Россия-Япония: транспортный фактор в развитии внешней торговли

© 2013 В.П. Нехорошков
кандидат экономических наук, профессор
Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск
E-mail: lvls@mail.ru

В современной мировой экономике Япония является одной из ведущих стран. В последние годы на экономику Японии активно влияла динамично развивающаяся внешняя торговля. В перспективе реализация железнодорожного проекта “Материк - Сахалин - Хоккайдо” обеспечит эффективную поддержку внешней торговли, перспективного роста грузооборота и инвестиционного сотрудничества между Россией и Японией.

Ключевые слова: Россия, Япония, материк Сахалин, Хоккайдо, внешняя торговля, транспортное обеспечение, грузооборот.

Современная Япония - это одна из крупнейших экономик мира. По данным Международного валютного фонда, в 2011 г. Япония в рейтинге стран по ВВП (ППС) занимает 4-е место, уступая США, КНР и Индии, и имеет ВВП около 4,5 трлн долл. (см. рис. 1).

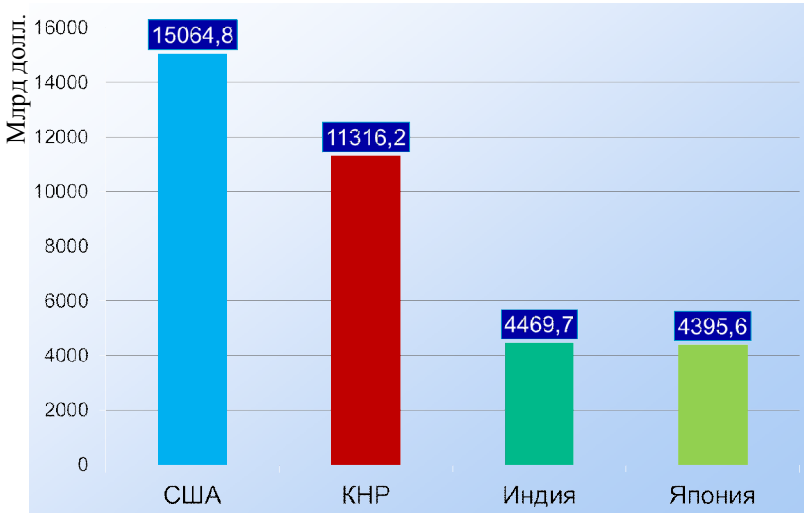

Рис. 1. **Рейтинг стран по ВВП, 2011 г.**

В последние годы экономика Японии развивалась во многом благодаря экспорту продукции и услуг. Особенно перспективным представлялось развитие торговли со странами Восточной Азии и Америки, а также наращивание инвестиций японских компаний в данный регион. Подтверждением является двукратное увеличение внешнеторгового оборота за период с 2002 по 2010 г. (см. рис. 2).

Товарная структура внешней торговли Японии тесно связана со структурой народного хозяйства и формируется под влиянием ряда факторов, таких как обеспеченность природными и трудовыми ресурсами, исторически сложившиеся экономические связи и др. Она отражает уровень развития национальной экономики и характер ее участия в системе международного разделения труда. По данным за 2010 г., представленным на следующем слайде, видно, что в структуре импорта преобладает минеральное сырье, а в структуре экспорта - машины, оборудование и транспортные средства (см. рис. 3).

Основными торговыми партнерами Японии являются США, Республика Корея и Китай, при этом география внешней торговли страны за последнее десятилетие несколько изменилась. Все большее значение для Японии приобретает Китай, который в 2010 г. потеснил Республику Корею и вышел на вторую позицию, увеличив свою долю в экспорте Японии более чем в два с половиной раза. Более того, согласно прогнозам многих экономистов, у Китая есть все шансы

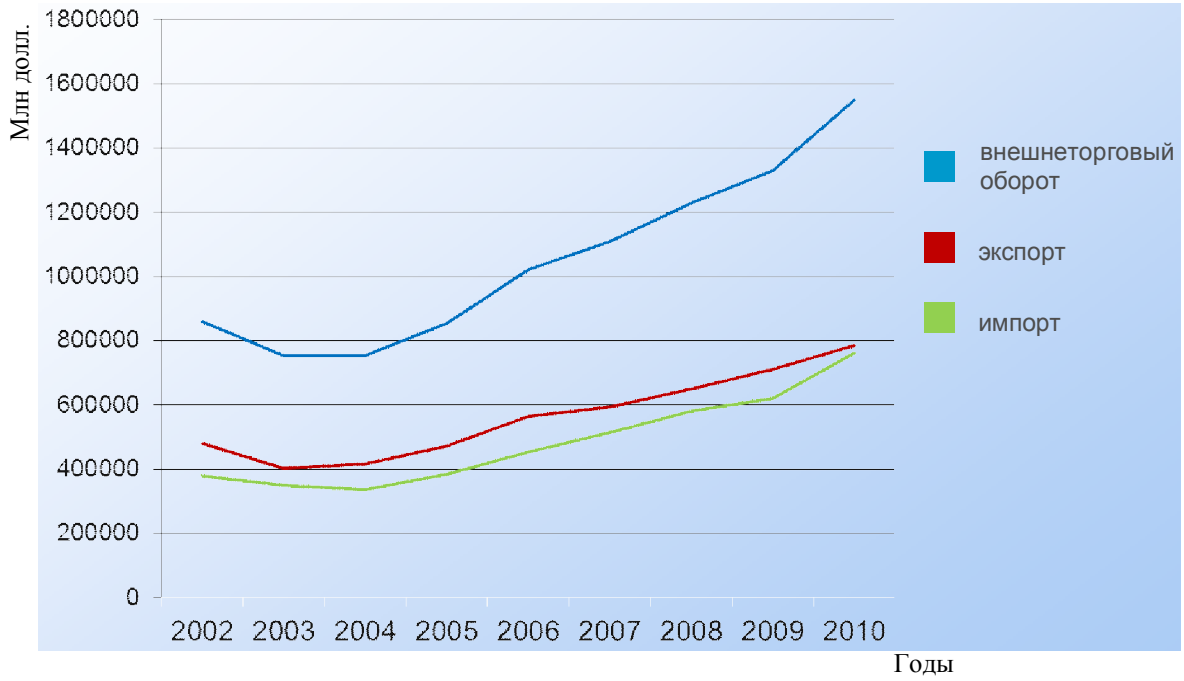

Рис. 2. **Динамика развития внешней торговли Японии за 2002-2010 гг.**

Импорт Экспорт

Рис. 3. **Товарная структура внешней торговли Японии**

потеснить позиции США, особенно в период кризиса, когда Япония активно расширяет сотрудничество с Китаем.

Существенно увеличила свою долю и Россия, которой удалось войти в десятку крупнейших партнеров по экспорту Японии.

Российско-японские торгово-экономические отношения регулируются Торговым договором от 6 декабря 1957 г., предусматривающим взаимное предоставление режима, наиболее благоприятствующего нации (см. рис. 4).

Пик взаимной торговли пришелся на 2008 г., когда товарооборот достиг рекордного уровня - более 29 млрд долл. Последовавший далее глобальный финансовый кризис оказал серьезное негативное воздействие на двусторонние экономические отношения. По итогам 2009 г. при сокращении российской внешней торговли на 36,2 % по сравнению с годом ранее объем товарооборота с Японией снизился на 49,8 %. За 2009 г. наиболее существенно сократился импорт из Японии - на 61 %, до 7,25 млрд долл., в то время как российский экспорт снизился менее заметно - на 30 %, до 7,26 млрд долл.

В 2010 г. наметилась устойчивая тенденция по выходу двусторонней торговли на докризисные рубежи. По итогам 2010 г. российско-японский товарооборот составил 23,1 млрд долл., уве-

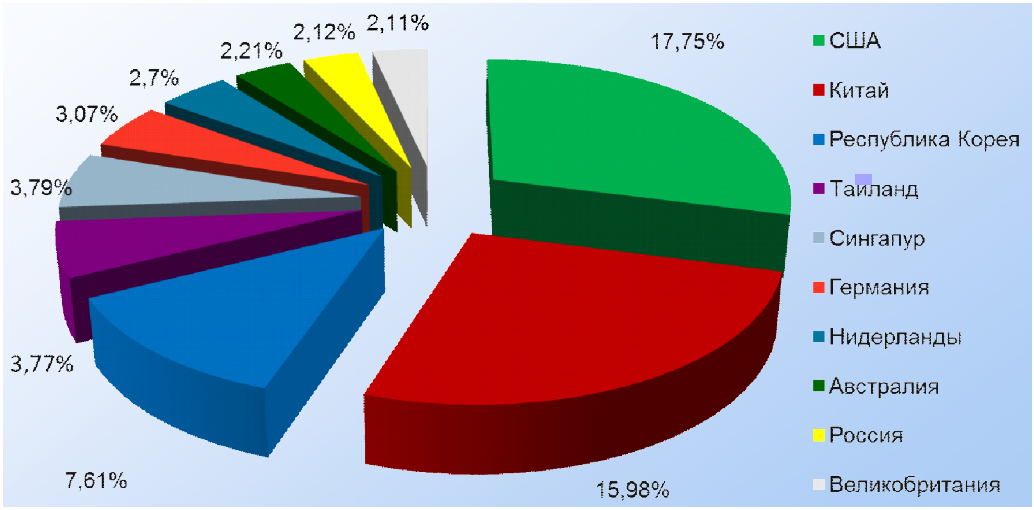

Рис. 4. **Географическое распределение экспорта Японии в 2010 г.**

личившись по сравнению с 2009 г. на 59,4 %. При этом российский экспорт в Японию, составивший по итогам 2010 г. 12,8 млрд долл., имел более высокие темпы прироста (77 %), чем импорт из Японии, который увеличился на 41 % и составил 10,3 млрд долл.

Внешнеторговый оборот России с Японией в январе - июле 2011 г., по данным российской таможенной статистики, составил 16,2 млрд долл. (здесь мы видим рост на 42,5 % по сравнению с январем - июлем 2010 г.), в том числе экспорт составил 8,3 млрд долл. (рост - 26,9 %), импорт - 7,9 млрд долл. (рост - 163,3 %). По этим результатам Япония занимает 10-е место среди внешнеторговых партнеров России.

В 2010 г. Россия укрепила свои позиции одного из ведущих экспортеров энергетического сырья в Японию. В августе 2010 г. объем поставок нефти из Российской Федерации в Японию увеличился почти в 2 раза по сравнению с уровнем августа 2009 г., что позволило России подняться с 6-го на 4-е место в списке основных поставщиков нефтепродуктов на японский рынок, уступая только Саудовской Аравии, ОАЭ и Катару (см. рис. 5).

В товарной структуре российского экспорта в Японию по итогам 2010 г. основная доля поставок приходится на минеральные продукты - 81,7 % всего объема экспорта. Удельный вес металлов и изделий из них составляет 8,1 %, древесины и целлюлозно-бумажных изделий - 3,2 %, драгоценных камней, металлов и жемчуга - 2,9 %, машин, оборудования и транспортных средств - 1,8 %, продовольственных товаров и сельхозсырья - 1,7 %.

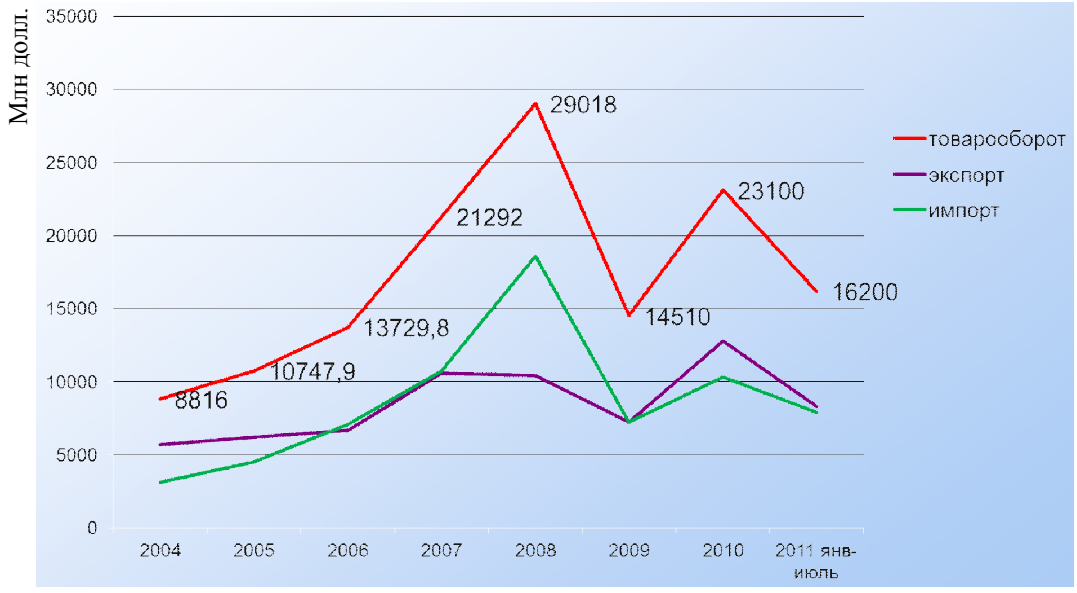

Рис. 5. **Показатели торговли России и Японии**

Структуру импорта формируют: машины, оборудование и транспортные средства (84,5 %), продукция химической промышленности (7,8 %), металлы и изделия из них (4,7 %).

Общий объем накопленных японских инвестиций в российскую экономику к марту 2011 г. превысил 9 млрд долл. Япония входит в десятку основных стран, инвестирующих в экономику России. По объему накопленных в российской экономике зарубежных инвестиций на конец 2010 г. Япония занимала 8-е место.

Объем японских прямых инвестиций, накопленных к марту 2011 г., составил около 900 млн долл., большая часть которых сосредоточена в оптовой торговле (около 50 %), производстве транспортных средств и запчастей к ним (около 20 %), производстве листового стекла (примерно 6,5 %) и сфере лесозаготовок и переработки древесины (около 6 %).

Стратегической сферой российско-японского экономического сотрудничества является топливно-энергетический комплекс.

Запущены нефтегазовые проекты "Сахалин-1" (доля японских компаний - 30 %) и "Сахалин-2" (японская доля - 22,5 %). В феврале 2009 г. в пос. Пригородное в рамках второго сахалинского проекта открыт первый в России завод по производству сжиженного природного газа (СПГ), а в апреле 2009 г. начались поставки СПГ в Японию.

Японскими промышленными корпорациями реализуется ряд крупных проектов в России. В декабре 2007 г. началось производство автомобилей на заводе "Тойота" в Санкт-Петербурге. 2 июня 2009 г. состоялась церемония пуска автозавода компании "Ниссан". 21 июня 2011 г. между Минэкономразвития России и компанией ООО "Мазда Мотор Мануфэкчуринг Рус" было заключено соглашение о строительстве в Приморском крае завода по производству автомобилей "Мазда". Объем инвестиций в проект - более 2,2 млрд руб. 18 сентября 2011 г. японские СМИ сообщили о намерении корпорации "Хонда Мотор" разместить автомобильное производство в России.

Запуск новых автозаводов способствовал созданию в России предприятий японских производителей автокомпонентов: "Бриджстоун" и "Йокохама Раббер" (автопокрышки), "Тойота Бос□ку" (сидения и обшивка салона), "Дэнсо" (электрика), "Сакура Коге" (тормозные и топливные системы), "Асахи Гласс" (автомобильные стекла) и др.

Интерес к российскому рынку демонстрировали и другие японские производители, ориентирующиеся на создание высокотехнологичных производств. Укрепляется взаимодействие и в сфере информационно-коммуникационных технологий. Завершены работы по совместной прокладке оптоволоконного кабеля между Сахалином и Хоккайдо компаниями "Трансгелеком" и "NTT", что позволит передавать в высокоскоростном режиме цифровые данные из Японии в Европу.

Приход крупного японского бизнеса на российский рынок стимулировал рост интереса к российскому направлению со стороны банковского сектора и страховых компаний Японии.

Вместе с тем, следует подчеркнуть, что ключевым моментом в развитии российско-японских торгово-экономических отношений является транспортный фактор. Развитие именно совместных транспортных проектов приведет к значительному увеличению товарооборота между Россией и Японией.

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта Российской Федерации играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидерства России в мировой экономической системе.

Российские железные дороги являются второй по величине транспортной системой мира, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США. По протяженности электрифицированных магистралей российские железные дороги занимают первое место в мире. Российская Федерация в настоящее время осуществляет более 20 % грузооборота и 10 % пассажирооборота всех железных дорог мира.

Так как Россия обладает уникальным географическим положением и играет роль своеобразного моста между Европой и Азией, то развитие транспортного комплекса РФ, а в частности железных дорог, - это актуальная задача не только для России, но и для стран АТР. Ввиду этого была разработана "Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года".

В "Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г." значительное внимание уделяется соединению о. Сахалин с материком с дальнейшим выходом на Японию. Согласно этой стратегии предусматривается финансирование данного проекта в размере около 11 млрд долл.

Таким образом, можно сделать вывод, что интеграция железнодорожного комплекса РФ в страны АТР - задача актуальная и Японии в аспекте данной задачи должно быть уделено особое внимание.

Обеспечение устойчивой транспортной связи между о. Сахалин и материком является важнейшей социально-экономической и геополитической задачей, актуальность неотложного решения которой определяется, по крайней мере, тремя причинами:

1) практическое исчерпание в ближайшие 3-4 года технических возможностей паромной переправы Ванино - Холмск в результате полного списания по возрасту и техническому состоянию морских железнодорожных паромов. С момента строительства указанная переправа обеспечивает ежегодно 70-75 % грузооборота между Сахалином и материком;

2) ускоренное социально-экономическое развитие Сахалинской области, предусмотренное, в частности, Федеральной целевой программой комплексного развития Дальнего Востока и Забайкалья и стимулируемое самой высокой среди российских регионов после Москвы и Санкт-Петербурга инвестиционной активностью, в том числе благодаря нефтегазовым проектам на шельфе, что предполагает существенное увеличение грузооборота по сравнению с существующим;

3) обострение борьбы за рынок трансконтинентального транзита на направлении Япония - Европа (Центральная Азия), которая в случае продолжения политики пассивного созерцания и, как следствие, осуществления планов создания тоннельного перехода через Пусан будет безнадежно проиграна Россией в пользу корейско-китайских альтернатив.

Принципиально существует всего три возможности обеспечения транспортных перевозок между Сахалином и материком:

- перевод, по мере исчерпания технических возможностей паромной переправы, всего грузопотока на морские суда;
- восстановление и усиление паромной переправы и соответствующих железнодорожных подходов в сочетании с каботажными перевозками до 25 % грузов морскими судами;
- строительство железнодорожного тоннеля Сахалин - Хоккайдо протяженностью 42 км ориентировочной стоимостью 6-10 млрд долл. с переустройством Сахалинской железной дороги стоимостью 50-60 млрд руб.;
- строительство новой железнодорожной линии “материк - Сахалин” с постоянным переходом через Татарский пролив с сохранением 15-20 % перевозок в морском каботаже. При этом строительство железнодорожного тоннеля Сахалин - Хоккайдо протяженностью 42 км составит ориентировочно 6-10 млрд долл. и переустройство Сахалинской железной дороги 50-60 млрд руб. (см. рис. 6).

Рис. 6. **Вариант железнодорожной связи “материк - о. Сахалин - Япония”**

Сравнение общественной эффективности всех трех альтернативных возможностей обеспечения прогнозного грузопотока “материк - о. Сахалин” показало преимущество создания постоянного железнодорожного сообщения.

Сооружение железнодорожной линии с постоянным переходом через пролив Невельского дает возможность дальнейшего развития проекта и соединения железнодорожных сетей России и Японии с переходом через пролив Лаперуза.

Несмотря на значительную капиталоемкость указанных мероприятий, их осуществление повышает, согласно проведенным расчетам, экономическую эффективность проекта, поскольку соответствующий грузопоток по проектируемой дороге возрастает до 30-35 млн т за счет переключения на нее большей части экспорта-импорта между Россией и Японией и относительно небольшой (до 15 %) части транзитных перевозок Япония - Европа (Центральная Азия).

В свою очередь железнодорожный транспорт Японии, выполняющий в настоящее время перевозки для внутренних нужд, при строительстве железнодорожного тоннеля Сахалин - Хоккайдо получает возможность прямого выхода на сеть железных дорог России, что позволит осуществлять прямые железнодорожные перевозки контейнеров из Японии в Центральную Европу.

После осуществления проекта интеграции российской и японской железных дорог путем железнодорожного соединения о. Сахалин с материком и Сахалина с Хоккайдо прогнозируется увеличение грузооборота до 10-12 млн т в год, а через 30-40 лет практически в 2 раза.

Из данных SWOT-анализа можно увидеть основные преимущества, получаемые с реализацией проекта железнодорожного выхода на Японию. И наиболее значимые для российско-японского сотрудничества - это новые возможности развития внешней торговли и увеличения взаимного товарооборота (см. рис. 7).

Кроме того, вместе с другими перспективными проектами открывается широкое поле для инвестиционно-экономического сотрудничества России и Японии. Среди таких проектов:

- проект восстановления Байкало-Амурской магистрали и освоения приграничных территорий, потенциал недр которых оценивается экспертами в 0,5 трлн долл.;
- проект “Урал Промышленный - Урал Полярный”, территория зоны тяготения которого, разведанная менее чем на 15 %, по промежуточ-

Сильные стороны	Слабые стороны
- Беспересадочная транспортировка грузов из Японии в Европу - Экономия транспортных затрат при перевозке по Транссибирской магистрали (500 долл. США за контейнер) - Сокращение сроков доставки	- Зависимость строительства от суровых погодных условий - Различная ширина колеи - Недостаточное финансирование проекта

Возможности	Угрозы
- Увеличение товарооборота между Россией и Японией - Развитие регионов Дальнего Востока России - Привлечение прямых иностранных инвестиций - Надежный выход к трем незамерзающим портам на Сахалине - Усиление позиций России на мировой арене	- Строительство тоннеля между Республикой Корея и Японией - Нестабильная сейсмическая обстановка на Дальнем Востоке

Рис. 7. **SWOT-анализ проекта “Материк - о. Сахалин - Япония”**

ным результатам геологоразведки 2006-2009 гг., располагает запасом разведанных и прогнозных полезных ископаемых суммарной стоимостью более чем на 0,4 трлн долл.;

• проект "Трансконтинентальная магистраль", способный, помимо разработки месторождений, открыть доступ через сухопутный транспортный коридор к североамериканскому рынку;

• проект "Амуро-Якутская магистраль" и освоение ее приграничных территорий, исключительно богатых природными ресурсами.

Потенциальная ценность запасов основных видов полезных ископаемых, с учетом различных форм их освоения, в том числе и с участием иностранного капитала, позволяет говорить о значительной инвестиционной привлекательности транспортных проектов в этих регионах.

Таким образом, проекты развития транспортной инфраструктуры, сближающие границы двух стран, могут способствовать усилению товарооборота и тем самым стать одним из важных факторов экономического роста стран.

1. Статистические сборники "Регионы России". Социально-экономические показатели за 2003-2011гг.

2. Официальный сайт Таможенной службы РФ. URL: www.customs.ru.

3. Официальный сайт Сибирского таможенного управления. URL: stu.customs.ru.

4. Официальный сайт Дальневосточного таможенного управления. URL: dvtu.customs.ru.

5. *Панов А.Н.* Россия и Япония: становление и развитие отношений в конце XX - начале XXI века (достижения, проблемы, перспективы). М., 2006.

6. *Алексеев В.В.* Экономика Японии: учеб. пособие. М., 2006.

7. *Кибалов Е.Б., Нехорошков В.П.* Юго-восточный вектор стратегии развития опорной железнодорожной сети России // Регион: Экономика и социология. 2009. □ 3. С. 175-182.

8. *Кулешов В.В.* Сибирь в первые десятилетия XXI века. Новосибирск, 2008.

9. *Могилевкин И.М.* Глобальные инфраструктуры в мировой экономике: долгосрочные тенденции, интересы России. М., 2007.

10. *Нехорошков В.П.* Железнодорожный транспорт в развитии внешнеэкономической деятельности восточных регионов России. Новосибирск, 2011. С. 228.

11. *Титаренко М.Л.* Россия и ее азиатские партнеры в глобализирующемся мире. Стратегическое сотрудничество: проблемы и перспективы. М., 2012. С. 435.

12. *Allen J.* Student Atlas of Anthropology. First Ed. P. 86. URL: http://www.qed.princeton.edu/index.php/User:Student/World_Transportation_Patterns.

13. ITC calculations based on UN COMTRADE statistics. URL: www.trademap.org.

14. Market Analysis and Research, International Trade Centre (ITC). URL: http://www.trademap.org/Country_SelProductCountry.aspx.

Поступила в редакцию 06.01.2013 г.