

DOI: 10.31696/2618-7302-2022-3-092-097

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И КУЛЬТУРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ ЯПОНИИ В XX СТОЛЕТИИ

© 2022

И. Ю. Авдаков¹

Первая железная дорога Японии начала функционировать в 1872 г. К концу XIX в. основные железнодорожные линии были построены и находились в собственности государства и частных компаний. Милитаризация экономики Японии привела к тому, что в 1906–1907 гг. собственность большинства частных железнодорожных компаний была национализирована. Сфера деятельности оставшихся частных компаний крупных городов была ограничена территорией города и пригородами. Борьба за выживание в условиях значительных ограничений привела эти компании к необходимости увеличения пассажирооборота. В этих целях они строили жилые кварталы и университеты в конце пригородных линий, крупные магазины, отели, рестораны в центре города на землях компании. Создавалось много учреждений культурного и спортивного назначения: театров, картинных галерей, музеев, парков отдыха, спортплощадок, тренировочных залов, стадионов. В результате к концу XX столетия деятельность некоторых крупных частных компаний настолько диверсифицировалась, что их уже трудно назвать чисто железнодорожными. Функции этих компаний, связанные с перевозками пассажиров, являются лишь видимой частью самой разнообразной побочной деятельности, которую ведут не столько материнские компании, сколько их филиалы и дочерние компании. Что касается государственных железных дорог, то первые серьезные попытки расширить их социально-экономическую и культурную деятельность относятся к концу 1960-х — началу 1970-х годов, когда законодательство было пересмотрено в сторону частичного снятия ограничений для «побочных» видов деятельности. Но только с приватизацией государственной корпорации «Кокутэцу» в 1986 г. культурная и социально-экономическая деятельность железнодорожных компаний получила полный размах. Частные и приватизированные компании дополняют государство в развитии культуры, спорта, туризма, экономики и быта японского общества. Обнаружилась взаимная заинтересованность железнодорожных компаний и государства в социально-экономическом и культурном развитии страны.

Ключевые слова: Япония, железные дороги, диверсификация, приватизация, культурная деятельность, туризм

Для цитирования: Авдаков И. Ю. Социально-экономическая и культурная деятельность железнодорожных компаний Японии в XX столетии. Вестник Института востоковедения РАН. 2022. № 3. С. 92–97. DOI: 10.31696/2618-7302-2022-3-092-097

¹ Авдаков Игорь Юрьевич, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института востоковедения РАН, Москва; avdakovigor@yandex.ru
Igor Yu. Avdakov, PhD (Economics), Leading Research Fellow, Institute of Oriental Studies RAS, Moscow; avdakovigor@yandex.ru
ORCID: 0000-0003-3403-3479

SOCIO-ECONOMIC AND CULTURAL ACTIVITIES OF RAILWAY COMPANIES IN JAPAN IN THE XX CENTURY

Igor Yu. Avdakov

The first Japanese railway began to operate in 1872. The main railway lines were built by the end of the 19-th century. They were state-owned and private-owned companies. Militarization of Japanese economy led to the fact that property of the most private companies was nationalized. The scope of activities of remaining private companies in Tokyo, Osaka, Nagoya was limited to the cities and suburbs. The struggle to survive in the face of significant restrictions has led these companies to the need to increase passenger traffic. For this they built residential areas and universities, large stores, hotels, restaurants on company lands. Many cultural and sports institutions were created: theatres, picture galleries, museums, recreation and amusement parks, sport facilities. As a result by the end of the XX century the activities of private companies diversified so much that they can hardly be called railway companies. The functions of these companies related to the transportation of passengers are only a visible part divers activities that are carried out not so much by parent companies as by their branches and subsidiaries. Government railways expanded their socioeconomic and cultural activities in the late 1960-th — early 1970-th, when legislation was revised towards the partial removal of restrictions for side activities. But only since privatization «Kokutetsu» in 1986 socioeconomic and cultural activity has gained full scope. Private and privatized companies complement the state in the development of culture, tourism, economy and life of Japanese society. The mutual interest of railway companies and the state in cultural and socio-economic development is revealed.

Keywords: Japan, railways, diversification, privatization, cultural activity, tourism

For citation: Avdakov I. Yu. Socio-economic and cultural activities of railway companies in Japan in the XX century. Vestnik Instituta vostokovedeniya RAN. 2022. 3. Pp. 92–97. DOI: 10.31696/2618-7302-20223-092-097

Первая железная дорога Страны восходящего солнца была построена по инициативе японского правительства в 1872 г. Основные линии, введенные в строй к концу XIX в., возводились как государством, так и частными компаниями. К 1905 г. общая протяженность частных железных дорог более чем в 2 раза превышала протяженность государственных железных дорог (соответственно 5321 и 2562 км). Милитаризация экономики Японии привела к тому, что в 1906–1907 гг. собственность большинства частных железнодорожных компаний была национализирована. Железнодорожные линии 17 частных компаний (4524 км) были огосударствлены и присоединены к сети дорог общенационального значения [Eiichi Aoki et al., 2000, p. 42]. Сфера деятельности оставшихся частных железнодорожных компаний в Токио, Осаке, Нагои и некоторых других крупных городах, а также вновь возникающих компаний была ограничена городами и пригородами.

С начала XX в. частные железнодорожные компании, чтобы выжить, пошли по необычному, рискованному пути, который в итоге принес им большой финансовый успех, а стране — быстрое экономическое освоение пригородных территорий. Они приступили к созданию условий для постоянной и временной миграции жителей в районы расположения их железнодорожных линий и особенно конечных станций. Таким образом увеличилось число потенциальных пассажиров. Появились крупные по тем временам культурные и развлекательные центры, торговые улицы и кварталы, рестораны, гостиницы, а главное, строились крупные жилые комплексы. Быт японцев в этих районах постепенно налаживался. Хорошие условия имелись и для приезжающих отдохнуть и культурно развлечься.

Первой диверсифицировала свою деятельность компания «Хансин», соединившая в 1905 г. города Осака и Кобе протяженной трамвайной линией. Чтобы привлечь пассажиров и увеличить пассажирооборот, компания приступила к социально-культурному и экономическому освоению близлежащих площадей. Вдоль линии были построены аттракционы, игровые площадки, спортивные сооружения. Компания стала сдавать внаем построенные на ее землях жилые дома и строить универсальные магазины на конечных станциях. Уже к 20-м годам «Хансин» настолько диверсифицировала свою деятельность, что превратилась в многоотраслевую крупную компанию, сыгравшую большую роль в экономическом и культурном развитии пригородов Осаки.

Вслед за «Хансин» другая железнодорожная компания «Ханкю» (г. Осака) расширила свою деятельность за пределы транспортных перевозок. Проведя электрифицированную железную дорогу между Осакой и Такарадзукой, она начала развивать прилегающие к железнодорожной линии территории, создавать хорошие условия для проживания людей, широко рекламировать населению выгоды проживания в этом районе. В результате компания не только не потерпела финансовый крах, на грани которого она находилась прежде, но добилась невиданных результатов, несмотря на временные трудности. По мере развития близлежащих территорий возник целый небольшой город, названный «Ханкю Плейн». Именно «Ханкю» создала в Такарадзуке первый японский женский театр, который необычайно популярен в Японии и в наши дни. [Isao Ogawa, 1998, 10, p. 32].

Компанией «Ханкю» был создан особо крупный жилой комплекс около станции Икэда в районе Муромати (пригород Осаки). Жилой квартал состоял из двухэтажных домов (площадь основания которых варьировала от 65 до 100 кв. м) со всеми удобствами европейского уровня и озелененными улицами. Строительный проект Муромати стал прототипом строительства пригородных кварталов и в наше время. Всего с 1910 до 1955 г. компания реализовала около 100 крупных жилищных проектов. [Eiichi Aoki et al., 2000, p. 91–93].

В 1920–1930 гг. в Японии обнаружилось и продолжается до наших дней небывалое ранее увлечение семейным и групповым туризмом. Сохранялось паломничество к святым местам. Учитывая возрастающий спрос на перевозки людей, железнодорожные компании незамедлительно строили дороги к хорошо посещаемым храмам, памятникам старины и популярным курортам. Например, компания «Нарито Тэцудо» ввела в строй линию из Сакура через Токио в Нарита (преф. Тиба), принимая во внимание повышенный интерес к посещению расположенного в этом городе буддистского храма Синсё. Компания «Сануки Тэцудо» построила линию Котохира-Маругамэ на севере о-ва Сикоку, чтобы доставлять к синтоистскому храму Котохира прежде всего паломников и любителей старины.

Частные железнодорожные компании немедленно отреагировали и на появившийся спрос на поездки за город для отдыха на природе со стороны платежеспособных средних городских слоев и иностранных туристов: они строили парки отдыха, благоустраивали пляжи, летние и зимние курорты. В районе Кансай частные компании «Кэйхан Дэнтэцу» и «Хансин Кюкю Дэнтэцу» в условиях острой конкурентной борьбы разбивали парки, строили площадки для гольфа, отели и спортивные сооружения на горном массиве Рокко, возвышающемся над Кобэ. «Нанкай Дэнтэцу» организовала 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-ю частными железнодорожными

компаниями были созданы 14 курортов, 13 ботанических садов, 13 зоопарков, 13 гостиниц и ресторанов, а также плавательные бассейны и другие спортивные сооружения, музеи. [Takahiko Saito, 1997, 10, p. 2].

Итак, тяжелое экономическое положение, в которое попали частные железнодорожные компании после 1905 г., привело их к необходимости диверсифицировать свою деятельность. В целях увеличения пассажирооборота руководство частных компаний предприняло строительство объектов культурного и бытового назначения. Эта деятельность привела, с одной стороны, к росту их доходов и расширению сети железных дорог, а с другой — к социально-экономическому и культурному развитию населения, освоению новых территорий, способствовала удовлетворению культурных и бытовых потребностей людей. Более того, приводила к формированию культурных интересов японцев.

Что касается государственных железных дорог, то как в довоенные годы, так и после Второй мировой войны они не занимались «побочными» видами деятельности, не строили объекты культурного назначения или быта.

После Второй мировой войны казенные государственные железные дороги были преобразованы в государственную корпорацию «Кокутэцу», имевшую относительную самостоятельность по сравнению с казенными дорогами. Первые серьезные попытки «Кокутэцу» расширить свою деятельность за рамки только транспортировки относятся к концу 1960-х — началу 1970-х годов. К этому времени уже было построено несколько протяженных сверхскоростных дорог — синкансен, не имевших аналогов во всем мире.

В 1971 г. законодательство в отношении государственной железнодорожной корпорации «Кокутэцу» было пересмотрено в сторону снятия ряда ограничений. Ей разрешили осуществлять капиталовложения в строительство магазинов, ресторанов, площадок для парковки автомашин, автобусных терминалов и пр. в непосредственной близости от станций. Железнодорожные станции постепенно становились не только пунктами прибытия и отбытия поездов, но и заведениями культурно-бытового обслуживания населения.

Но только со времени приватизации в 1987 г. «Кокутэцу» и образования на ее месте шести негосударственных компаний группы JR: на острове Хонсю трех («JR Central», «JR East», «JR West»), по одной на острове Хоккайдо («JR Хоккайдо»), на острове Кюсю («JR Кюсю»), на острове Сикоку («JR Сикоку»), а также одной грузовой компании началось комплексное строительство по проектам развития близлежащих территорий. И хотя доля других видов деятельности в структуре всей хозяйственной деятельности приватизированных железнодорожных компаний группы «JR» все еще незначительна (JR West — 8%, JR East — 4%, JR Central — 2%), абсолютная роль каждой из них в социально-экономическом и культурно-бытовом развитии прилегающих территорий уступает лишь немногим частным железнодорожным компаниям [Takahiko Saito, 1997, 10, p. 5].

Особое значение расширение «непрофилирующей» деятельности имело для убыточных приватизированных компаний «JR Хоккайдо», «JR Кюсю», «JR Сикоку». Именно на застройки территорий жилыми комплексами, строительство отелей и магазинов, культурных центров и театров возлагало большие надежды их руководство. Красота и живописность о-ва Хоккайдо привлекает любителей природы, что позволяет компаниям развивать туризм, в том числе и международный. В г. Саппоро создана соответствующая инфраструктура отдыха и спорта.

После приватизации японской государственной железнодорожной корпорации «Кокутэцу» железнодорожный транспорт перестал быть бременем для государственного бюджета.

Более того, регулярно выплачивая налоги и проценты по займам, он в определенном смысле пополняет бюджет.

В последние годы прошлого столетия частные железнодорожные компании все шире развивали туризм. Некоторые из них вторгались в информационный бизнес, включая кабельное телевидение и компьютерные сети. Наблюдался выход крупных компаний на международные рынки. Так, крупнейшая частная железнодорожная компания «Токю» осуществляла международные авиаперевозки, строила и эксплуатировала отели в Европе, Северной Америке, Юго-Восточной Азии и Океании.

В результате к концу XX столетия деятельность некоторых частных компаний настолько диверсифицировалась, что их уже трудно назвать железнодорожными. Функции этих компаний, связанные с перевозками пассажиров и грузов, являются лишь видимой частью самой разнообразной деятельности, которую зачастую ведут уже не материнские железнодорожные компании, а их филиалы и дочерние компании. Образуются группы железнодорожных компаний. [Леонтьева, 2000, с. 98–100]. Так, доход «Токю» составил около 5 трлн иен, в то время как доходы материнской компании — лишь 5,5% доходов всей группы предприятий, а доходы от железнодорожных перевозок — 2,2%. [Takahiko Saito, 1997, 10, pp. 5–6].

Аналогичная ситуация складывалась у крупнейшей частной железнодорожной компании Осаки и ее пригородов — «Кинтэцу». Компания имела дочерние фирмы и филиалы (152), доход которых превышал 3 трлн иен. Доходы материнской компании также равнялись лишь 7,8%, а ее доходы от «профилирующей» деятельности — 5,8% всех доходов. [Takahiko Saito, 1997, 10, p. 5].

Крупной группой железнодорожных компаний можно считать «Мэйтэтсу» (294 филиала и дочерних компании, доходы — 1,6 трлн иен), имеющую разветвленную сеть железных дорог в Нагое и ее пригородах.

Анализ деятельности железнодорожных групп выходит за рамки нашей статьи. Здесь мы остановимся подробнее на социально-экономической и культурной деятельности материнских компаний.

Сравнительный анализ структуры доходов материнских частных железнодорожных компаний, с одной стороны, и трех основных приватизированных компаний — с другой показывает, что источники их основных доходов разные. Если частные компании получали доходы преимущественно не от перевозок пассажиров и грузов по железным дорогам, а от других видов хозяйственной деятельности, включая операции с недвижимостью, автобусные перевозки, эксплуатацию объектов культурно-бытового назначения и пр., то основная часть доходов приватизированных железных дорог приходилась именно на профилирующий вид деятельности.

Непрофилирующие виды экономической деятельности частных железнодорожных компаний позволяли им в условиях неблагоприятной конъюнктуры на рынке транспортных услуг нейтрализовать убытки от пассажирских перевозок.

В условиях острой конкуренции и быстро меняющейся конъюнктуры на рынке транспортных услуг железнодорожные компании осуществляли комплексные застройки прилегающих к терминалам и линиям территорий. В бизнесе освоение новых земель всегда считается делом повышенного риска и в истории экономической жизни многих стран являлось в основном делом государства. Железнодорожные компании, застраивая территории, частично снимали этот груз с плеч государства. Освоение территорий велось по хорошо разработанным комплексным проектам.

Развитие туризма и культуры тоже стало в определенных пределах не только проблемой бюджета, но и задачей железнодорожных компаний. Частные, а с конца 1970-х годов и приватизированные, компании частично заменяли государство в развитии культуры и поддержании традиционных ценностей японского общества. Культурная деятельность только на первый взгляд кажется убыточной для компаний. Более тщательный анализ показывает, что от этого железнодорожные компании значительно выигрывали, привлекая тем самым пассажиров и создавая транспорту рекламу. Обнаруживается взаимная выгода железнодорожных компаний и государства.

Высокий уровень обслуживания не только пассажиров, но и посетителей культурно-зрелищных спортивных мероприятий, покупателей в магазинах, жильцов кварталов, застроенных железнодорожными компаниями, позволял развивать культуру в быту.

Широкий размах социально-экономической и культурной деятельности помогал обеспечить дополнительную занятость японцев. Реорганизовавшись, ныне приватизированные компании перевели значительную часть бывших государственных служащих в предприятия и филиалы, занимающиеся непрофилирующими видами деятельности. Этим они обеспечили не только занятость, но и переквалификацию и даже формирование нового сознания работающего человека, ориентирующегося на потребности быстро меняющейся конъюнктуры рынка.

Итак, железнодорожные транспортные компании Японии в XX веке — явление незаурядное. Они не только обеспечивали важные для экономической жизни страны перевозки пассажиров и грузов, создавая условия для расширенного воспроизводства, но и стали важным фактором ее социально-экономического и культурного развития в прошлом столетии.

Литература / References

Леонтьева Е. Л. Японские корпоративные группы в ретроспективе и перспективе / *Япония: собрание очерков «вслед за кистью» (дзуйхицу)*. М., 2000. С. 59–109 [Leontieva E. L. Japanese Enterprise Groups in Retrospect and Perspective. *Japan: a Collection of Random Essays (zuihitsu)*. Moscow, 2000. Pp. 59–109 (in Russian)].

Eiichi Aoki, Mitsuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakyda. *A History of Japanese Railways 1872–1999*. Tokyo, 2000.

Isao Ogawa. History of Amusement Park Construction by Private Railway Companies in Japan. *Japan Railway and Transport Review*. 1998. 15. Pp. 28–37.

Takahito Saito. Japanese Private Railway Companies and their Business Diversification. *Japan Railway and Transport Review*. 1997. 10. Pp. 2–9.

Transportation Statistics Handbook in Japan. Tokyo, 2019.