

Авдаков И. Ю.\*

## МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ ЯПОНИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Avdakov Igor\*\*

THE MARITIME TRANSPORT OF JAPAN UNDER GLOBALIZATION

DOI: 10.31696/2227-5568-2020-02-007-012

**Аннотация:** Процесс глобализации, охвативший сегодня многие страны мира, тесно связан с развитием международной транспортной инфраструктуры и, в первую очередь, морского транспорта, на долю которого приходится значительная часть грузоперевозок. Морское судоходство – важный инструмент этих процессов. Одновременно высокие темпы интеграции международного сотрудничества заставляют искать все новые пути повышения эффективности, чтобы отвечать требованиям времени. Отсюда появление международных транспортных коридоров и нововведений, опирающихся на последние достижения науки и техники. Самым наглядным проявлением глобализации является свободное перемещение товаров, людей, информации и капиталов через национальные границы. В Японии международные грузовые перевозки осуществляются морским транспортом. За годы глобализации увеличились объемы внешнеторговых грузоперевозок. Но появление международного авто-и железнодорожного коридора, соединяющего Японию с материковой Азией, явится необходимым шагом повышения эффективности интеграции национальных транспортных путей Японии и Европы в единой международной транспортной сети.

**Ключевые слова:** глобализация, морской транспорт (международные грузовые перевозки).

**Abstract:** The process of globalization which today engulfed the majority of world countries, is most closely related to the development of international transportation infrastructure and, in the first turn, of maritime transport, which have the significant portion of cargo transportation service. The maritime transport is the important instrument of these processes. Simultaneously the high tempos of the international cooperation force to search for the new ways of upgrading the efficiency with the aim to satisfy the time demands. Starting from this fact there is observed the appearance of international transportation corridors and innovations based on the recent science and technology achievements.

The international freight transportation of Japan is dominated by maritime transport. The volume of cargo carried by Japanese shipping vessels increased enormously during globalization. But the railway and automobile transport corridor between Japan and Russia will do much to upgrade the efficiency of Eurasia cargo service.

**Key Words:** globalization, maritime transport, international cargo shipping.

---

\* Авдаков Игорь Юрьевич – к.э.н., вед.н.с. ИВ РАН; e-mail: avdakovigor@yandex.ru.  
ORCID 0000-0003-3403-3479

\*\* Avdakov Igor Yurievich – Candidate of Economic Sciences, Leading Researcher of IOS RAS;  
e-mail: avdakovigor@yandex.ru.

В конце 1970-х годов резко увеличилось свободное перемещение через национальные границы капиталов, товаров, информации. Роль транспорта и связи в ускорении этих процессов, имманентных глобализации, несомненна.

Другими словами, процесс глобализации, охвативший большинство стран мира, 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 привыкли считать внутренними, глобализовались»<sup>1</sup>.

Одним из очевидных проявлений глобализации является 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 трл. долл.<sup>2</sup>

Быстрый рост международной торговли не возможен 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 тысячи 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 положения, но и в стратегии транспортного развития Страны восходящего солнца. Еще в начале 1970-х годов 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 – 0,2%.

<sup>1</sup> Japan Review of International Affairs. Tokyo, 1999, p. 89.

<sup>2</sup> Japan Review of Maritime Transport. Tokyo, 2019.

Таблица 1

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

Год	Морской транспорт	Авиационный транспорт	
	тыс. тонн	миллион тонно-км	
1990	597 822	620	4 288
1995	703 606	857	5 596
2000	739 377	1 188	7 389
2005	779 108	1 319	7 711
2010	819 075	1 323	6 658
2015	1 056 143	1 402	7 947
2016	1 018 441	1 529	8 412
2017	997 068	1 750	9 700

**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, авиаперевозки, 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 отличающаяся 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 2

Объем грузов, обработанных в портах (в тыс. gross-тоннах)

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
2004	3 167 860	1 212 034	1 955 826
2005	3 174 267	1 226 323	1 947 944

Продолжение Табл. 2

Год	Всего	Международная торговля	Внутренняя торговля
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 2 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. Анализ структуры обработанных в портах грузов показывает, что по многим товарам экспорта степень зависимости от внешнего рынка возросла. За счет разгружаемых в портах грузов страна удовлетворяет потребность в свинцовой и цинковой руде, алюминиевых сплавах, а также соли, сахара и пшеницы на 80%. Импорт покрывает 99% спроса на нефть, природный газ, каменный уголь и 100% потребности страны в бокситах, никелевой руде, фосфоритах. Вместе с тем, в удачно вписавшейся в процесс глобализации Японии номенклатура загруженных в международных портах экспортных грузов постоянно изменялась в сторону увеличения 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 товаров<sup>3</sup>.

Таким образом, в условиях глобализации произошли значительные изменения в перевозках грузов морским транспортом. 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. Растет число деловых поездок, в том числе происходит и миграция рабочей силы.

<sup>3</sup> Составлено по: Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма. Токио, 2019.

Таблица 3

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

Год	Морской транспорт	Авиационный транспорт	
	тыс. пассажиров	тыс. пассажиров	млн пасс.-км
1990	206	10 884	50 695
1995	290	13 797	68 883
2000	469	19 249	96 829
2005	580	17 909	83 127
2010	630	14 565	63 352
2015	–	18 254	82 105
2016	–	20 505	90 400
2017	–	22 144	07 522

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

Отсутствие данных о пассажирских перевозках 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 2020 г. доля морского транспорта в международных пассажирских перевозках превысит показатель 2010 г.

Из таблицы 3 следует, что международные пассажирские перевозки осуществляет, в основном, авиатранспорт, а не морской транспорт. Однако с 1990 по 2010 г. доля морского транспорта в перевозках выросла с 2% до 4%.

В целом морской транспорт является динамичной отраслью транспорта Японии. Его доля в грузо-и авиаперевозках растет. Но структура международного транспорта Японии не является оптимальной.

В век глобализации большой экономический интерес для развития евроазиатских связей представляет так называемый Северо-Японский транспортный коридор. Согласно этому проекту предполагается соединить сеть автомобильных и железных дорог Японии с общеевропейской сетью железных дорог через порт Вакканай (о. Хоккайдо) и порт Корсаков (о. Сахалин), где будет проложен туннель под проливом Лаперуза (возможно, мост над ним) и Ванино – Холмск (о. Сахалин), где проектируется туннель под Татарским проливом. Этот проект транспортного коридора между Японией и Европой японцы рассматривают наряду с планом создания такого же сообщения между портом Симоносэки и портом Пусан (Южная Корея). Железнодорожный и автомобильный 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 автодорожного и железнодорожного моста воплотится в жизнь одно из предвидений видного американского ученого и политического деятеля Ляруша о ключевой роли транспортных коридоров, в том числе между Японией и материковой частью Азии, в обеспечении экономических связей между «полюсами роста» в Европе и Азии.