

Авдаков И.Ю.*

Японский железнодорожный транспорт: настоящее и будущее

Созданный почти с полувековым отставанием от передовых стран Европы и США железнодорожный транспорт Японии исторически не только быстро догнал европейский уровень развития этой отрасли народного хозяйства, но уже в 1960-е годы смог стать одним из мировых лидеров. Япония стала первой в мире страной, где появились качественно новые высокоскоростные поезда – синкансэн, явившиеся результатом научно-технического прогресса в области пассажирских перевозок и технического перевооружения железных дорог. За Японией последовали Голландия, Франция и ряд других европейских стран. Немногим менее полувека потребовалось азиатским странам – Китаю, Южной Корее, Тайваню, – чтобы также приступить к строительству высокоскоростных дорог. Японский железнодорожный транспорт отличается от североамериканского или западноевропейского. На него приходится значительно большая, чем в любой другой развитой стране мира, доля перевозок пассажиров – 21% (во Франции этот показатель составляет 10%, в Великобритании и Германии – 6%, в США – 1%). Железные дороги имеют огромное значение для всего японского общества и оказывают исключительное влияние на социально-экономическую жизнь страны, отличаясь этим от системы железных дорог других развитых государств.

В ходе своей эволюции железнодорожный транспорт Японии приобрел совершенно особые черты, отразившие своеобразие традиций, культуры, быта, социально-экономических и географических условий Страны восходящего солнца, оказывая самобытное воздействие не только на социально-экономическое развитие страны, но и на культурную жизнь японцев. Еще в начале XX столетия железнодорожные компании, обеспечивающие пригородное сообщение крупнейших городов – Токио, Осака, Нагоя, Кобэ, Киото, – приступили к беспрецедентному строительству жилых кварталов и даже небольших городов, крупных универсальных магазинов, фешенебельных отелей около своих терминалов. Кроме того, эти компании создали возле своих транспортных линий учреждения культурного назначения: театры, картинные галереи, спортивные сооружения. Частные компании все шире развивают туризм, вторгаются в информационный бизнес, включая кабельное телевидение и компьютерные сети. Необходимо отметить, что такого всеобъемлющего воздействия железнодорожных компаний на культурную жизнь и быт людей история еще не знала. [1, с. 8].

* Авдаков И.Ю. – к.э.н., Ведущий научный сотрудник, Институт востоковедения РАН, Центр энергетических и транспортных исследований, avdakovigor@yandex.ru

В условиях глобализации мировой экономики и либерализации национальных рынков в XX в. Япония одной из первых (в 1981 г.) приступила к широкомасштабной приватизации государственных железных дорог. Японская модель приватизации оказалась весьма удачной. После десятилетнего спада в деятельности государственной корпорации «Кокутэцу» вновь образовавшиеся вместо нее три из семи крупнейших железнодорожных компаний быстро вышли на режим самоокупаемости и возвращают многомиллиардный долг, оставшийся от «Кокутэцу», государству. Приватизация государственных железных дорог усилила конкуренцию в области перевозок. Но развитие железнодорожного транспорта Японии и после приватизации остается под контролем государства, которое регулирует тарифы на перевозки, дает рекомендации, а частично и финансирует на коммерческой основе новое строительство. Такое гибкое сочетание государственных и рыночных рычагов регулирования отрасли дает заметные положительные результаты. Оно придало новый импульс научно-техническому прогрессу в области железнодорожного транспорта. [2, с. 219].

Так, 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 подводным тоннелем – Сейкан (64 км). Японцы уже приступили к строительству самой длинной в мире железной дороги системы «маглев» (поезда на магнитной подушке двигаются, не касаясь рельс). Линия свяжет Токио и Нагоя (286 км), а путь займет всего 40 минут. К 2027 г. её продлят до Осака (550 км от Токио). Частично строительство должно окупиться за счет продажи японской технологии «маглев» США.

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. ее все активнее теснит Китай на азиатском рынке. 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», окажет 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 1960–70-х годов, он утратил своё былое 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 недостаточным. Объем перевозок насыпных и наливных грузов и грузооборот на железнодорожном транспорте уменьшались и относительно, и абсолютно, а контейнеров – стагнировало.

Возрождение грузового железнодорожного транспорта Японии видится на путях расширения перевозок внешнеторговых грузов. Прорывными явятся так называемый Северо-Японский железнодорожный транспортный коридор. Согласно этому проекту предполагается соединить сеть железных дорог Японии с общеевропейской сетью железных дорог через порт Вакканай (о. Хоккайдо) и порт Корсаков (о. Сахалин), где будет проложен туннель под проливом Лаперуза (возможно, мост над ним) и Ванино – Холмск (о. Сахалин), где проектируется 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. [1, с. 165]. С открытием Северо-Японского железнодорожного транспортного моста воплотится в жизнь одно из предвидений видного американского ученого и политического деятеля Ляруша о ключевой роли железнодорожных транспортных коридоров, и в том числе между Японией и материковой частью Азии, в обеспечении экономических связей между «полюсами роста» в Европе и Азии.

Литература

1. Авдаков И. Ю. Железные дороги Японии: от вестернизации до глобализации. – М.: ИВ РАН, 2012., с. 165.
2. Саакян Ю. З., Трудов О. Г., Савчук В. Б. Мировой опыт реформирования железных дорог.