к увеличению доли автомобильного транспорта не проявлялась.

С 1990 г. автомобильным транспортом перевозится свыше 90% всех грузов, а грузооборот составляет свыше половины всего внутреннего грузооборота страны (см. таблицу 35).

Таблица 35

**Структура грузооборота отдельных видов транспорта
(в млн тонно-км и процентах)**

Вид транспорта	1995	2000	2005	2010	2017
Железнодорожный	25101 (4,5)	22136 (3,9)	22813 (4,0)	20398 (4,6)	21663 (5,2)
Автомобильный	292566 (52,5)	311037 (54,0)	332911 (58,6)	243150 (54,7)	210829 (50,8)
Морской (каботажный)	238330 (42,8)	241671 (41,9)	211576 (37,2)	179898 (40,5)	180934 (43,7)
Внутренний авиатранспорт	924 (0,2)	1073 (0,2)	1076 (0,2)	1033 (0,2)	1083 (0,3)
Всего	556921 (100)	575919 (100)	568376 (100)	444480 (100)	414509 (100)

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2019.

Данные таблицы свидетельствуют, что автомобильный и морской (каботажный) транспорт обеспечивают подавляющую часть внутреннего грузооборота. Учитывая то, что автотранспорт занимает особо большое место в перевозках

на короткие и средние расстояния, становится очевидной главенствующая роль морского транспорта во внутренних перевозках грузов на дальние расстояния.

В структуре грузов, перевозимых всеми видами транспорта внутри страны, заметное место занимают багаж и посылки (25%), что является чисто японской спецификой. Автомобильным транспортом, кроме посылок и багажа, перевозятся преимущественно песок, гравий, камни, цемент, керамические изделия, нефтепродукты, продукция машиностроения, сталь, железо, металлоизделия, продукция пищевой и текстильной промышленности. Железнодорожным – нефть и нефтепродукты, цемент, не содержащие железо металлические руды и минералы, уголь, удобрения, пищевая и текстильная продукции. Морской транспорт отвечает за перевозки прежде всего сырьевых импортных грузов: нефтепродуктов, угля, а также продукции некоторых отраслей отечественной обрабатывающей промышленности. Авиационным транспортом перевозятся скоропортящиеся продукты, детали для машиностроения, изделия электромашиностроения.

В условиях глобализации экономика Японии все более интегрировалась в мировое хозяйство. Одним из проявлений этой интеграции стало изменение соотношения внутренних и внешних перевозок морским транспортом. При этом, что с 1990 по 2016 г. суммарный физический объем внутренних и зарубежных перевозок грузов морским транспортом сократился с 3 млрд 252 млн 616 тыс. рег. тонн до 2 млрд 223 млн 347 тыс. рег. тонн (14%), объем международных перевозок морским транспортом увеличился с 968 млн 766 тыс. рег. тонн до 1 млрд 237 млн 779 тыс. рег. тонн (28%). Приведенные данные косвенно свидетельствуют о растущей зависимости экономики Японии от мирового хозяйства.

Структура внешнеторговых грузов, погруженных и отгруженных в морских портах международного сообщения, отличается от структуры грузов, перевозимых внутри страны. Основными статьями импорта являются углеродосодержащие энергоносители: сырая нефть, нефтепродукты

и уголь (57% импорта), железная руда (14%). Главными статьями экспорта остаются железо и металлы, продукция химической промышленности и нефтепродукты. В 2016 г. объем импортных товаров, перевозимых судами дальнего плавания, превысил объем экспортных товаров на 55,7%.

За 1990–2016 гг. снизилась, хотя и незначительно, зависимость страны: от сырой нефти – на 16%, от закупок за рубежом железа и металлов – на 28% (при росте экспорта этих товаров почти на 100%), от уменьшения ввоза удобрений, древесины и риса. Физический объем экспортных товаров, перевозимых морским транспортом, вырос почти по всей номенклатуре товаров, вывозимых из страны.

В целом структура грузов, перевозимых разными видами транспорта, в период 1990-х – начала 2000-х гг. мало менялась. Этот устоявшийся баланс наблюдается на фоне вялотекущего снижения физического объема перевозок.

Драматичнее складывалась ситуация с пассажирскими перевозками. Железнодорожный транспорт, занимавший доминирующее положение в годы высоких темпов роста (середина 1950-х – 1973 гг.), стал утрачивать свое значение. Но тенденция к снижению роли железнодорожного транспорта в экономической жизни и быте японцев была прервана Великим японским землетрясением и цунами 11 марта 2011 г., унесшими жизни около 30 тысяч человек. С этого времени доля железнодорожного транспорта в перевозках пассажиров резко возросла. Одной из главных причин столь кардинального изменения предпочтений японцев явилось понимание относительной надежности скоростного железнодорожного транспорта перед лицом природных катаклизмов. Были и другие факторы, включая запрещение автопоездов по зараженным территориям после аварии на атомной электростанции в Фукусиме, большое число погибших и пожизненно травмированных японцев, старение населения.

Несмотря на все природные и техногенные катастрофы, все основные виды транспорта Японии – автомобильный, морской и железнодорожный – сохранили свои лидирую-

щие позиции в транспортной системе страны и мира. Исторические судьбы пассажирского и грузового транспорта не во всем схожи, но общим остается их высокий мировой технический уровень.

Для транспорта как составляющей части производственной инфраструктуры, являющейся естественной монополией, изначально характерна высокая степень концентрации и централизации капитала. Поэтому очевидно, что эти процессы в отрасли проходили интенсивнее, чем во многих других отраслях экономики и в среднем во всем хозяйстве. Но появилась и противоборствующая тенденция: либерализация экономики в конце 1980-х годов, более полное включение рыночных механизмов в области естественных монополий, частичная дерегуляция рынков, приватизация и разукрупнение государственных транспортных корпораций противодействовали общей тенденции к усилению и углублению процесса концентрации и централизации капитала. С середины 1990-х годов наблюдается дальнейшее увеличение числа предприятий с капиталом свыше 5 млрд иен. Так, если в 1993 г. было зарегистрировано 55 транспортных компаний, капитал которых превышал 5 млрд иен, то в 2017 г. уже 108. Из них 17 железнодорожных, 15 грузовых автомобильных и 1 пассажирская, 5 судоходных и 8 авиационных компаний. Еще 62 компании – других видов транспорта (метро, моно-рельсы и пр.).

В заключение следует отметить, что в начале XXI вв. транспорт Японии развивался достаточно динамично и полностью удовлетворял потребностям экономики. Конечно, океан проблем, обрушившийся на Японию, не мог на нем не сказаться, но, несмотря на экономические и природные потрясения, транспорт не только не стал тормозом для японской экономики, а, наоборот, явился одним из важнейших средств вывода хозяйства из кризиса.

В ходе кризиса расходы на обновление и содержание инфраструктуры коррелировали с ростом расходов на инфраструктурное, прежде всего транспортное, строительство. В послекризисный период продолжающихся низ-

ких темпов экономического роста обнаруживается стремление к сокращению расходов на общественные работы. Но оно неизбежно приведет к уменьшению расходов на обновление и содержание инфраструктуры. По основанному на экономико-математических подсчетах утверждению известного японоведа В.Б. Рамзеса, «стране не удастся проводить в полном объеме даже необходимые меры по обновлению инфраструктуры и ее поддержанию в порядке». Далее он делает такой прогноз: «К 2030 г. пороговый уровень опустится до отметки, позволяющей выделить на эти меры лишь 78,8% минимально требуемой суммы»⁹⁶. Сокращение расходов на обновление приведет к ухудшению качества инфраструктуры.

За деградацией инфраструктуры неизбежно последует снижение качества жизни японцев, ухудшение экологии, ослабление противодействия стихийным бедствиям и природным катаклизмам, другие тяжелые последствия. Еще сильнее будет отрицательное влияние изнашиваемой инфраструктуры на воспроизводственные процессы в стране.

Перед японским правительством встает бифуркационный выбор: или сохранять старый подход к развитию инфраструктуры, основанный на чрезмерном финансировании общественных работ и тормозящий финансирование других подразделений общественного воспроизводства, или вырабатывать новый подход, предусматривающий избирательное отношение к развитию отдельных видов инфраструктуры, отказ от крупных государственных транспортных инвестиционных проектов, большее участие отдельных регионов и мелких территориальных образований в ее развитии.

И, наконец, перед страной встает выбор направлений, темпов и степени перехода к использованию альтернативных источников энергии на транспорте. Конечно, такая стратегия до 2030 г. существует, но в свете последних экономических событий она требует серьезных корректив.

⁹⁶ Рамзес В.Б. Экономика демографического кризиса. / Япония: свет и тени. М., 2008, с. 88.

Морской и авиационный транспорт в международных перевозках

Свободное перемещение через национальные границы капиталов, товаров, информации с 1980-х годов резко увеличилось. Роль транспорта и связи в ускорении этих процессов, имманентных глобализации, несомненна. Другими словами, процесс глобализации, охвативший большинство стран мира, 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, которые отдельно взятые страны призывали считать внутренними, глобализовались»⁹⁷.

Одно из очевидных проявлений глобализации – значительное расширение международных экономических отношений, включая торговлю. Так, если в 1970-м году мировой экспорт составлял 313,7 млрд долл. (США), а импорт – 331,9 млрд долл., то уже в 1980-м году – 1995,1 млрд долл. и 2048,4 млрд долл. соответственно. В 2018 г. экспорт исчислялся уже 19,5 трлн долл⁹⁸.

Быстрый рост международной торговли невозможен без ускоренного развития и повышения эффективности функционирования международного транспорта. Однако эти процессы происходят по-разному в отдельных странах. В Японии – стране, расположенной на четырех основных и множестве мелких островов протяженностью около 4 тыс. километров, основным, если не сказать единственным, видом международного транспорта, обеспечивающего грузоперевозки, является морской. Причина такой однобокой модели кроется не только в особенностях географического положе-

⁹⁷ Japan Review of International Affairs. Tokyo, 1999, p. 89.

⁹⁸ Japan Review of Maritime Transport. Tokyo, 2019.

ния, но и в стратегии транспортного развития Страны восходящего солнца. Еще в 1960-х годах во главу угла этой стратегии ввиду ограниченности финансовых ресурсов был положен избирательный подход. В соответствии с ним определялись основные направления научно-технического развития отдельных отраслей транспорта и выделение тех его видов, которые будут получать приоритетную поддержку государства. В области международного грузового транспорта такой приоритет получил морской, а не авиационный транспорт. В результате доля последнего в перевозках внешнеторговых грузов до сих пор ничтожно мала – менее 1%.

Таблица 36

**Международные грузовые перевозки
(в тыс. тонн и млн тонно-км)**

Год	Морской транспорт тыс. тонн	Авиационный транспорт	
		тыс. тонн	млн тонно-км
1995	703606	857	5596
2000	739377	1188	7389
2005	779108	1319	7711
2010	819075	1323	6658
2015	1056143	1402	7947
2016	1018441	1529	8412
2017	997068	1750	9700

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2019.

Господствующая роль морского транспорта в перевозках грузов объясняется, помимо вышеуказанных причин, еще и следующими обстоятельствами. Во-первых, авиaperевозки хотя и обеспечивают большой выигрыш во времени, но всегда дороже по цене. Во-вторых, преобладающую долю в импорте Японии, стране, бедной на полезные ископаемые и отличающейся низкой самообеспеченностью сырьем, составляют крупногабаритные объемные грузы, которые оптимально перевозить сухогрузами и танкерами. В-третьих, в отличие,

например, от Англии, которая соединена с континентом евротоннелем через Ла-Манш, Япония по известным политическим соображениям затягивает обсуждение и строительство с Россией так называемого Северо-Японского коридора, который соединил бы сеть авто- и железных дорог Страны восходящего солнца с общеевропейской сетью железных и автодорог.

Самым наглядным проявлением глобализации является свободное перемещение товаров, людей, информации и капиталов через национальные границы. В связи с этим остановимся на вопросе изменения доли товаров международной торговли в общем объеме товаров, погруженных и отгруженных в японских морских портах.

Таблица 37

Объем грузов, обработанных в портах⁹⁹
(в тыс. рег. тонн)

Год	Всего	Международная торговля	Внутренняя торговля
1990	3 252 616	968 976	2 283 640
1995	3 418 410	1 071 084	2 347 326
2000	3 177 771	1 137 401	2 040 370
2005	3 174 267	1 226 323	1 947 944
2010	2 807 754	1 235 348	1 572 406
2015	2 811 967	1 253 432	1 558 536
2017	2 781 775	1 238 384	1 543 391

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2019.

Из таблицы 37 следует, что доля внешнеторговых грузов, погруженных и отгруженных в портах, от общего объема всех обработанных грузов увеличилась с 30% в 1990 г. до 45% в 2017 г.

⁹⁹ Объемы экспортно-импортных грузов, обработанных в портах, не совпадают с объемами перевозок внешнеторговых судов из-за применения «двойного счета» в портах.

Хотя за период 1990–2017 гг. валовой объем всех морских грузов внешней и внутренней торговли сократился на 14%, но объем внешнеторговых грузоперевозок увеличился на 27%. Этот рост объясняется следующими факторами. До 2002 г. японская экономика переживала рецессию. В 2002–2007 гг., т.е. до начала мирового финансово-экономического кризиса, полюсом роста японского промышленного производства стало машиностроение. Но именно транспортное, общее и электромашиностроение составляют львиную часть японского экспорта.

В то же самое время другие (преимущественно неэкспортные) производства показывали умеренный рост или вообще стагнировали. Начавшийся в 2008 г. мировой финансово-экономический кризис больно ударил почти по всем отраслям народного хозяйства Японии, но накопленный за предыдущий период потенциал машиностроительных отраслей позволил смягчить его воздействие, что и отразилось на показателях роста.

Импортные грузы состоят в основном из продукции добывающей, пищевой, легкой промышленности, сельского хозяйства. Как правило, это продукция отраслей невысоких технологий. С 1990 по 2016 г. грузооборот импортных грузов увеличился на 14%.

Таблица 38

**Структура грузов внешней торговли, погруженных
и отгруженных в портах (в тыс. gross тонн)**

	Год	Всего	Рис, зерно	Продукты, напитки	Морепро- дукты	Древесина	Уголь	Железная руда	Гравий, песок
Экспорт	1990	171037	68	1815	448	113	32	10	494
	2000	203046	438	1847	542	192	314	709	1135
	2005	260406	416	2021	982	304	56	0	2022
	2010	285613	283	1721	1075	681	38	59	3161
	2016	286449	185	2150	727	618	47	95	7027
Импорт	1990	797729	32579	11251	3161	64307	110245	126263	3376
	2000	934034	33081	18054	4263	55674	139048	128596	7318
	2005	965376	32014	19531	4111	45151	171744	132977	6463
	2010	949247	29529	19506	3463	35806	178176	131695	2045
	2016	951330	27046	19748	2873	31704	181236	130699	1565

Окончание табл. 38

	Год	Сырая нефть	Известняк	Железо, металлы	Металлоизделия	Цемент	Нефтепродукты	Производство химической промышленности	Удобрения	Другие грузы
Экс-порт	1990	78	1845	17744	1860	4872	4124	6557	789	130188
	2000	6	2551	32206	1563	5094	4961	11452	1050	138986
	2005	165	2672	40750	1582	7425	5450	15775	949	179837
	2010	753	3089	49258	2733	6446	18881	17497	880	179054
	2016	388	3297	49744	3039	7068	17053	18897	486	175598
Им-порт	1990	205114	257	18122	929	2499	115496	6961	1980	95189
	2000	224268	356	14776	2001	1427	160859	7846	2098	134369
	2005	216146	330	13711	3624	927	160275	8771	2806	146863
	2010	194452	409	12657	5086	471	178110	10020	1909	145913
	2016	172359	1035	12972	6181	364	196008	11333	1516	154691

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2019.

Физический объем экспортных грузов, состоящий преимущественно из продукции отраслей высоких технологий (производство ЭВМ, компьютеров, телекоммуникаций и т. д.) или приближающихся к ним (автомобилестроение, электробытовая техника, станки с ЧПУ), увеличился на 35%.

Географическая структура экспорта за рассматриваемый период времени также претерпела определенные изменения. Значительно увеличилась доля Азии в общем объеме грузоперевозок (было менее 40%, стало свыше 50%) за счет роста торговли с Китаем. Торговля с НИЭ и странами АСЕАН стагнирует, а с США объемы перевозок грузов сокращаются.

Анализ структуры обработанных в портах грузов показывает, что по многим товарам импорта степень зависимости от внешнего рынка возросла лишь незначительно. За счет разгружаемых в портах грузов страна удовлетворяет потребность в свинцовой и цинковой руде, алюминиевых сплавах, а также соли, сахаре и пшенице на 80%. Импорт покрывает 99% спроса на нефть, природный газ, каменный уголь и 100% потребности страны в бокситах, никелевой руде, фосфоритах. Вместе с тем удачно вписавшаяся в процесс глобализации Японии номенклатура загруженных в международных портах экспортных грузов постоянно изменялась в сторону увеличе-

ния удельного веса товаров с высокой добавленной стоимостью, технологически сложных и наукоемких. Существенно выросла доля автомашин, деталей, электроники, оборудования, составившая вместе со сталью 52% всех отгруженных в международных портах товаров¹⁰⁰.

Рассмотрение специфики морского транспорта должно обязательно включать вопрос о портах. Если местные морские порты расположены повсеместно по территории Японии, то основные международные порты (всего их 23¹⁰¹) и другие главные порты (102) распределены крайне неравномерно в зависимости от значимости экономического района в народном хозяйстве. Так, шесть экономических районов острова Хонсю, на которые приходится большая часть площади, населения и производства страны, обладают самыми крупными, хорошо оснащенными и высокотехнологичными портами. Но и среди этих шести районов главными являются Канто, Токай и Кинки. Роль остальных в международных транспортных перевозках значительно меньше.

Основные японские порты, расположенные на крупных прибрежных равнинах, представляют собой не только современные высокоавтоматизированные и механизированные транспортные узлы. Они концентрируют вокруг себя крупные промышленные и транспортно-логистические центры. По сути дела эти портовые города являются едиными огромными транспортно-промышленными комплексами. Появление таких комплексов обязано строительству в 1950-х годах гигантских предприятий обрабатывающей промышленности, прежде всего тяжелой, химической, нефтеперерабатывающей и др., вблизи портов. «Симбиоз» больших морских портов и промышленных предприятий оптимизировал территориальную структуру транспорта и промышленности, особенно связанной с мировым рынком, повысил эффективность производства и снизил себестоимость продукции.

¹⁰⁰ Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2019.

¹⁰¹ В конце 1980-х их было 21.

Некоторые из воздвигнутых в портовых зонах гигантских промышленных комбинатов построены не просто на морском побережье, а на специально намытых для этих целей площадях. Наиболее яркий тому пример – крупнейший металлургический комбинат на Внутреннем Японском море Фукуяма, сооруженный на намывной территории площадью в 900 га. Он спланирован таким образом, что весь технологический процесс осуществляется между причалами, где разгружается преимущественно импортное сырье и топливо, и причалами, на которых отгружается готовая продукция. Динамика грузооборота основных международных портов представлена в таблице 39.

Таблица 39

**Грузооборот основных портов в 2016 г.
(в тыс. рег. тонн)**

Порты и гавани	Всего международные и внутренние перевозки	Международные перевозки		
		Всего	Экспорт	Импорт
Томакомай	105603	17033	1067	15966
Муроран	19941	10354	1190	9164
Сендайсиогама	47479	15499	2385	13114
Тиба	154333	92337	9529	82808
Токио	85954	48102	13368	34734
Кавасаки	81969	53048	9007	44041
Йокогама	109124	68933	30625	38308
Ниигата	30367	15069	1020	14049
Фукусикитояма	6392	4420	937	3483
Симидзу	14964	10092	3869	6223
Нагоя	193257	128476	52714	75762
Иоккаити	61408	40536	4234	36302
Сакансенбоку	74093	30331	4655	25676
Осака	82029	34112	9363	24749
Кобе	98314	51726	23307	28419
Химедзи	35389	22604	883	21721
Вакаямасимоцу	37921	22803	5081	17722
Мизусима	86747	55121	9489	45632
Хиросима	14465	6476	4694	1782
Симоносеки	4128	2412	1076	1336
Токуямакудамацу	48350	18496	3176	15320
Хаката	33790	17379	7062	10317
Китакоюсю	98527	32354	7215	25139
Итого	1524 544	797713	205946	591767

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2019.

Из 23 японских портов четыре (Иокогама, Кавасаки, Токио и Тиба) находятся в экономическом районе Канто, расположенном на тихоокеанском побережье Японии. Здесь находится основной промышленный центр Японии – Кэйхин (Токио – Иокогама). В портах района Канто отгружается продукция транспортного, общего и электромашиностроения, нефтепродукты, металлические изделия, текстиль. На специализированных причалах Канто разгружаются импортируемая железная руда, сжиженный газ, сырая нефть и нефтепродукты, уголь, продовольствие. Крупнейшим портом этого района является порт Тиба. Порт Токио связан с портами Иокогама и Кавасаки каналом Кэйхин. Они образуют единый транспортно-промышленный комплекс. Район обслуживается еще целым рядом портов, крупнейшие из которых – Касима и Хитати – являются транспортно-промышленными зонами. На юго-западе от района Канто по тихоокеанскому побережью находится район Токай. Здесь расположены крупнейший в Японии международный порт и промышленно-транспортный узел страны – Нагоя, а также крупные порты Иоккаити и Симидзу. Порт Иоккаити специализируется на разгрузке нефти, а построенные на его территории огромные нефтеперерабатывающие и нефтехимические заводы здесь же отгружают свою продукцию на местные рынки и за границу. На прилегающих к порту Симидзу территориях построены заводы по производству нефтепродуктов, оборудования, алюминия, целлюлозы. Порт является транспортным узлом международного и внутреннего значения.

Экономический район Кинки, находящийся еще юго-западнее района Токай, обслуживается портами Осака, Кобе, Химедзи и Сакаисенбоку, а также рядом других, менее крупных, портов. Крупнейшим в районе Кинки международным портом является порт Кобе. Основные статьи вывоза продукции за границу – автомашины и оборудование, металл и металлические изделия, удобрения, лес, текстиль. Ввозятся из-за рубежа сырая нефть и нефтепродукты, руда, продовольствие.

Осака – один из крупнейших промышленных и транспортных узлов не только района Кинки, но всей Японии.

Через порт Осака ввозятся нефтепродукты, уголь, известняк, зерно, продовольствие. Вывозятся продукция транспортного машиностроения, удобрения, металлоизделия, удобрения, цемент.

Назначение порта Сакаи – разгрузка импортной нефти.

Главные порты трех других экономических районов о-ва Хонсю, а также Хоккайдо, Кюсю и Сикоку, входящие в группу 23 основных портов Японии, также заслуживают специального рассмотрения, но формат главы в монографии не позволяет этого.

Япония обладает одним из самых крупных флотов в мире, хотя и уступила мировое лидерство Китаю и Южной Корее (не считая Панамы и Либерии, предоставляющих на льготных условиях свой национальный флаг зарубежным судоходным компаниям). Флот, плавающий под японским флагом, насчитывал в 2016 г. 5350 судов (водоизмещением свыше 100 тонн) валовой вместимостью 24579 тыс. рег. тонн (всего в мире 113888 судов валовой вместимостью 1248 583 рег. тонн). Однако следует не упускать из виду, что помимо судов, зарегистрированных под флагом Японии, национальным японским компаниям принадлежит часть судов, плавающих под чужими флагами (кроме того, Япония арендует иностранные суда).

В 2000-х годах в Японии наблюдается тенденция к абсолютному и относительному снижению количества судов, а в отдельные годы – и их тоннажа. Сравним динамику численности и тоннажа судов Японии с мировыми показателями.

Таблица 40

**Динамика численности и тоннажа судов Японии в мире
(в шт. и рег. тоннах)**

Год Страна	2000		2010		2016	
	кол-во	тоннаж	кол-во	тоннаж	кол-во	тоннаж
Япония	8012	15257	6150	16858	5350	24579
Всего в мире	87546	558054	103392	957982	113888	1248 582

Составлено по: World Fleet Statistics.

Относительное сокращение флота Японии происходило по следующим причинам. Во-первых, резко возросли мощности судостроительных верфей Китая и Кореи. Число и тоннаж вновь построенных судов в Японии стали относительно, а зачастую и абсолютно уменьшаться.

Таблица 41

**Количество и валовая вместимость построенных судов
(шт. и рег. тонн.)**

Год Страна	1995		2000		2005		2010		2015	
	кол-во	тоннаж	кол-во	тоннаж	кол-во	тоннаж	кол-во	тоннаж	кол-во	тоннаж
Япония	592	9263	472	12001	469	16434	580	20218	514	13309
Китай	64	784	101	1484	420	6466	1413	36437	824	22355
Южная Корея	158	6264	197	12218	326	17689	526	31698	359	25035
Всего в мире	1533	22467	1578	31408	2129	46970	3748	96443	2543	66422

Составлено по: UNCTAD Handbook of Statistics. Geneva, 2020; Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2019.

Из таблицы следует, что на три азиатские страны приходится 93% продукции судостроения.

Во-вторых, началась массовая замена устаревших и энергозатратных судов современными и энергосберегающими.

В-третьих, получила развитие тенденция регистрации судов под «удобным флагом». Многие японские судоходные компании зарегистрировали большую часть своих судов под флагом Панамы. Среди них крупнейшая – «Мицуиоск» – как правило, обеспечивает режим наибольшего благоприятствования и пониженные ставки портовых сборов в большинстве портов мира. «Удобный флаг» выбирается из-за невысокой платы за регистрацию, низких налогов или даже полного их отсутствия, возможности использования дешевой рабочей силы. В соответствии с Конвенцией ООН по морскому

праву (UNCLOS) должна существовать «реальная связь» между фактическим владением судна и флагом, который оно несет. Но в случаях регистрации под «удобным флагом» такая «реальная связь» отсутствует. В некоторых из судовых регистров приняты низкие стандарты безопасности. В результате судовладельцы снижают издержки транспортировки и получают дополнительные выгоды в конкурентной борьбе.

Сокращение собственного флота и широкое использование зафрахтованных судов на условиях бербоут-чартер или тайм-чартер становится экономически целесообразными в годы нестабильного экономического развития и способствует более гибкому реагированию на изменение спроса на перевозки грузов, флуктуирующего в зависимости от конъюнктуры рынка.

Изменение перевозок экспортных грузов в зависимости от собственности на суда можно проследить по данным таблицы 42.

Таблица 42

Динамика структуры перевозок экспортных грузов японскими, зафрахтованными и иностранными судами (тыс. тонн и %)

Год	Перевозки японским флотом			Иностранные суда
	Всего	Японские суда	Зафрахтованные суда	
1985	42842 (53,5)	14328 (17,9)	28514 (35,6)	37166 (46,5)
1995	38761 (43,4)	2980 (1,7)	35781 (41,7)	58621 (56,6)
2005	45404 (33,8)	1803 (1,3)	43601 (32,4)	88962 (66,2)
2015	60802 (36,0)	1421 (0,8)	59381 (35,1)	108175 (64,0)
2017	68733 (41,6)	1613 (1,0)	67120 (40,6)	96404 (58,4)

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2019.

Из таблицы следует, что на протяжении многих десятилетий обнаруживается тенденция к снижению доли собственно японских судов в перевозках экспортных грузов и одновременно увеличению доли зафрахтованных и иностранных судов. Если в период высоких и умеренных темпов роста Япония, экспортируя свою продукцию, в значительной мере полагалась на свой собственный флот (в 1970 г. японскими судами перевозилось 37,4% экспортной продукции отраслей преимущественно тяжелой и машиностроительной промышленности и 15,9% – зафрахтованными судами), то во время депрессии и структурной перестройки она перевозила экспортные грузы в большей степени иностранными и зафрахтованными судами (99%).

Схожая тенденция проявляется в области импорта грузов.

Таблица 43

Динамика перевозок импортных грузов японскими, зафрахтованными и иностранными судами (в тоннах и %)

Год	Перевозки японским флотом			Иностранные суда
	Всего	Японские суда	Зафрахтованные суда	
1985	400697 (67,3)	244242 (41,0)	156455 (26,3)	194641 (32,7)
1995	529929 (71,8)	152735 (16,4)	377194 (55,4)	226907 (28,2)
2005	529239 (64,9)	53463 (6,6)	475776 (58,3)	286389 (35,1)
2015	544702 (70,0)	104138 (13,4)	440564 (56,6)	233034 (30,0)
2017	510768 (66,5)	141500 (18,4)	369268 (48,1)	257090 (33,5)

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2019.

Анализ данных таблицы показывает, что при сокращении доли японских судов в перевозках импортных грузов более чем в два раза с 1985 по 2017 г. эта доля несравненно больше, чем при экспорте грузов. В настоящее время почти половина импортных грузов перевозится зафрахтованными судами.

Изменение баланса грузоперевозок в сторону зафрахтованных судов объясняется стремлением владельцев судоходных компаний уменьшить простой или неполное использование судов в случае ухудшения конъюнктуры рынка.

К вопросам организации перевозок экспортных и импортных грузов морскими судами относится не только выбор степени участия собственных, зафрахтованных и иностранных судов. Судоходные компании могут выбирать методы доставки грузов. Один из основных способов перевозки – линейное судоходство. Доставка грузов по расписанию по определенному океанскому маршруту (линии) ускоряет время нахождения товара в сфере обращения, позволяет уменьшить запасы на складах. Лайнерами перевозятся в основном контейнерные грузы. Они менее эффективны при перевозках массовых навалочных и наливных грузов, являющихся основой японского импорта. Поэтому японские судовладельцы стремятся приобретать трамповые специализированные суда для их перевозки.

В 1995 г. японские судоходные компании перевезли на линейных судах 10759 тыс. рег. тонн экспортных грузов. Трамповые перевозки экспортных грузов составили 21958 тыс. рег. тонн, танкерами было перевезено 6045 тыс. рег. тонн наливных грузов. Всего японские судоходные компании перевезли 38761 тыс. рег. тонн экспортных грузов¹⁰².

В 2017 г. японские судоходные компании вывезли за рубеж на линейных судах 11983 тыс. рег. тонн грузов, а объем трамповых перевозок экспортных грузов достиг 49691 тыс. рег. тонн. Танкерами было вывезено из страны 7082 тыс. рег. тонн наливных грузов. Всего – 68756 тыс. рег. тонн. Это означает, что с 1995 по 2017 г. объем экспортных перевозок на линейных судах вырос меньше, чем на трамповых (11,3% и 213% соответственно).

Линейные судоходные компании, испытывая острую конкуренцию со стороны судоходных компаний других

¹⁰² Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2019.

стран, входят в международные судоходные объединения. Организационные формы этих объединений весьма разнообразны. Чаще всего это соглашения картельного типа, участники которых имеют определенную самостоятельность. Эти соглашения выступают преимущественно в форме конференций. В соглашениях предусматриваются договоренности о расписании движения судов, ценах перевозки, распределении сфер влияния и др. Они имеют, как правило, временный характер.

В последние годы в условиях избытка мощностей и относительно слабого спроса на международные перевозки крупные судоходные компании объединяются для борьбы с растущей конкуренцией на рынке фрахта. В 2017 г. был образован консорциум ONE (Ocean Network Express), в который вошли японские компании Kline, MOL и NYK. По грузоподъемности контейнерного флота (1,55 млн ТЕИ) – это шестой перевозчик в мире¹⁰³.

В 2017 г. было заключено соглашение «Альянс», куда вошли три крупнейшие японские компании: «Ниппон Юсэн», «Мицуи ОСК Лайнс» и «Кавасаки Кисэн Кайся» (все они входят в двадцатку крупнейших мировых операторов морских грузовых перевозок). К соглашению присоединились немецкая Harpag – Lloyd AC, занимающая пятое место среди крупнейших морских грузоперевозчиков с долей рынка в 7,1%, тайваньская Ming Marine и южнокорейская Hanjin (которая была на грани разорения). Совокупный флот входящих в соглашение компаний достигает 620 судов, а доля мирового рынка – 18%.

Основными направлениями научно-технического прогресса в морском транспортном флоте являются переход на альтернативные виды топлива и применение искусственного интеллекта.

К 2025 г. планируется построить флот автономных судов. Инициаторы этой программы – крупнейшие японские судоходные компании «Мицуи ОСК Лайнс» и «Ниппон Юсэн».

¹⁰³ <https://www.korabel.ru>news>comments> (дата обращения: 22.02.1921).

Флот автономных грузовых судов, которые будут перемещаться по мировому океану с использованием искусственного интеллекта, составит 250 единиц. Строительство судов обойдется компаниям в сотни миллионов долларов. Технология будет основана на концепции «Интернета вещей». Она предусматривает подключение и взаимодействие устройств и оборудования судов через интернет для сбора и анализа данных о погодных условиях, о доставке и др., а также построения маршрута судна. Предполагается, что исключение человеческого фактора позволит сократить риски и повысить безопасность судоходства¹⁰⁴.

Что касается другого направления научно-технического прогресса – создания судов, работающих на альтернативных видах топлива с целью сократить выбросы углекислого газа, то японские компании сформировали консорциум Y5Lab для формирования новой инфраструктуры морских перевозок. Они проектируют аккумуляторно-электрические суда с нулевым уровнем выбросов. Первый танкер начнет транспортировку мазута на другие суда в Токийском заливе предположительно в 2022 году, второй – в 2023 году. Предназначение второго танкера разработки Asahi Tanker с аккумуляторным питанием – быть судовым топливозаправщиком. Его валовая вместимость – 499 тонн, а скорость – около 11 узлов¹⁰⁵.

В ближайшем будущем Япония предполагает создавать танкеры не только для прибрежного, но и для внешнеторгового судоходства.

Использование достижений научно-технического прогресса станет важным средством ускоренного развития морского транспорта и повысит конкурентоспособность за счет снижения издержек перевозки.

Таким образом, в условиях глобализации произошли значительные изменения в перевозках грузов морским транс-

¹⁰⁴ expert.ru> 2016/10/31> *krupneishie sudohodnie kompanyi Yaponyi* (дата обращения: 24.02.2021).

¹⁰⁵ <http://naukatehnika.com/elektricheskiy-tanker-s-batazeej-35> (дата обращения: 24.02.2021).

портом. Но глобализация характеризуется и свободным перемещением людей через национальные границы. Спецификой Японии, в которой рынок иностранной рабочей силы был в 1950–1960-е годы почти совсем закрыт, является медленный переход к свободному рынку в ходе глобализации. Зарубежной рабочей силе была уготована второстепенная роль. Она занимает периферийное положение на японском рынке труда. При этом и количественно анклав иностранной рабочей силы – самый незначительный по сравнению с другими промышленно развитыми странами. И все же международные перевозки пассажиров растут, и не только за счет туризма. Увеличивается число деловых поездок, происходит и миграция рабочей силы.

Таблица 44

**Международные пассажирские перевозки
(количество пассажиров и пассажиро-км)**

Год	Морской транспорт	Авиационный транспорт	
	тыс. пассажиров	тыс. пассажиров	млн пасс.-км
1990	206	10884	50695
1995	290	13797	68883
2000	469	19249	96829
2005	580	17909	83127
2010	630	14565	63352
2015	-	18254	82105
2016	-	20505	90400
2017	-	22144	97522

Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2019.

Отсутствие данных о пассажирских перевозках с 2011 г. объясняется скорее не экономико-статистическими, а морально-психологическими причинами. В результате крупнейшего в истории Японии разрушительного землетрясения

и цунами 2011 г. сильно пострадал пассажирский морской транспорт, погибло много людей. Тем не менее есть все основания полагать, что уже к 2022 г. доля морского транспорта в международных пассажирских перевозках превысит показатель 2010 г.

Из таблицы 44 следует, что международные пассажирские перевозки осуществляются в основном авиационным, а не морским транспортом. Однако с 1990 по 2010 г. доля морского транспорта в перевозках выросла с 2% до 4%.

Научно-технический прогресс не обходит стороной пассажирский морской транспорт. Япония занимает одну из лидирующих позиций в мире в области строительства пассажирских судов на солнечных батареях. Пассажирские катамараны, приводимые в движение энергией, вырабатываемой солнечными батареями, совершают круизы между Японией и рядом азиатских стран. Они весьма популярны и создают высокую репутацию судоходным компаниям, что небесполезно в острой конкурентной борьбе за пассажирский фрахт.

Итак, морской транспорт Японии имеет исключительно важное значение для экономики этого островного государства, отличающегося, с одной стороны, низкой самообеспеченностью сырьем и соответственно зависящего от его импорта, а, с другой стороны, ориентированного в значительной степени на экспорт технологически сложной, с высокой добавленной стоимостью продукции. В ходе глобализации объем японского экспорта вырос. Причина тому – усиление международной специализации и перевод крупными японскими многоотраслевыми холдингами своих филиалов за рубеж.

Однако морской транспорт Японии в годы умеренных темпов роста и депрессии свое мировое лидерство утратил. Сделав ставку на научно-технический прогресс, включая использование искусственного интеллекта, страна пытается с его помощью если и не вернуть былые позиции на мировом рынке фрахта, то, по крайней мере, не уступить в конкурентной борьбе другим развитым странам.

Роль морского транспорта во внутрияпонских перевозках

Значение прибрежного судоходства для народного хозяйства Японии трудно переоценить. Об этом наиболее точно свидетельствует его растущая доля в грузообороте страны. С 1995 по 2017 г. она увеличилась с 41,9% до 43,7%. Но доля прибрежного судоходства в объеме перевезенных грузов уменьшилась за тот же временной период с 8,6% до 7,5%. Противоречие между тенденциями к росту доли грузооборота и снижению доли объема перевезенных грузов во внутристрановых перемещениях грузов объясняется увеличением средней дальности перевозок. Оно явилось результатом региональной политики правительства, направленной на развитие отдаленных территорий.

В 2017 г. объем перевозок составил 360127 тыс. тонн. В структуре грузов неметаллические руды заняли 69642 тыс. тонн; металлы – 45357 млн тонн; цемент – 34458 тыс. тонн; продукция химической промышленности – 23691 тыс. тонн; песок, гравий и камни – 19535 тыс. тонн; уголь – 13475 тыс. тонн. Если в 1960-е годы доминирующую роль в каботаже играли сухие грузы, прежде всего уголь, то к концу 2010-х годов они стали занимать более скромное место во внутристрановых перевозках морским транспортом. Основное место в каботажных перевозках заняли нефтепродукты, но и их доля в перевозках всеми видами транспорта снизилась с 24,4% до 22,1%¹⁰⁶.

В географии грузовых потоков сохраняется прежнее основное направление. Продукция добывающей промышленности из портов о. Хоккайдо, Кюсю и Сикоку направляется в центральные и южные районы о. Хонсю, а с о. Хонсю (прежде всего из его экономических районов Канто, Кинки и Токай) высокотехнологические товары идут в обратном направлении и на отдаленные острова. Небольшое изменение

¹⁰⁶ Transportation Statistics Handbook in Japan. Japan Transport and Tourism Research Institute.

в географии грузопотоков происходит в результате частичного осуществления курса правительства на развитие отстающих от высокоразвитых экономических районов. Но План комплексного развития национальных территорий (1998 г.) в условиях устойчивой депрессии осуществляется медленно. Поэтому резких изменений в географии внутристрановых грузопотоков не происходит.

Особенностью каботажных перевозок является то, что на них приходится значительная часть импортных сырьевых грузов, доставляемых крупнотоннажными океанскими судами в сборочно-распределительные пункты и отправляемых из них малыми судами каботажного плавания. Эти грузы отправляются в те местные порты, где отсутствуют глубоководные гавани и причалы¹⁰⁷. Дефицит гаваней, способных принимать крупнотоннажные суда, – причина наличия большого количества малых стальных судов в структуре каботажного флота (см. таблицу 45).

Таблица 45

Объем грузов, перевозимых разными видами судов каботажного плавания

	Всего	Торговые суда					Частное пользование
		Всего торг. судами	Крупные стальные	Малые стальные	Деревянные	Баржи	
1995	548542	541000	273471	232551	839	34140	7542
2000	537021	527367	263978	230394	77	34117	9654
2005	426145	423348	242220	154563	79	26485	2797
2010	366734	365418	214909	122031	...	28478	1318
2015	365486	364098	221934	114145	...	28018	1388
2016	364485	363130	220916	114652	...	27561	1355
2017	360127	358664	218237	114069	...	26358	1463

Составлено по: Transportation Statistics Handbook in Japan. Japan Transport and Tourism Research Institute. Tokyo, 2019.

¹⁰⁷ В результате одни и те же грузы учитываются в статистике дважды.

Из таблицы следует, что в начале 2000-х годов во флоте были окончательно списаны деревянные суда, а малых судов осталось немногим более трети. Но малые суда – это не устаревшие, а, наоборот, высокомеханизированные и автоматизированные корабли. При этом они зачастую напрямую связаны с транспортно-логистическими центрами, работающими в тесном взаимодействии с портами. Более того, именно на малых судах нередко происходит апробация новой техники и внедрение достижений научно-технического прогресса. Они становятся своеобразным полигоном, где испытывается передовая технология, чтобы затем она массово использовалась не только в прибрежном, но и в океанском судоходстве. В этой связи показателен пример проекта первого в мире аккумуляторно-электрического танкера¹⁰⁸ с нулевым уровнем вредных выбросов. В 2022 г. он начнет транспортировку нефти (мазута) на другие суда в Токийском заливе. Валовая вместимость танкера – 499 рег. тонн, что определяется в японской статистике как «малое судно». На судне автоматизированы наиболее важные операции, такие как перекачка топлива. В случае стихийных бедствий в Токийском заливе танкер сможет обеспечить электроэнергией аварийные службы. В перспективе предполагается создавать не только прибрежные малые, но и крупные океанские электрические танкеры¹⁰⁹.

В морском судоходстве Японии традиционные дизельные силовые установки предполагается замещать электрическими, водородными и гибридными двигателями. В соответствии с международным законодательством по сокращению выбросов CO₂ и NO в атмосферу судоходные компании вынуждены обновлять свой флот за счет судов, использующих альтернативные источники энергии. Японские эксперты считают, что суда должны стать крупнее, чтобы иметь резерву-

¹⁰⁸ Первое в мире судно для перевозок угля на аккумуляторных батареях (2000 тонн угля) спустила на воду в 2017 г. Китайская государственная судоходная корпорация.

¹⁰⁹ [https://naukatehnika.com/elektricheskiy-tanker-s-Batareej-3500 kvт-ch/](https://naukatehnika.com/elektricheskiy-tanker-s-Batareej-3500-kvt-ch/) (дата обращения: 08.03.2021).

ары для водорода, метанола, сжиженного природного газа и других альтернативных видов энергоносителей. Не исключается и более активное проведение дноуглубительных работ в пределах портовой акватории для свободного захода крупных судов в порты. В целом морской транспорт Японии ожидают большие перемены в структуре флота, всей морской инфраструктуре.

Автодорожный транспорт и научно-технический прогресс

Японский автомобильный транспорт стал доминировать во внутристрановых грузовых перевозках с начала 1970-х годов. Он обогнал предыдущего лидера в сухопутных перевозках – железнодорожный транспорт, который почти столетие нес основную нагрузку по перевозкам массовых грузов и пассажиров на дальние расстояния. Вместе с внутренним водным транспортом на него приходится подавляющая часть грузооборота страны. По объему перевезенных грузов и числу пассажиров автомобильный транспорт вне конкуренции (см. табл. 46).

Таблица 46

Динамика перевозок внутристрановых грузов отдельными видами транспорта (тыс. тонн)

Год	Всего	Автомобиль- ный	Железнодорожный	Морской (внутр. водн.)	Авиационный
1995	6489 846	5863 412	76932	548542	957
2000	6227 012	5629 614	59274	537021	11032
2005	5304 361	4824 660	52473	426145	1083
2010	4891 581	4480 195	43628	366734	1005
2015	4698 744	4289 000	43210	365486	1048
2017	4787 556	4381 246	45170	360127	1013

Составлено по: Transportation Statistics Handbook in Japan. Tokyo, 2019.

Из таблицы следует, что преобладающая часть грузов перевозится автомобильным транспортом, но с 2010 г. темпы роста объема перевозок стали падать. А с 2012 по 2017 г. они были ниже, чем на железнодорожном транспорте, составляя соответственно 97,1%; 99,5%; 99,4%; 102,1%; 100,1%. На железнодорожном транспорте этот показатель в тот же период стабильно превышал 100% (за исключением 2014 и 2015 гг.). Наметившаяся в последние годы тенденция к постепенному снижению доли автомобильного транспорта в перевозках грузов еще не стала долговременным трендом, и есть все основания полагать, что в перспективе он сохранит свое основное значение как грузоперевозчик в стране.

Структура грузов, перевозимых автотранспортом, не претерпела сколь-нибудь существенных изменений за последние 30 лет. Особенностью структуры является высокий уровень перевозок багажа, почтовых отправок, посылок – 26,4%, песка, гравия, камней – 11,5%; продукции пищевой промышленности – 9,6%; товаров повседневного спроса – 6,7%; керамических изделий – 5,8%; металлов – 5,0%; деталей машин – 4,4%; нефтепродуктов – 4,3%.

О доле перевозок автотранспортом отдельных видов грузов в структуре перевозок всеми видами транспорта в стране можно судить по данным таблицы 47.

Таблица 47

**Структура грузов, перевезенных автомобильным
и внутренним водным транспортом в 2017 г., млн тонн**

	Всего	Автомобильный	Морской
Всего	4471 373	4381 246	360127
Зерно	41278	38365	2913
Овощи, фрукты	68328	68316	12
Др. с/х продукция	22656	22623	33
Продукция животноводства	45548	45548	...
Морепродукты	52919	52915	4
Пиломатериалы	136327	135391	936

Окончание табл. 47

	Всего	Автомобильный	Морской
Топливный лес	716	709	7
Уголь	36172	22697	13475
Металлические руды	9088	7241	1847
Песок, гравий	522217	502682	19535
Неметаллические руды	124369	54727	69642
Металлы	262361	217004	45357
Металлоизделия	130039	129684	355
Транспортное машиностроение	65092	59254	5838
Детали	192214	191231	983
Продукция машиностроения	141397	140263	1134
Цемент	91742	57284	34458
Керамические изделия	257871	255983	1888
Нефтепродукты	248245	168329	79916
Кокс	14121	8222	5899
Продукция химической промышленности	53856	30165	23691
Минеральные удобрения	12394	11616	778
Краски	111649	109151	2498
Бумага	123534	121711	1823
Продукция текстильной промышленности	21209	21209	...
Продукция пищевой промышленности	421211	419667	1544
Товары повседневного спроса	295725	295725	...
Изделия из резины	56572	34108	22464
Почтовые открытки, посылки	182411	1159 426	22985
Прочее	12	0	12

Составлено по: Transportation Statistics Handbook in Japan. Tokyo, 2019.

Принимая во внимание, что автомобильным и морским транспортом перевозятся 99% грузов в стране, следует рассмотреть распределение объемов между ними. Автомобиль-

ный транспорт – основной перевозчик всех грузов, кроме руд, не содержащих металлы. Им доставляется 67% нефтепродуктов, 62% цемента, 60% изделий из резины, 56% продукции химической промышленности. В перевозках других грузов его доля еще больше.

Такой гигантский объем грузоперевозок было бы невозможно обеспечить без опоры на мощную материально-техническую базу автотранспорта. К ней следует отнести прежде всего дорожную инфраструктуру и автомашины. Создание дорожно-транспортной инфраструктуры было приоритетным в 1960-е – 1970-е годы. К началу XXI в. более 30 автострад соединили основные города и промышленные центры, объединив в единую высокоскоростную транспортную систему основные острова государства. В 2017 г. протяженность хайвеев составила свыше 8000 км. Проходя по множеству тоннелей и мостов, они представляют собой высокоавтоматизированные, оборудованные вентиляционными, противозумными и противопожарными системами, видео-и аудиосвязью автострады.

Проезд по автострадам платный, цена за проезд зависит от габаритов грузов. Она выше, чем в европейских странах. Высокий уровень цен за проезд объясняется большой стоимостью строительства и содержания дорог. Стоимость строительства высока по двум основным причинам: во-первых, проектировщики вынуждены учитывать природно-географические особенности страны: частые землетрясения, наводнения, сильные дожди и прочие природные катаклизмы, способные разрушить или подмыть автострады, и во-вторых, из-за высокой стоимости земель, через которые проходят дороги, – выкуп дорогой земли увеличивает издержки.

Некоторые дороги убыточны при эксплуатации, так как решение об их строительстве принималось не из экономических, а из политических соображений. Ранее уже отмечалось, что влиятельные политики Либерально-демократической партии лоббировали интересы своих избирателей, настойчиво требовавших проведения дорог в свои районы.

Создание системы автострад, открывших новые перспективы для развития автомобильного транспорта, происходило одновременно со строительством обычных шоссейных дорог. Но и они строятся, как правило, по последнему слову науки и техники.

В результате по обеспеченности дорогами Япония занимает достойное место в мировом рейтинге стран (который определяется показателем длины дорог на 1 кв. км).

Таблица 48

Страна	Длина дорог, тыс. км	Национальные Магистральи, тыс. км	Плотность автодорог
Япония	348	60	0,92
Республика Корея	99	18	0,99
Китай	4577	214	0,48
Индия	5472	98	1,66

Составлено по: Transportation Statistics Handbook in Japan. Tokyo, 2019.

Автодороги распределены по территории Японии неравномерно. Показатель плотности дорог хорошо коррелируется с показателем плотности населения и промышленного производства. В индустриально развитых районах – Канто (Токио, Иокогама и др. крупные города района), Токай (Нагоя, Сидзуока и др), Кинки (Осака, Кобе и др.) высокая плотность населения и концентрация производственной деятельности привели к перегруженности автомагистралей. В районах Хоккайдо, Сикоку и некоторых других движение не интенсивное, а сами дороги зачастую убыточны. Поэтому за общей картиной полного благополучия в автодорожном хозяйстве страны скрываются немалые проблемы: с одной стороны, перегруженность автомагистралей в одних городах и регионах, а с другой – либо недозагруженность автодорог, либо, наоборот, их нехватка. Именно поэтому предпочтение в выборе локальной транспортной политики должны делать местные власти, а не центральное руководство.

Кроме автодорожной составляющей, в материально-техническую базу автомобильного транспорта входят парк грузовых и парк легковых машин и автобусов. Среди азиатских стран в Японии они самые большие после Китая.

Таблица 49

**Динамика парка автомашин
в крупных азиатских странах, в тыс.**

Страна	Легковые			Грузовые		
	Годы			Годы		
	2000	2010	2015	2000	2010	2015
Япония	52437	58347	60987	20212	17014	16417
Корея	7837	13632	16562	3327	4310	4428
КНР	...	61241	135119	...	43590	23191
Индия	4820	13300	30570	2610	9500	11230

Составлено по: Transportation Statistics Handbook in Japan. Tokyo, 2019.

По количеству легковых автомашин за исключением Китая Япония уступает лишь США (126014 тыс.) и им же – по количеству грузовиков (146154 тыс.). Автобусный парк Японии также занимает одно из ведущих мест в мире. Значительная часть автобусных перевозок осуществляется филиалами железнодорожных компаний, а иногда и самими материнскими компаниями (подробнее см. приложение).

Парк автомашин содержится в хорошем состоянии и быстро обновляется. Государство нередко предоставляет льготы на утилизацию и осуществляет экологический контроль за состоянием машин. Немалое количество подержанных машин покупается за рубежом. В результате показатель возрастного состава автомашин – один из лучших в мире.

Производство автомобилей претерпевает не лучшие времена, но Япония стабильно занимает второе место в мире по выпуску легковых и третье – грузовых автомобилей.

Таблица 50

**Динамика произведенных автомашин
в азиатских странах, в тыс.**

Страна	Легковые				Грузовые			
	Годы				Годы			
	2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015
Япония	8359	9017	8307	7831	1781	1783	1319	1448
Корея	2602	3357	3866	4135	513	342	406	420
КНР	605	3932	13897	21079	1464	1777	4368	3424
Индия	518	1264	2832	3378	283	375	726	748

Составлено по: Transportation Statistics Handbook in Japan. Tokyo, 2019.

Степень концентрации производства на автомобильном транспорте уступает этому показателю для железнодорожного транспорта. Если на железнодорожном транспорте число компаний, обладающих капиталом свыше 5 млрд иен, 108, то на автомобильном – 16. Объясняется такое соотношение прежде всего технико-экономическими особенностями железнодорожного транспорта, диверсификаций деятельности железнодорожных компаний и др. причинами.

Перспективы развития автомобильного транспорта тесно связаны с научно-техническим прогрессом и курсом правительства на создание «низкоуглеродного» общества. У электромобилей и водородных автомобилей имеется такое преимущество, как бесшумный ход без выброса углерода. По состоянию на 2019 г. в Японии насчитывается 123700 электромобилей. Количество автомобилей с водородным топливом предполагается довести к концу 2021 г. до 200000. В общей сложности автомобилей на новых видах топлива, считая гибридные, – свыше 11 млн. Основная область усилий правительства и деловых кругов – это коммерциализация автомашин с низкоуглеродным топливом.

Железнодорожный транспорт: настоящее и будущее

Железные дороги потеряли свое былое значение для перевозок грузов. Развитие грузового железнодорожного транспорта до оживления экономики, начавшегося в 2003 г., шло крайне медленно. 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 сказалось на развитии железнодорожного транспорта крайне негативно. Особенно сильно спад экономики отразился на работе грузового железнодорожного транспорта. Это касалось как приватизированной «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. 51).

Таблица 51

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. 52).

Таблица 52

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

	Всего	Авто-мобильный 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
Песок, гравий	1313022	1258138	95,8	87	0,0	73	14	54797	4,2
Не содержащие железа метал. 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. промышленности	75149	46529	61,9	3214	4,3	2061	1153	25406	33,8

Окончание табл. 52

	Всего	Авто-мобильный транспорт		Железнодорожный транспорт				Каботажный флот	
		Всего	%	Всего	%	JR	Частные компании	Всего	%
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 текстильной пром-ти	23602	23503	99,6	4	0,0	4	0	95	0,4
Продукция пищевой промышленности	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.

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 три этапа. Первый (1994–1996) предусматривал увеличение роли контейнерных перевозок за счет расширения прямых (бесперевалочных) поставок грузов между крупными терминалами, улучшение расписания движения, контейнеризацию перевозок грузов, ранее доставлявшихся в обычных вагонах, диверсификацию деятельности грузовой компании. Второй (1997–1999) включал мероприятия по улучшению управления, расширению контейнерных перевозок за счет увеличения числа вагонов в составе на линии Токайдо, мощностей локомотивов, совершенствованию системы перевозок насыпных и наливных грузов. Третий (2000–2003) предусматривал завершение преобразований первого и второго этапов, сокращение численности служащих с 9700 до 7000 человек

и трудоустройство уволенных. В результате роста производительности труда и эффективности работы предполагалось достигнуть высоких финансовых и производственных показателей.

Таблица 53

**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 53 следует, что эксплуатационный доход компании от железнодорожных перевозок предполагалось увеличить более чем на 22%, тогда как эксплуатационный доход от других видов деятельности должен был возрасти более чем в два раза. В соответствии с планом «Фрейт-21» результатом преобразований должно было стать увеличение грузооборота (см. табл. 54). Изменение структуры перевозок в сторону увеличения контейнерных перевозок объяснялось исключительной важностью именно этого вида 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 таких расстояниях 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.

Таблица 54

**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	53,00
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 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 со 182 до 425, из которых 183 – прямые. Эти изменения привели к тому, что число 12-футовых контейнеров, перевозимых в день, возросло до 21000. 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.

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. Более широкое введение в строй мощных электровозов и тепловозов было одной из важных задач плана «Фрейт-21». «Нихон Камоцу Тэцудо» широко исполь-

зовала электровозы серии «EF-200» и «EF-210» на магистральных 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 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. была введена в строй система Global Positionning Satellite (GPS) на магистралях Токайдо и Санъё. Спутниковое слежение позволяет четко реагировать при сбое в расписании, в том числе при землетрясениях.

Итак, в ходе реализации плана «Фрейт-21» компания «Нихон Камоцу Тэцудо» сделала очень много для своего технического перевооружения. Однако этого оказалось недостаточно для реализации всего плана. Он 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. Что касается контейнерных перевозок, то, хотя объем их и увеличился, но до нужного показателя не дотянул (22,0 млн т вме-

сто 30,0 млн т). 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 2007 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 серьезные 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, реализовать не удалось.

Для решения многих задач, оставшихся после завершения сроков 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. Однако 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 приводила к сокращению их парка (см. табл. 55) в условиях продолжительной депрессии, которая вела к снижению объема перевозимых грузов и грузооборота.

Таблица 55

Динамика локомотивного парка

Год	Всего		Электровозы		Тепловозы		Паровозы и другие локомотивы	
	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	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, 2000–2004¹¹⁰.

¹¹⁰ В результате административной реформы в 2000 г. Министерство транспорта вошло в состав укрупненного Министерства земли, инфраструктуры и транспорта.

Уменьшение количества локомотивов сопровождалось сокращением парка грузовых вагонов (см. табл. 56).

Таблица 56

Динамика парка грузовых вагонов

Год	Крытые грузовые вагоны		Открытые платформы		Цистерны		Хопперы		Электро-моторные грузовые вагоны		Другие	
	Всего	Из них принадлежит «Нихон Кэмоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежит «Нихон Кэмоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежит «Нихон Кэмоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежит «Нихон Кэмоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежит «Нихон Кэмоцу Тэцудо»	Всего	Из них принадлежит «Нихон Кэмоцу 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 вме-

стительные 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 – локомотивов¹¹¹. 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. 57).

Таблица 57

**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 58 и 59, в которых использован временной период с 1989 г. (названный Хэйсэй) – первого года правления императора Акихито до 2003 г.

¹¹¹ Всего в 2003 г. в Японии насчитывалось семь локомотиво- и вагоностроительных предприятий, крупнейшими из которых являются «Ниппон Сярьё» и «Кавасаки Дзюкогё».

Таблица 58

Динамика объема перевезенных грузов на железнодорожном транспорте

Год	Всего		«Нихон Камоцу Тэцудо»		Частные железные дороги	
	А	Б	А	Б	А	Б
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

(А) – тыс. т, (Б) – процент к предыдущему году.

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

Таблица 59

Динамика грузооборота на железнодорожном транспорте

Год	Всего		«Нихон Камоцу Тэцудо»		Частные железные дороги	
	А	Б	А	Б	А	Б
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

Окончание табл. 59

Год	Всего		«Нихон Камоцу Тэцудо»		Частные железные дороги	
	А	Б	А	Б	А	Б
1997	24618	98,6	24301	98,8	317	86,6
1998	22920	93,1	22643	93,2	277	87,3
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

(А) – млн т/км, (Б) – процент к предыдущему году.

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

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. 60).

Таблица 60

**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 (100)*	40604 (67,3)	19744 (32,7)	20860 (34,6)	19765 (32,7)	17718 (29,3)	2047 (3,4)
1999	58685 (100)	39154 (66,7)	18673 (31,8)	20481 (34,9)	19531 (33,3)	17372 (29,6)	2160 (3,7)

Окончание табл. 60

Год	Всего	«Нихон Камоцу Тэцудо»			Частные компании		
		Всего	Наливные, насыпные и др. грузы	Контейнеры	Всего	Наливные, насыпные и др. грузы	Контейнеры
2000	59274 (100)	39621 (66,8)	18976 (32,0)	20644 (34,8)	19654 (33,2)	17465 (29,5)	2189 (3,7)
2001	58668 (100)	39026 (66,5)	18172 (46,6)	20854 (53,4)	19642 (33,5)	17330 (29,2)	2312 (3,9)
2002	56592 (100)	38197 (67,5)	17384 (30,7)	20814 (36,8)	18395 (32,5)	15955 (28,2)	2440 (4,3)
2003	53602 (100)	37552 (70,1)	15573 (29,1)	21979 (41,0)	16051 (29,9)	13353 (35,6)	2698 (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 19628 тыс. т контейнерных грузов, что составляло 24,7% всех грузов, перевозимых по железным дорогам, то в 2003 г. она транспортировала уже 21979 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).

Небольшие расстояния перевозок грузов частными железнодорожными компаниями, часть которых обслуживала крупные морские порты, стали причиной того, что их доля в грузообороте на железнодорожном транспорте оказалась незначительной. 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 лежат информационные технологии, помогающие координировать перевозки 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 общего снижения себестоимости товаров и в конечном счете повышения эффективности общественного производства¹¹².

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 52 и 61.

¹¹² The OECD Observer, № 211, April/May, 1998.

Таблица 61

**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 металлические 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. пром-ти	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. пром-ти	15098	15049	99,7	0	0,0	0	0	49	0,3
Продукция пищевой пром-ти	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.

При сравнении данных таблиц 52 и 61 отметим, что с 1993 до 2003 г. доля железнодорожного транспорта в транспортировке грузов сократилась с 0,9 до 0,5%. Доля прибрежного судоходства также сократилась (с 8,6 до 7,8%), а вот автомобильного транспорта – выросла с 90,5 до 91,7%. Практически прекратились перевозки по железным дорогам таких грузов, как зерно, морепродукты, металлы, товары повседневного спроса и др. 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 ожесточенная конкуренция со стороны автодорожного транспорта и прибрежного судоходства.

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 при использовании именно 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 эти годы, объяснялась прежде всего увеличением экспорта стали. В целом начавшееся в 2003 г. оживление экономики давало основание предположить увеличение перевозок по железным дорогам, и прежде всего в контейнерах, учитывая планы контейнеризации перевозок в соответствии с «Нью Фрейт-21». Но этого не произошло.

Если в 2003 г. железнодорожным транспортом было перевезено 53 млн 602 тыс. тонн грузов, из них на «Нихон Камоцу Тэцудо» приходилось 37 млн 552 тыс. тонн, то в 2007 г. было перевезено 50 млн 850 тыс. тонн, а «Нихон Камоцу Тэцудо» перевезла 35 млн 958 тыс. тонн грузов. При этом незначительное снижение объемов перевозок происходило ежегодно.

Кризис, начавшийся в 2008 г., еще больше «обвалил» рынок транспортных услуг. В 2010 г. железнодорожным транспортом было перевезено лишь 43 млн 647 тыс. тонн грузов, из них на «Нихон Камоцу Тэцудо» пришлось 30 млн 790 тыс. тонн¹¹³.

Развитие пассажирского железнодорожного транспорта замедлилось до подъема экономики 2003 г. Начиная с краха «экономики мыльного пузыря» 1992 г., не только грузовой, но и пассажирский железнодорожный транспорт стал испытывать серьезные трудности. Темпы нового строительства железных дорог замедлились, а длина железных дорог практически не изменилась (см. табл. 62).

Таблица 62

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.

¹¹³ Domestic Transportation Statistics Handbook. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2011.

Таблица показывает, что в 1992 г. длина железных дорог составляла 27438 км, а в 2002 г. – 27408 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 в приобретение 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 Хокурику синкансэн до города Тоямы¹¹⁴.

В 2000 г. пассажирский железнодорожный транспорт представляли 185 компаний, из которых 6 компаний «JR», 15 крупных частных компаний (называемых в японской статистике «основные» – major), 152 мелких 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 были шесть приватизированных в 1987 г. компаний группы «JR». При этом из шести компаний лишь три 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 63 (сравнить с данными таблицы 30, 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. Сокращались число перевезенных пассажиров и пассажирооборот (см. табл. 64 и 65).

¹¹⁴ Yuichiro Kishi. Railway Operators in Japan 9. The Central Highlands and Hokuriku Regions. // Japan Railway and Transport Review. 2003, № 35, p. 58–64.

Таблица 63

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

Крупные компании				
Год	Число компаний	Длина путей* (км)	Пассажирооборот (млн пасс./км)	Доходы (млн иен)
1985	14	2817	97535	834646
1990	15	2863	110488	1052 921
1995	15	2864	109929	1263 520
Компании «третьего сектора»				
Год	Количество компаний	Длина путей (км)	Пассажирооборот (млн пасс./км)	Доходы (млн иен)
1985	123	2503	9313	175361
1990	149	3508	8076	199461
1995	152	3631	8690	240798

* Несовпадение некоторых данных таблиц 25 и 63 объясняется тем, что в термин «частные железнодорожные компании» в таблице 17) 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 64

**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 65

**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 Кэйдай 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 сель-

ской местности автодорожный транспорт активно замещает железнодорожный, 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 Осаке и Нагое.

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, Осаку, Нагою и другие крупные города. Прогнозы изменения народонаселения дают неутешительную картину для дальнейшего развития железнодорожного транспорта (см. табл. 66).

Таблица 66

**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 67.

Таблица 67

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

Название компании	Фискальный год*	Эксплуатационные показатели			Неэксплуатационная прибыль/убыток**	Ординарная прибыль	Экстраординарная прибыль/убытки	Прибыль до обложения налогом	Прибыль после обложения налогом
		(1)	(2)	(3)		(5)=(3)+(4)	(6)	(7)=(5)+(6)	(8)
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

Продолжение табл. 67

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)		(5)=(3)+(4)	(6)	(7)=(5)+(6)	(8)
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

Окончание табл. 67

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)		(5)=(3)+(4)	(6)	(7)=(5)+(6)	(8)
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 вызваны 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.

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 от продажи синкансэн трем компаниям группы «JR», а также государственные бюджетные субсидии и займы, получаемые от государственных частных финансовых учреждений.

Рассмотрим бюджет фонда за 1996 г.

Таблица 68

**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 синкансэн	1069
Займы	4775	развитие основных железнодорожных 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, предотвращению последствий катастроф	
Другие	4	Возврат долгов и %	10078
		Другие	13
ВСЕГО:	12827	ВСЕГО:	12827

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

Из таблицы следует, что основная часть доходов Фонда формировалась за счет средств (которые должны были поступать в течение 60 лет) от железнодорожных компа-

ний «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 Осаки были невелики.

Роль бывших государственных (приватизированных) компаний в строительстве новых городских и пригородных железных дорог резко снизилась по сравнению с частными железнодорожными компаниями. Сравним, например, объемы железнодорожного строительства в районах Большого Токио и Кэйхансин за 1989–2001 гг. (см. табл. 69).

Таблица 69

Длина построенных железных дорог, км

Годы	Большой Токио			Кэйхансин		
	Приватизированные (бывш. госу-дарств. ж/д)	Частные	Метро	Приватизированные (бывш. госу-дарств. 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 Осаки по сравнению с предыдущими годами стала не только нехватка средств, выделяемых Фондом, но и то, что немалая часть этих средств шла на модернизацию, в том числе проведение параллельных двухколейных путей (четырёхколейные пути), строительство и реконструкцию 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 требовала 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: направления Тохоку (Мориока – Хатинохэ)¹¹⁵, Хокурику (Такасаки – Нагано¹¹⁶, 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.

¹¹⁵ Строительство завершено в декабре 2002 г.

¹¹⁶ Строительство завершено в октябре 1997 г.

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 линия длиной 18,4 км 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 строительства, 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. 70).

Таблица 70

**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 70 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»¹¹⁷. В декабре 1993 г. «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо» провела испытания «Стар-21». Синкансэн достиг скорости 425 км/час около г. Ниигаты на линии синкансэн «Дзёёцу». В июле 1996 г. компания «Токай Рёкаку Тэцудо» провела испытания синкансэна

¹¹⁷ Термин «синкансэн» используется для обозначения как путей (более широких, чем для обычных железных дорог Японии), так и поездов.

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» ввела 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 неудобств при резких поворотах. В это же время на о. Хоккайдо железнодорожная компания «Хоккайдо 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 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 эксплуатацию двухъярусный электропоезд серии «215» для обслуживания пассажиров, использующих в своих поездках железнодорожные линии этой компании в районе Большого Токио. Также были пущены с маркой завода компании «Хигаси Нихон Рёкаку Тэцудо» двухъярусные синкансэны 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 отбросили вагоностроение (как и другие отрасли промышленности, мало связанные с экспортом) назад.

Таблица 71

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 «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 предприятий 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 «Токю» (218 электромоторных и один дизель-моторный вагон)¹¹⁸.

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 уве-

¹¹⁸ Yoshihiko Sato. Global Market of Rolling Stock Manufacturing: Present Situation and Future Potential. // Japan Railway and Transport Review. 2005, № 41, с. 12.

личению 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, ее 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 ввозимым из-за рубежа деталям.

Но со своей продукцией японские фирмы пока мало выходят на международный рынок. На сегодняшний день они экспортируют электромоторные вагоны лишь в Ирландию, а также сотрудничают с КНР и Южной Кореей в области создания и развития синкансэнов. Однако 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 Дзигъёдан» вместо железнодорожного фонда «Тэцудо

Сэйби Кикин», в 1998 г. была ликвидирована государственная корпорация «Нихон Кокую Тэцудо Сэйсан Дзигъёдан», а ее 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 Дзигъёдан», были переданы государственной корпорации «Нихон Тэцудо Кэнсэцу Кодан», которой вменялось в обязанность еще 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. Тем не менее 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 способствовала их развитию. 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, Осаке, Нагое и Фукуоке. Критерием выделения крупных компаний является не длина железнодорожных линий и даже не пассажирооборот¹¹⁹, 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 и представляют собой группу компаний (см. табл. 72).

Таблица 72

**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	1560,9	59677	8277

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

¹¹⁹ Например, протяженность железнодорожного полотна присоединившейся в 1990 г. к 14 основным крупным компаниям частной железнодорожной компании «Сотэцу» составляет лишь 35 км.

На основе данных, приведенных в таблице 72, можно сделать вывод, что железнодорожные группы – это экономически мощные объединения предприятий. В своей деятельности они не связаны с железнодорожными перевозками, за исключением 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 достаточно сильна.

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 три зарегистрированы на бирже). На предприятиях группы работают свыше 100 тыс. служащих, а объем годовых продаж составляет 4 трлн 783 млрд иен. Группа «Кинтэцу» объединяет 152 компании, из которых семь 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. «Токио» и «Кинтэцу» являются крупнейшими железнодорожными группами компаний в стране. В «Токио» доходы материнской компании составляют лишь 5,5% доходов всей группы, а доходы от железнодорожных перевозок – лишь 2,2%. 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 внаем 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 «Токио», 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 73.

Таблица 73

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

Регион и название компании	Длина ж/д путей	Пассажирооборот (млн пасс./км)	Доходы от перевозок 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

Окончание табл. 73

Регион и название компании	Длина ж/д путей	Пассажирооборот (млн пасс./км)	Доходы от перевозок 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 %)
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, инфраструктуры 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 непрофильных 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 является и крупнейшей автобусной компанией в Японии. Кроме нее, следует выделить такие компании, как «Сотэцу», «Сэйбу», «Токио» и «Хансин». «Сотэцу» занимается в основном недвижимостью, а «Сэйбу» в последнее время особое внимание уделяет индустрии туризма, доля которого в структуре доходов от нетранспортной деятельности составляет 70%. В структуре доходов крупнейшей железнодорожной компании «Токио» от предпринимательства, не связанного с осуществлением перевозок, доля доходов от недвижимости составляет также 70%.

Таблица 74

**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
Кэйкио	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	2,43925	0,77 (8)	6,36 (67)	9,55

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

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 доля приходится на дочернюю компанию. Структура доходов и структура прибылей от экономической деятельности крупных частных железнодорожных компаний несколько отличаются друг от друга (см. табл. 73, 74).

Из таблицы 74 следует, что в 1994 г. автобусные перевозки были убыточны или на грани убыточности. Семь компаний оказались в убытке, и лишь три смогли получить незначительную прибыль от этого вида деятельности. Прибыльность от железнодорожных перевозок крупных компаний была неодинакова. Она оказалась 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 непрофильная экономическая деятельность.

В последующие годы ситуация в этой области начинает меняться, о чем свидетельствуют данные таблиц 75 и 76 за 2000 г. по 10 крупным частным железнодорожным компаниям. Из таблицы 75 следует, что доходы всех рассмотренных крупных частных железнодорожных компаний заметно увеличились в 2000 г. по сравнению с доходами 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 этого вида деятельности в структуре доходов от всех видов экономической деятельности составила не менее 50%.

Таблица 75

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

Регион и название компания	Доходы, млрд иен			Доля от всех доходов, %	
	От железно- дорожных перевозок	От прочих видов экономической деятельности	Всего	Железно- дорожные перевозки	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, инфраструк-туры и транспорта, 2001.

Рассмотрим размер и структуру прибылей крупных частных железнодорожных компаний.

Данные таблицы 76 показывают, что доля прибылей от железнодорожных перевозок за 2000 г. по сравнению с 1994 г. увеличилась в 9 из 10 компаний, а доля непрофилирующих видов у них, наоборот, уменьшилась. Причиной этого явилась продолжительная рецессия, от которой пострадали как раз побочные отрасли, то есть те, которые в начале XX в. помогли «вытянуть» железнодорожный транспорт из кризиса. В ходе рецессии конца XX в. они, наоборот, стали наиболее уязвимыми. Более того, если приватизированные компании группы «JR» пострадали от рецессии значительно, то железнодорожный транспорт крупных частных компаний – в наименьшей степени.

Таблица 76

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

Регион и название компаний	Прибыли, млрд иен			Доля от всей прибыли, %	
	От железно- дорожных перевозок	От прочих видов экономической деятельности	Всего	Железно- дорожные перевозки	От прочих видов экономической деятельности
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, инфраструк-
туры 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 в основном по второстепенным направлениям. 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 непрофильные виды экономической деятельности железнодорожных компаний.

Диверсификация экономической деятельности крупных частных пассажирских железнодорожных компаний – важный фактор стабилизации их доходов и в конечном счете эффективности их функционирования. Не случайно опыт диверсификации перенимается руководством приватизированных компаний группы «JR». Японские эксперты особо настойчиво рекомендуют использовать его 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 противоборствующей тенденции к сокращению доходов железнодорожных компаний в результате уменьшения численности и старения населения Японии.

С 2010 г. началось постепенное увеличение пассажиро- и грузооборота. В 2017 г. приватизированной железнодорожной компанией «Нихон Камоцу Тэцудо» было перевезено уже 45170 тыс. тонн грузов, частными компаниями – 25199 тыс. тонн, что суммарно составляет немногим более 1% всех грузов, перевезенных в стране. Грузооборот составил 21663 тыс. т-км, то есть 5,2% от грузооборота всеми видами транспорта.

В структуре перевезенных грузов произошли значительные изменения за счет резкого сокращения или прекращения перевозок многих грузов. В результате в 2017 г. основными грузами стали нефтепродукты – 66%, продукция машиностроения составила 10%, цемент – 9%, минеральное сырье – 7%, остальные грузы – 8%.

Перевозки пассажиров также увеличились в 2010 г., но Великое восточно-японское землетрясение и последовавшее за ним цунами на несколько лет прервали эту только наметившуюся тенденцию.

Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом имеют особое значение для Японии. На японские железные

дороги приходится значительно бо́льшая, чем в любой другой развитой стране мира, доля перевозок пассажиров – свыше 25% (во Франции этот показатель составляет 10%, в Англии и Германии – около 6%, в США – 1%). Железные дороги оказывают исключительное влияние на все японское общество, так как, диверсифицировав свою деятельность, компании, обслуживающие их, создают учреждения культурного и спортивного назначения (театры, картинные галереи, спортивные сооружения, кабельное телевидение), социально-экономического назначения (крупные универсальные магазины, фешенебельные отели, рестораны) и др. Такого всеобъемлющего воздействия железнодорожных компаний на культурную жизнь и быт людей история еще не знала.

Особая гордость японцев – высокоскоростные железные дороги – синкансэн. Структура путей скоростных железных дорог, построенных после Токайдо, отличается от структуры путей первой скоростной дороги. Если рельсы на дороге Токайдо укладывались на земляных насыпях, то основная часть рельс синкансэнов Санъё, Тохоку и Дзёэцу – на железнодорожных виадуках и мостах.

Причиной такого отличия явилось то, что строительство насыпных путей было в 1960-х годах экономически более выгодным делом, так как себестоимость их содержания и ремонта была невысока из-за низкой стоимости рабочей силы. Кроме того, пути в те времена изнашивались не так интенсивно, как позже, когда поезда стали двигаться на бо́льшей скорости и с меньшими интервалами. Но главное, проектировщиками не была учтена вероятность крупных землетрясений, цунами и других стихийных бедствий, которые до основания разрушали земляные насыпи (даже укрепленные бетоном) и могли привести к многочисленным жертвам.

Крупное землетрясение 1995 г. в районе г. Кобэ выявило необходимость повсеместной замены земляных насыпей геосинтетическими железобетонными каркасами, заполнявшимися землей на тех отрезках пути, которые состояли из земляных насыпей.

Значительно менее сейсмостойкие по сравнению с геосинтетическими структурами насыпные пути (даже усиленные бетонными балками) занимают большую площадь, так как поднять и удержать землю в вертикальном положении при применявшихся в 60-е годы прошлого века технологиях было практически невозможно. Напротив, при использовании высокополимерных геосинтетических плит, на которые насыпается земля, и железобетонных стен все сооружение удерживается в вертикальном положении. Эта конструкция предусматривает систему дренажа, что также препятствует разрушению полотна от ливней и затоплений¹²⁰.

Замена классических насыпей геосинтетическими железобетонными конструкциями после крупных землетрясений 1995 и 2003 гг. на Токайдо, Санъё, Тохоку и других синкансэнх способствовала усилению сейсмостойкости и препятствовала разрушению линий синкансэн от затяжных проливных дождей и других неблагоприятных природных явлений¹²¹.

За исключением Токайдо, другие линии синкансэн проходят преимущественно по виадукам и мостам, которые строились по самым современным технологиям. Основу их составляют железобетонные конструкции, выдерживающие максимальные магнитуды землетрясений, цунами, проливные затяжные дожди, затопления и прочие природные катаклизмы. Но и на этих дорогах в большинстве мест, где были насыпные участки пути, они были заменены.

¹²⁰ Umehara Jun. Resuming Railway Operations after the Earthquake. // Japan Echo Web. August – September. 2011.

¹²¹ Опыт Японии в области строительства высокоскоростных магистралей (ВСМ) имеет важное значение для России, особенно в связи с широко озвученным в 2018 г. проектом ВСМ Москва – Пекин. Предполагается, что он станет самым скоростным маршрутом «Нового Шелкового пути» и позволит в долгосрочной перспективе связать экономическое пространство России, Китая и Европы высокоскоростными транспортными артериями [4, 36]. Японский опыт показывает, что успешно функционировать, особенно при большом пассажиро- и тем более грузообороте, ВСМ могут не только (и не столько) в зависимости от наличия высокоскоростного подвижного состава, но и от типа самих путей, при учете климатогеографических особенностей региона.

Umehara Jun. Resuming Railway Operations after the Earthquake. // Japan Echo Web. August – September. 2011.

По этим причинам, а также благодаря ряду других технических усовершенствований скоростная железная дорога Тохоку была в целом готова к противостоянию крупному землетрясению и цунами в марте-апреле 2011 г. Первый толчок магнитудой свыше 9 баллов произошел 11 марта в 2 часа 46 минут. Эпицентр землетрясения находился в 200 километрах от побережья и был шириной 500 километров вдоль побережья. Северо-восточное побережье острова Хонсю было накрыто волнами цунами. Местами они достигали 30 м в высоту и проходили до 10 километров вглубь территории.

Волны смели огромное число обычных железных дорог и станций во многих прибрежных районах. Всего землетрясением и цунами было разрушено 1100 столбов и кабелей электропередачи, поломано 100 опор мостов, 5 станций и других объектов инфраструктуры обычных железных дорог. Имелись и человеческие жертвы среди персонала и пассажиров.

Однако ущерб, нанесенный сверхскоростной железной дороге Тохоку, был значительно меньше. Во-первых, синкансэн Тохоку проходит в существенной удаленности от береговой линии (за исключением зоны бедствия вокруг г. Сэндай), и разрушительная сила волны была значительно ослаблена. Во-вторых, ущерб был бы неизмеримо бóльшим, если бы пути не состояли из особо прочных конструкций. Созданная японским Обществом гражданских инженеров совместная комиссия специалистов по бетону и инженеров-строителей, обследовавшая состояние высокоскоростной железной дороги, отметила, что «уровень повреждений строительных сооружений был незначительным относительно сейсмической интенсивности»¹²². В-третьих, в самом начале землетрясения четко сработала система предварительного оповещения землетрясений, предупредившая руководство и персонал железнодорожной компании «JR East», которой принадлежит синкансэн «Тохоку», о сильном землетрясении и таким образом предотвратившая крушение высокоскоростных поездов и гибель пассажиров и персонала компании.

¹²² Там же.

Всего «JR East» имеет 97 пунктов раннего оповещения, рассеянных по территории Северо-восточной Японии, включая мелкие острова. Если сейсмограф фиксирует высокую магнитуду землетрясения, то прекращается подача электричества и включается система экстренного торможения поездов. В начале землетрясения 2011 г. сейсмограф на о. Кинкасан первым зафиксировал сильный толчок магнитудой в 9 баллов. Уже через 3 секунды включилась система экстренного торможения, а через минуту и 7 секунд после первого толчка почти все из 26 поездов на линии Тохоку, из которых многие шли со скоростью 275 километров в час, были полностью остановлены¹²³.

Тем не менее первая оценка прямого ущерба от землетрясения, нанесенного всем железным дорогам Северо-восточной Японии, показала, что большую часть обычных железных дорог предстоит восстанавливать или строить заново. Восстановлению подлежали и некоторые участки синкансэна Тохоку.

Восстановление железнодорожной магистрали и локальных железных дорог Северо-востока Японии было осложнено огромными масштабами разрушения от разгула стихии. Самым серьезным образом пострадали те подразделения инфраструктуры региона Тохоку, от которых зависели сроки проведения ремонтных работ: были повреждены электростанции, бензоколонки, водопроводы, автодороги, станции сотовой связи и т. д. Была затруднена доставка цемента и стройматериалов. Пострадала и социальная инфраструктура: многие инженеры-строители, инженеры путей сообщения, рабочие-путейцы лишились жилья (всего в р-не Тохоку было разрушено около полумиллиона жилых домов). Цунами и землетрясением было сметено около 15 тысяч больниц и других зданий социального назначения.

И все же, даже несмотря на нехватку собственных запасов «JR East», поставки электроэнергии, горючего, топлива, цемента были скоро восстановлены. На помощь пришли

¹²³ Там же.

железнодорожные компании «JR Central» и «JR West», входившие до приватизации 1987 г. в государственную корпорацию «Кокутэцу». Помощь в доставке горючего и цемента оказали и крупные частные железнодорожные компании «Кэйкю» и «Ниси-Ниппон Рейлроуд», имеющие такую же ширину колеи, как и синкансэн Тохоку.

Землетрясения и цунами поставили перед руководством железных дорог, инженерно-строительным кадрами и персоналом других инфраструктурных подразделений экономики важные задачи. Во-первых, стало очевидным, что обычные железные дороги необходимо строить с максимальным запасом прочности, приближенным по своим технико-экономическим параметрам к высокоскоростным дорогам. Такое строительство потребует, с одной стороны, огромных капиталовложений, но, с другой, будет способствовать увеличению занятости, росту спроса на стройматериалы, началу строительного бума и, в конечном счете, ускорению развития экономики.

Во-вторых, предварительное обследование и начальная стадия восстановления скоростной железной дороги со всей убедительностью показали ненадежность системы электро- и водоснабжения, трудности доставки стройматериалов в чрезвычайных обстоятельствах. Собственных запасов энергии и воды было недостаточно, а альтернативные способы доставки неэффективны. В то же самое время человеческий фактор, а именно самоотверженная и слаженная работа руководства, инженеров, рабочих; своевременная помощь со стороны руководства приватизированных компаний группы «JR», частных железнодорожных компаний и их филиалов, властей префектур и муниципалитетов помогли справиться с трудностями быстрее, чем ожидалось. Совершенствование систем энергоснабжения, водоподачи, доставки стройматериалов в экстремальных условиях – важнейшая задача, стоящая перед японскими специалистами.

В-третьих, стало очевидным, что сила цунами может быть настолько велика, что прежние технические сооружения и средства предотвращения катастрофических разру-

шений недостаточно мощны и не в полной мере отвечают требованиям времени. Необходима консолидация научных усилий национальных ученых-физиков, инженеров-строителей, использование творческого потенциала специалистов всего мира для осуществления инновационных проектов в области предотвращения столь разрушительных последствий этого стихийного бедствия. Уже сейчас предложено много проектов, которые должны решить задачу ослабления последствий цунами посредством нового строительства. Это и строительство мощной системы волноломов вдоль всего тихоокеанского побережья, и новое строительство железных дорог вдали от побережья с их поднятием на горные склоны, и возведение более высоких виадуков и геосинтетических конструкций. Но пока нет консолидированного мнения ученых и инженеров о путях решения столь жизненно важной проблемы, руководство государственных и частных компаний не спешит со строительством, тщательно выбирая наиболее удачные из проектов.

В начале XXI в. высокоскоростная пассажирская железная дорога была проведена на четвертый крупный остров Японии – Хоккайдо. Он соединен с островом Хонсю самым протяженным в мире тоннелем – Сэйкан (64 км) с подводной частью длиной 23,5 км. Японцы уже приступили к строительству самой длинной в мире железной дороги системы «маглев» (поезда на магнитной подвеске двигаются, не касаясь рельс). Линия свяжет Токио и Нагою (286 км), а путь займет всего 40 минут. К 2027 г. ее продлят до Осаки (550 км от Токио). Частично строительство должно окупиться за счет продажи японской технологии «маглев» США.

Система скоростных поездов на магнитной подвеске (JR Maglev), разработанная японским Институтом железнодорожной техники в 1970-х годах, изначально была рассчитана на движение со скоростью 300 км/час. JR Maglev использует подвеску на сверхпроводящих магнитах (EDS), установленных на поезде, и специальных электропроводниках, по форме напоминающих цифру 8, установленных на трассе. В отличие от немецкой системы (действующая линия от Шанхая до меж-

дународного аэропорта Пудун в КНР), JR Maglev не использует схему монорельса, и поезда движутся в канале между магнитами. Кроме того, в отличие от электромагнитной подвески немецкого образца, поездам, созданным по японской технологии, требуются дополнительные колеса при движении на малых скоростях (до 150 км/час). Поезда такого типа могут использоваться при внутригородском движении. При достижении более высокой скорости колеса отделяются от земли, и поезд буквально летит на расстоянии нескольких сантиметров от поверхности. Безопасность движения предусматривает то, что в случае аварии колеса позволяют осуществить более мягкую посадку. Но японская технология проигрывает немецкой по стоимости строительства и эксплуатации.

Хотя японская технология «маглев» первоначально задумывалась не как сверхскоростная (для наземного транспорта), в последующие годы она была модифицирована. 15 апреля 2015 г. на испытательном участке в префектуре Ямагаси опытный состав установил абсолютный рекорд скорости для железных дорог – 603 км/час.

В области пассажирского железнодорожного транспорта японские инженеры сделали новый серьезный технологический прорыв, что сказывается на резком увеличении конкурентоспособности их железнодорожной отрасли на международном рынке.

Если в XX в. Япония была вне конкуренции, то уже в первой четверти XXI в. на азиатском рынке ее все активнее теснит Китай. Поднебесная обогнала Японию по протяженности внутренних скоростных дорог и продолжает наращивать темпы нового железнодорожного строительства у себя дома. При этом, переходя от импорта немецкой техники и технологии к отечественной, КНР достигла больших успехов в создании собственной модели скоростного движения.

Особо обостряется конкурентная борьба за строительство скоростных железнодорожных линий на рынках крупных азиатских стран. Если Япония завоевала основные позиции в области строительства скоростных железных дорог в Индии, то в Индонезии ожесточенная конкурентная борьба

между Японией и КНР только разворачивается. Бесспорно, что создание протяженной железной дороги на магнитной подушке «маглев» произведет значительный демонстрационный эффект и создаст дополнительные преимущества в ходе конкурентной борьбы с Китаем на рынках других крупных азиатских стран.

Иная ситуация складывается в области грузового железнодорожного транспорта Японии. Пройдя стадию расцвета в период экономического чуда 1960–1970-х годов, он утратил свое бывшее значение в обеспечении грузовых перевозок внутри страны. Причиной этого стала не только обострившаяся конкуренция со стороны автодорожного транспорта и прибрежного судоходства, но и контейнеризация многих грузов. Конечно, в ходе реализации плана «Нью фрейт-21» было сделано много в деле технического перевооружения основной грузовой железнодорожной кампании «Нихон Камоцу Тэцудо», но этого оказалось недостаточно. Объем перевозок насыпных и наливных грузов и грузооборот на железнодорожном транспорте уменьшились и относительно, и абсолютно, а контейнеров – стагнировали.

Возрождение грузового железнодорожного транспорта Японии видится на путях расширения перевозок внешнеторговых грузов. Прорывным явится 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, сооружен мост над ним) и Ванино – Холмск (о. Сахалин), где проектируется туннель 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, в том числе между Японией и материковой частью Азии, в обеспечении экономических связей между «полюсами роста» в Европе и Азии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Главной задачей Японии периода Мэйдзи было достичь уровня экономического развития западных держав. Создание экономики западного типа на базе вестернизации и научно-технического прогресса было невозможно осуществить без опережающего развития транспортной инфраструктуры, и прежде всего железных дорог. Драйвером железнодорожного строительства стало государство, обладавшее исключительными финансовыми возможностями, которые оно использовало в общенациональных целях. Государство не только само обеспечивало создание и развитие железнодорожного транспорта, но и стимулировало частных предпринимателей.

Промышленная и вторая технологическая революции на железнодорожном транспорте Японии проходили исторически почти одновременно, в то время как в Англии интервал между ними составил чуть ли не целый век. К концу периода Мэйдзи Япония перешла в области железнодорожного транспорта от вестернизации к самостоятельному догоняющему развитию.

В период Тайсё (1912–1926 гг.) было продолжено строительство разветвленной сети железных дорог. Эти дороги, как и в период Мэйдзи, создавались в целях оптимизации национального производства. Поэтому национальные магистрали дополнялись вспомогательными ветками, покрывавшими всю страну. Японская сеть железных дорог была аналогична западноевропейской и отличалась от сети дорог колониальных и зависимых стран. В последних линии вели, как правило, от портов в хинтерланд, внутренние же районы оказывались не связанными между собой.

Между мировыми войнами, особенно в 1930–1940-е годы, развитие транспорта подчинялось требованиям милитаризации экономики. Устанавливалась жесткая координация

деятельности отдельных видов транспорта. Приоритет отдавался перевозкам стратегических грузов. Железные дороги получили преимущество по сравнению с другими видами транспорта на перевозку грузов, ряд из них был переведен с морского на железнодорожный транспорт. Появились новые виды транспорта – автомобильный и авиационный, но они также развивались преимущественно в целях милитаризации экономики.

Послевоенное восстановление транспорта проходило в условиях обновления и расширения основного капитала на базе внедрения достижений научно-технического прогресса, что привело к росту промышленного производства и изменениям отраслевой структуры экономики. Быстрое развитие транспорта, и прежде всего железнодорожного и морского, вносило ощутимую лепту в рост производительных сил. Государство взяло на себя главную роль в развитии железнодорожного транспорта. По мере перехода страны на более поздние стадии индустриального развития все большее значение во внутриапонских перевозках стал играть автомобильный транспорт. К середине 1970-х годов он стал основным видом наземного транспорта, осуществляющим внутриапонские перевозки. В начале последней трети XX в. был достигнут высочайший уровень развития транспорта: Япония делила первые места с США.

Высокие темпы промышленного производства в 1960–1970-е годы вызвали необходимость быстрого опережающего развития морского транспорта, осуществляющего экспортно-импортные перевозки. Специфика экономического развития и географического положения, ограниченность собственных природных ресурсов Японии обусловили особое значение морского транспорта для обеспечения воспроизводственных процессов. Эти факторы задали динамику, структуру и географию перевозок внешнеторговых грузов.

Стремительный экономический рост страны – так называемое «японское экономическое чудо» – сменился в середине 1970-х годов умеренным развитием. В этих условиях с началом глобализации стремление японского правитель-

ства и деловых кругов сохранить на высоком уровне и предотвратить деградацию транспортную инфраструктуру, обеспечить ее самоокупаемость привело их к мысли о необходимости приватизации государственного транспорта. Япония предложила свою модель приватизации железнодорожного транспорта, отличную от английской. В ее основу легла не только демонполизация рынка железнодорожных перевозок, но и передача инфраструктуры (пути, станции, сигнализация и т. п.) в частную собственность. Успех приватизации был обеспечен в значительной степени благодаря поддержке и контролю государства над деятельностью приватизированных транспортных компаний.

При невысоких темпах роста обеспечить развитие транспорта на должном качественном уровне помогла диверсификация экономической деятельности ряда крупных частных транспортных компаний. Она явилась важным фактором стабилизации доходов и в конечном счете эффективности их функционирования.

С 1990-х годов экономика страны погрузилась в ранее невиданную по продолжительности депрессию. В это время, особенно в годы кризисов, периодически охватывающих Японию, расходы на инфраструктурное строительство возрастали. Осуществляя крупные транспортные проекты, государство решало такие важные экономические и социальные проблемы, как удержание от падения до отрицательных показателей темпов роста и безработицы.

С оживлением экономической активности после мирового финансового кризиса 2008 года перед страной встали новые задачи. Значительные финансовые вложения в общественные работы снижают объемы финансирования других сфер экономической деятельности. Но уменьшение финансирования общественных работ ведет к невозможности сохранять созданную транспортную инфраструктуру на должном уровне, обновлять ее и развивать. Старение народонаселения приводит скорее не к уменьшению спроса на услуги, а к необходимости перераспределения средств, поступающих в отдельные виды инфраструктуры, с учетом потребностей

пожилых людей. В современных условиях рациональный подход к использованию финансов предполагает переход от государственного финансирования крупных инфраструктурных проектов к совместному финансированию государственными и местными властями, бизнесом инфраструктурного строительства и объемов транспорта местного значения. Активно создаются транспортные компании «третьего сектора». Такие мероприятия обеспечивают более рачительное использование финансовых средств, больше отвечают чаяниям японского народа.

В период Хэйсэй (1889–1912 гг.) пассажирский транспорт Японии отвечал потребностям населения и экономики. Особенно была высока роль железнодорожного транспорта в перевозках японцев: его доля в структуре пассажирооборота выше, чем в западноевропейских странах и тем более в США. Но быстро меняющаяся демографическая и экономическая ситуация требует большей привязки развития пассажирского транспорта к потребностям населения отдаленных районов и локальных обществ.

Преодоление многих проблем инфраструктуры возможно на базе научно-технического прогресса, создания новых технологий и источников энергии. Энергосберегающие технологии могут сократить импорт дорогостоящего сырья, а экспорт новой «низкоуглеродной» продукции транспортного машиностроения – привести к новому всплеску в развитии отечественной инфраструктуры. Будущее транспорта – за новыми технологиями.

ПРИЛОЖЕНИЕ



Рис. 3. Схема железных дорог Японии

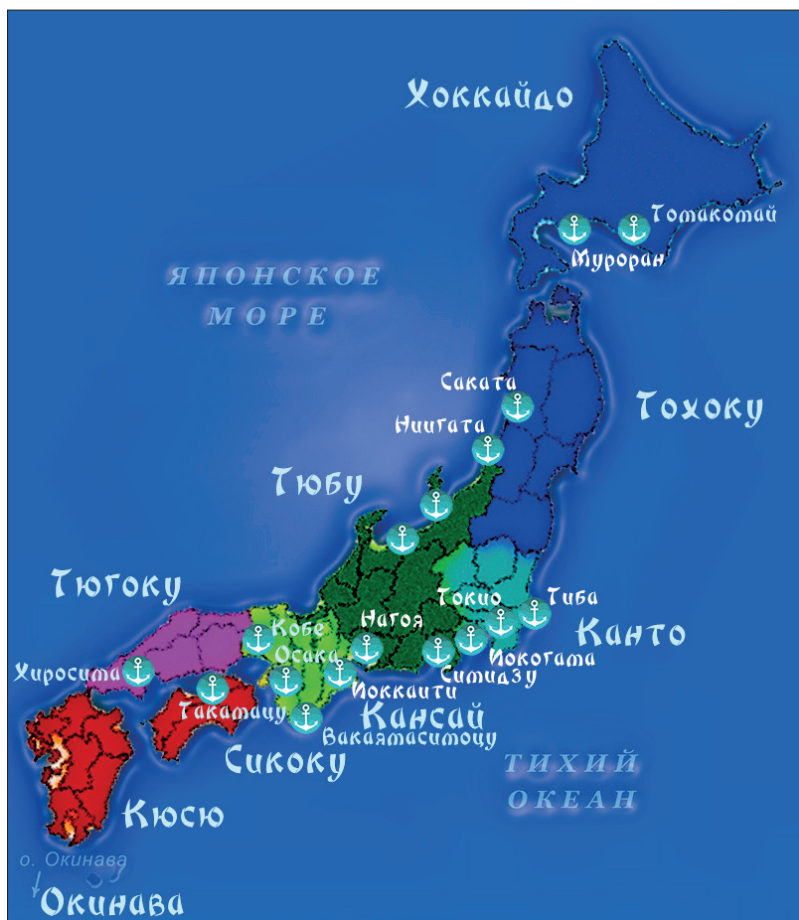


Рис. 4. Основные морские порты Японии

Научное издание

АВДАКОВ Игорь Юрьевич

**ТРАНСПОРТ ЯПОНИИ:
ОТ ПЕРИОДА МЭЙДЗИ ДО ПЕРИОДА ХЭЙСЭЙ
(1868–2019 гг.)**

Редактор Сидоркина Н. А.
Корректор Сидоркина Н. А.
Верстка Макеева Н. В.
Обложка Минчин Е. Б.

Подписано 25.10.2021
Формат 60×90/16. Бумага офсетная
Усл. печ. л. 14. Уч.-изд. л. 10,5
Тираж 500 экз. Зак. №

Федеральное государственное
бюджетное учреждение науки
Институт востоковедения РАН
107031 Москва, ул. Рождественка, 12
Научно-издательский отдел
Зав. отделом И. В. Федулов
E-mail: ivran.izd@gmail.com

Отпечатано в ООО “Белый Ветер”
115054, г. Москва, ул. Дубининская, дом. 68, корп. 3, оф. 6
(495)-651-84-56