

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА
Выпуск 3, 2020

EASTERN ANALYTICS
Issue 3, 2020

Russian Academy of Sciences
Institute of Oriental Studies

EASTERN ANALYTICS

Issue 3, 2020

Moscow
2020

Российская Академия наук
Институт востоковедения

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА

Выпуск 3, 2020

Москва
2020

Редакция

В. В. Наумкин

(главный редактор)

В. Я. Белокреницкий

(зам. главного редактора)

А. В. Акимов

Н. Ю. Ульченко

И. В. Федулов

Члены редколлегии

А. К. Аликберов

А. Д. Васильев

А. В. Воронцов

А. Д. Воскресенский

А. С. Железняков

И. Д. Звягельская

В. А. Исаев

В. А. Кузнецов

С. Г. Лузянин

Н. М. Мамедова

Д. В. Мосяков

С. А. Панарин

Д. В. Стрельцов

Т. Л. Шаумян

Ответственный редактор выпуска — А. В. Акимов

Редактор статей на русском языке — Е. Ф. Щепилова

DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03

© ФГБУН ИВ РАН, 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ЭКОНОМИКА

- Авдаков И. Ю.*
ТРАНСПОРТ ЯПОНИИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ 7
- Акимов А. В.*
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ АЗИИ: КРАТКИЙ СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОЧЕРК 15
- Бизязев А. И.*
РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ИЗРАИЛЕ 28
- Борисов М. Г.*
ПЕРСПЕКТИВЫ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
В АЗИАТСКИХ СТРАНАХ. 41
- Борисова Е. А.*
ДОРОГИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ. НОВЫЕ ПРОЕКТЫ
МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНЗИТА 51
- Грайворонский В. В.*
ТРАНСПОРТ МОНГОЛИИ 61
- Маркарьян С. Б.*
ЯПОНИЯ: ЕСТЬ ЛИ ШАНС ПОДНЯТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ
СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА? (АНАЛИЗИРУЯ СТАТИСТИКУ) 71
- Марьясис Д. А.*
БАНКОВСКАЯ СИСТЕМА ИЗРАИЛЯ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ 87
- Осипова М. Г.*
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ РЕСПУБЛИКИ СИНГАПУР 101

Растяникова Е. В.
МИРОВОЙ РЫНОК РЕСУРСОВ ЦВЕТНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ 109

Томберг И. Г.
ТРУБОПРОВОДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ
КИТАЯ И ИНТЕРЕСЫ РОССИИ 131

Семенова Н. К., Аристова Л. Б.
ПОРТ ШАНХАЙ: ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ 154

Чеснокова С. В.
ТРАНСПОРТ ИНДОНЕЗИИ 179

ПОЛИТИКА

Митрофаненкова О. Е.
МАРШРУТЫ АФГАНСКОГО НАРКОТРАФИКА
(КОНЕЦ XX в. – НАЧАЛО XXI в.) 190

Сарабьев А. В.
ПУЛ-ФАКТОРЫ ТРУДОВОЙ МИГРАЦИИ
ИЗ АРАБСКОГО МИРА В СТРАНЫ ЕВРОПЫ 202

Федорова И. Е.
К ИРАНО-ИНДИЙСКИМ ОТНОШЕНИЯМ 214

Авдаков И. Ю.*

ТРАНСПОРТ ЯПОНИИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

Avdakov Igor**

JAPANESE TRANSPORT IN MODERN WORLD

DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03-007-014

Аннотация: Опираясь на опыт «потерянного десятилетия» Япония вышла из мирового экономического кризиса 2008–2009 гг. скорее по сравнению с другими развитыми странами. Но полномасштабные антикризисные программы, главной из которых в области реального сектора экономики были транспортные инфраструктурные проекты, с неизбежностью легли тяжким бременем на бюджет страны. С 2010 года экономика показала признаки оживления. Однако, Великое восточно – японское землетрясение, произошедшее в 2011 году, нанесло огромный урон всей японской экономике и транспорту региона Тохоку. Оно повлекло за собой значительные затраты на восстановление транспорта. За период с 1990 по 2020 г. доля транспорта в ВВП и структура грузов, перевозимых отдельными видами транспорта, оставались прежними: автомобильный и морской прибрежный транспорт играли основную роль во внутренних перевозках, морской – в международных. Сохранилось и даже возросло значение железнодорожного транспорта в перевозках пассажиров. Транспорт полностью удовлетворял потребностям экономики и явился одним из средств вывода хозяйства из кризиса. Экономические и экологические проблемы, вставшие перед Японией, заставили жителей этой страны по-новому посмотреть на перспективу развития транспорта. Новая стратегия инновационного развития предусматривает не столько увеличение скорости, сколько надёжность, безопасность и экологичность транспорта. Внедрение достижений революции 4.0 стало острой необходимостью. От темпов перехода к новой модели транспорта в немалой степени зависит вся экономика страны и ее место в мировом хозяйстве.

Ключевые слова: транспорт Японии, доля транспорта в ВВП Японии, грузовые и пассажирские перевозки.

Abstract: Relying on the experience of the “lost decade”, Japan emerged from the world economic crisis of 2008–2009. faster compared to other developed countries. But full-scale national anti-crisis programs, the main of which in the real sector of the economy were transport infrastructure projects, inevitably put a heavy burden on the country’s budget. Since 2010, the economy has shown signs of recovery. However, the Great East Japan Earthquake of 2011 caused huge damage to the entire Japanese economy and transport in the Tohoku region. It entailed significant costs for the restoration of transport. Since 1990, the share of transport in GDP and the structure of goods transported by individual modes of transport have remained the same: road and sea coastal transport played a major role in domestic transportation, while maritime transport played a major role in international transport. The importance of rail transport in passenger transportation has been preserved and even increased. Transport fully met the needs of the economy and

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

** Avdakov Igor Yurievich – Ph. D. (Economics), Leading Researcher of IOS RAS;
e-mail: avdakovigor@yandex.ru.

was one of the means of bringing the economy out of the crisis. The ocean of economic and natural shocks that befell Japan made the inhabitants of this country look in a new way at the prospects for the development of transport. The new strategy for innovative development provides not so much an increase in speed, but rather the reliability, safety and environmental friendliness of transport. Implementation of the achievements of the 4.0 revolution has become an urgent need. The entire economy of the country and its place in the world economy to a large extent depend on the pace of transition to a new model of transport.

Keywords: transport in Japan, the share of transport in Japan's GDP, freight and passenger traffic.

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 она окончательно не вышла 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 гг.) 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 – начало 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., обрушил 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 рычагов подъёма 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%. [Япония, 2019, с. 7].

Итак, за весь рассматриваемый период с начала 1990-х гг. экономика Японии находилась в депрессии. ВВП по паритету покупательной способности рос медленно: 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 инфраструктуры в строительстве, можно согласиться с подсчётами И. Кушнира о росте доли транспорта в ВВП с 8,2% в 1990 г. до 10,2 в 2018 г.¹

Хотя 1990-е – начало 2000-х годов стали относительно благоприятными для строительства транспортной инфраструктуры, это нельзя сказать о грузоперевозках. В связи с сокращением темпов роста производства они не росли, а уменьшение реальных доходов и сокращение платежеспособного спроса населения приводили к уменьшению пассажироперевозок.

С 1992 по 2002 г. шло ежегодное уменьшение физического объема внутренних перевозок с 6 млрд 572 млн тонн до 5 млрд 758 млн тонн. В итоге отмечалось абсолютное сокращение объема грузоперевозок.

Не намного 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. [Ун'ю, 2006, с. 22].

Только международные перевозки росли в этот период. 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 2 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, США, Китая, многих восточноазиатских стран, Бразилии, ЮАР. Быстрыми темпами шла индустриализация, значительно расширились объемы мировой торговли. Резко

¹ Экономика Японии, 1970–2018 // Институт экономики и права И. Кушнира. URL: <https://be5.biz/macroekonomika/profile/jp.html>. (дата обращения – 1.07.2020).

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 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 роста 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. [Ун'ю, 2011, с. 22]. Неэкспортные отрасли переживали застой и даже слабое падение.

Мировой финансово-экономический кризис, начавшийся в 2008 г., привел к резкому падению промышленного производства и сокращению 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». [Лебедева, 2010, с. 57–58]. Неэкспортные отрасли производства, так и не вышедшие из состояния застоя в 2002–2007 гг., испытали значительный 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. За этот период времени ежегодно (кроме 2016 и 2017 гг.) происходило снижение и грузооборота с 514 млрд 11 млн тонно-км до 414 млрд 509 млн тонно-км. [Ун'ю, 2011, с. 22].

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 проявляется в последующий период.

С 1990 г. автомобильным транспортом перевозится свыше 90% всех грузов, а грузооборот составляет свыше половины всего внутреннего грузооборота страны (см. Табл. 1).

Таблица 1

Структура грузооборота отдельных видов транспорта (в млн./км и процентах)

Вид транспорта	1995	2000	2005	2010	2017
Железнодорожный	25 101 (4,5)	22 136 (3,9)	22 813 (4,0)	20 398 (4,6)	21 663 (5,2)
Автомобильный	292 566 (52,5)	311 037 (54,0)	332 911 (58,6)	243 150 (54,7)	210 829 (50,8)
Морской (каботажный)	238 330 (42,8)	241 671 (41,9)	211 576 (37,2)	179 898 (40,5)	180 934 (43,7)
Внутренний авиатранспорт	924 (0,2)	1 073 (0,2)	1 076 (0,2)	1 033 (0,2)	1 083 (0,3)
Всего	556 921 (100)	575 919 (100)	568 376 (100)	444 480 (100)	414 509 (100)

Составлено по: [Ун'ю, 2019, с. 22–23].

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 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. Каботажный транспорт отвечает за перевозки прежде всего сырьевых импортных грузов: нефтепродукты, уголь, 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 том, что с 1990 г. по 2016 г. суммарный физический объем внутренних и зарубежных перевозок грузов морским транспортом сократился с 3 млрд 252 млн 616 тыс. gross тонн до 2 млрд 223 млн 347 тыс. gross тонн (14%), объем международных перевозок морским транспортом увеличился с 968 млн 766 тыс. gross. тонн до 1 млрд 237 млн 779 тыс. gross тонн (28%).

Приведенные данные косвенно свидетельствуют о растущей зависимости экономики Японии от мирового хозяйства.

Таблица 2

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

	Год	Всего	Рис, зерно	Продукты, напитки	Морепро- дукты	Древесина	Уголь	Желез- ная руда	Гравий, песок
Экспорт	1990	171 037	68	1 815	448	113	32	10	494
	2000	203 046	438	1 847	542	192	314	709	1 135
	2005	260 406	416	2 021	982	304	56	0	2 022
	2010	285 613	283	1 721	1 075	681	38	59	3 161
	2016	286 449	185	2 150	727	618	47	95	7 027
Импорт	1990	797 729	32 579	11 251	3 161	64 307	110 245	126 263	3 376
	2000	934 034	33 081	18 054	4 263	55 674	139 048	128 596	7 318
	2005	965 376	32 014	19 531	4 111	45 151	171 744	132 977	6 463
	2010	949 247	29 529	19 506	3 463	35 806	178 176	131 695	2 045
	2016	951 330	27 046	19 748	2 873	31 704	181 236	130 699	1 565

	Год	Сырая нефть	Известняк	Железо, металлы	Металло- изделия	Цемент	Нефтепродукты	Продукция химической промышленности	Удобрения	Другие грузы
Экспорт	1990	78	1 845	17 744	1 860	4 872	4 124	6 557	789	130 188
	2000	6	2 551	32 206	1 563	5 094	4 961	11 452	1 050	138 986
	2005	165	2 672	40 750	1 582	7 425	5 450	15 775	949	179 837
	2010	753	3 089	49 258	2 733	6 446	18 881	17 497	880	179 054
	2016	388	3 297	49 744	3 039	7 068	17 053	18 897	486	175 598
Импорт	1990	205 114	257	18 122	929	2 499	115 496	6 961	1 980	95 189
	2000	224 268	356	14 776	2 001	1 427	160 859	7 846	2 098	134 369
	2005	216 146	330	13 711	3 624	927	160 275	8 771	2 806	146 863
	2010	194 452	409	12 657	5 086	471	178 110	10 020	1 909	145 913
	2016	172 359	1 035	12 972	6 181	364	196 008	11 333	1 516	154 691

Составлено по: [Ун'ю, 2019, с. 138–139].

Сравнительный анализ данных таблиц 1 и 2 показывает, что 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 являются железо и металлы, продукция химической промышленности и нефтепродукты. В 2016 г. объем импортных товаров, перевозимых судами дальнего плавания, превышал 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 XXI века 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 восточно-японским землетрясением и цунами 11 марта 2011 г., унесшими жизни свыше 30 тысяч человек. С этого времени доля железнодорожного транспорта в перевозках пассажиров резко возросла с 25% в 2009 г. до 73% в 2011 г., составив 80% в 2017 г. 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 на зараженных территориях 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 лидирующие позиции в транспортной системе Японии и мира. Исторические судьбы пассажирского и грузового транспорта были 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 области транспорта проходили интенсивнее, чем во многих других отраслях экономики и в среднем во всем хозяйстве. Вместе с тем 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. Но с середины 1990-х годов наблюдается дальнейшее увеличение числа предприятий с капиталом свыше 5 млрд иен.

В заключение следует отметить, что в конце XX – начале XXI вв. транспорт Японии развивался достаточно динамично и полностью удовлетворял

потребностям экономики. Конечно, океан проблем, обрушившийся на Японию, не мог не сказаться на его развитии, но несмотря на экономические и природные потрясения, транспорт не только не стал тормозом для развития японской экономики, но, наоборот, явился одним из важнейших средств вывода хозяйства из кризиса. Экономические и природные катаклизмы, заставили жителей этой страны по-новому смотреть на перспективы развития транспорта. Новая стратегия инновационного развития предусматривает не столько увеличение скорости, сколько надёжность, безопасность и экологичность транспорта. Это широкое использование электромобилей, автомобилей без водителей, беспилотников, систем предварительного оповещения стихийных бедствий и автоматического торможения высокоскоростных пассажирских поездов и других нововведений. Внедрение достижений революции 4.0 стало острой необходимостью. От темпов перехода к новой модели транспорта в немалой степени зависит вся экономика страны и ее место в мировом хозяйстве.

Литература / References

Авдаков И. Ю. Железные дороги Японии: от вестернизации до глобализации. М., 2012 [Avdakov I. Yu. Zelezniyi dorogi Yaponiyi ot vesternizatsiy do globalizatsiyi. Moscow, 2012].

Латышева Н. Н. Морской транспорт современной Японии. М., 1985 [Latysheva N. N. Morskoy transport sovremennoy Yaponiyi. Moscow, 1985].

Лебедева И. П. Монодзукури в условиях глобализации // Ежегодник Япония. Вып. М., 2010. С. 57–58 [Lebedeva I. P. Monodzukury v usloviyah globalizatsiy // Yejegodnik Yaponiya 2010. Pp. 57–58].

Левиков Г. А. Морской транспорт послевоенной Японии. М., 1969 [Levikov G. A. Morskoy transport poslevoiennoy Yaponiyi. Moscow, 1969].

Япония в поисках новых драйверов роста // Бюллетень о текущих тенденциях мировой экономики № 40. М., 2019 [Yaponiya v poiskah novykh draiverov rosta // Bulletin ekonomiky. 40. Moscow, 2019].

Ун'ю Кэйдзай Токэй Ёран. (Ежегодный статистический сборник по транспорту). Токио, [Un-yu Keydzai Tokey yoran. Tokyo].

Экономика Японии, 1970–2018 // Институт экономики и права И. Кушнира. URL: <https://be5.biz/macroeconomika/profile/jp.html>. (дата обращения – 1.07.2020).