

И. Ю. Авдаков

В первые годы послевоенного периода (1945–1949) потребность в пассажирских перевозках резко возросла в связи с возвращением солдат и персонала предприятий с оккупированных Японией территорий, детей из мест эвакуации, миграцией голодающих горожан в сельскую местность и передвижениями американских солдат. Однако пропускная способность железнодорожного транспорта сократилась на треть. Прибрежное судоходство и автодорожный транспорт не смогли сколько-нибудь значительно разгрузить железные дороги, так как сказалося их ущемленное положение в предвоенный и военный периоды.

Управление железными дорогами в эти тяжелые годы претерпело изменения. Секция гражданских перевозок при штаб-квартире союзных войск установила косвенный контроль над деятельностью министерства транспорта и соответственно его основного подразделения – Совета директоров железных дорог. Секция грузовых перевозок отвечала за общую железнодорожную политику, но оперативная работа, включая перевозки оккупационных сил, вменялась в обязанность Третьей военной железнодорожной службе 8-й армии США, дислоцированной в Иокотаме. Эта служба открыла свой главный информационный офис в здании министерства транспорта в Токио, чтобы иметь оперативную связь с Советом директоров железных дорог. Информационные офисы появились на всех главных станциях железных дорог Японии. В качестве ответной меры министерство транспорта также открыло аналогичные офисы в своих региональных штаб-квартирах. И без того значительно ухудшившееся положение железных дорог Японии усугубилось контролем со стороны американских войск, имевших все возможности диктовать свои условия и использовать лучшую часть оставшейся техники в своих интересах.

С 1946 г. на железнодорожном транспорте происходило резкое увеличение пассажирооборота и сокращение грузооборота. Рост пассажирских перевозок значительно превышал увеличение численности населения. В результате среднее число поездок на душу населения только по железным дорогам Токио увеличилось с 222 в 1930 г. до 439

в 1951 г.² Этот рост объясняется многими причинами, в том числе поездками горожан в деревню в поисках пропитания и поездками людей из разрушенных районов и пригородов в Токио в поисках работы. В результате резко возросла перегруженность на железных дорогах.

Из-за высоких темпов инфляции тарифы пересматривались достаточно часто. Все пять их повышений с 1945 по 1949 г. свидетельствуют, что рост тарифов каждый раз был значительным. Так, уровень тарифов на пассажирские перевозки в марте 1946 г. составлял 0,075 иен/км, в марте 1947 г. – 0,095, в июле 1947 – 0,035, в июле 1948 г. – 0,90, в мае 1949 г. – 1,45 иен/км³.

Основой ценообразования на пассажирские перевозки частными железнодорожными компаниями в послевоенный период, характеризующий высокими темпами инфляции, являлся уровень тарифов на государственных железных дорогах, определяемый издержками. Одновременно с государственными тарифами каждый год с 1945/46 по 1952/53 фин. гг. пересматривался их уровень и на частных железных дорогах. Для сравнения приведем уровень тарифов частной железнодорожной компании «Тобу Тэцудо». В 1945 г. он составил 0,075 иен/км, в 1946 г. – 0,095, в 1947 г. – 0,035, в 1948 г. – 1,20, в 1949 г. – 1,20 (в этом году пересматривался только минимальный тариф), в 1950 г. – 1,45, в 1951 г. – 2,00, в 1952 г. – 2,30 иен/км⁴.

Сравнение данных показывает, что тарифы на государственных и частных железных дорогах отличались незначительно. Затратный принцип формирования тарифов не способствовал увеличению доходов и росту производительности труда как на государственных, так и на частных железных дорогах. Обычно их руководство заявляло о своем желании повысить тарифы лишь при условии, что их функционирование убыточно. Это подрывало стимулы к снижению издержек производства у отдельных компаний. Несмотря на то, что минимальный тариф как на государственных железных дорогах, так и, например, на частной железной дороге «Тобу Тэцудо» возрос с 20 сэн в 1945 г. до 10 иен в 1951 г., инфляция вела к тому, что реальные доходы не возрастали и новое строительство не велось.

Повышение тарифов отставало от инфляции. Так, например, в 1945/46 фин. г. уровень тарифов на государственных железных дорогах вырос на 150%, а цены на электроэнергию – на 300%. Заниженные относительно уровня инфляции тарифы приводили к ухудшению финансового положения государственных железных дорог. К этому вела и

¹ Первую часть статьи см.: Япония. Ежегодник 2004–2005. М., 2005, с.288–295.

² Watanabe I. Transportation in Tokyo. Tokyo Metropolitan Government Transportation Bureau. Tokyo, 1954, с. 48.

³ Hideki Moriya. Japanese Urban Railways, Markets, Capital Formation and Fares. – Private Railways. Japan Railways and Transport Review № 37, 2004, с. 19.

⁴ Ibid.

низкая производительность труда, вызванная избыточной численностью служащих. После войны их общее число удвоилось и составило 600 тыс. человек в 1948 г. за счет восстановления на прежней работе демобилизованных солдат, рабочие места которых были во время войны заняты в основном женщинами и стариками⁵. Государственные железные дороги также были обязаны принять на работу возвратившийся японский персонал железных дорог из некоторых стран Азии.

Низкая производительность труда и избыточная численность персонала сдерживали рост уровня заработной платы служащих государственных железных дорог, что вызывало недовольство железнодорожников. В марте 1946 г. был образован профсоюз служащих государственных железных дорог «Кокутэцу Родо Кумиай» (сокращенно «Кокуро»). Росла активность профсоюзного движения. Зачастую забастовки парализовывали железнодорожные перевозки, что сказывалось на экономике всей страны и финансовом положении самих железных дорог. В создавшихся условиях реорганизация управления железными дорогами стала неизбежной.

Изменение организационной формы государственных железных дорог происходило под прямым давлением американских оккупационных сил. Главнокомандующий союзными оккупационными войсками генерал Макартур направил 22 июля 1948 г. письмо бывшему в то время премьер-министром Асида Хитоси, в котором содержались обязательные к исполнению инструкции по лишению права работников государственных учреждений и предприятий на коллективные переговоры с администрацией и на проведение забастовок, а также по реорганизации государственных железных дорог в государственные корпорации.

Государственные железные дороги были реорганизованы в государственную корпорацию «Кокутэцу» 1 июня 1949 г. Концепция государственной корпорации железных дорог была неприемлема для японской бюрократии, которая считала, что только казенные железные дороги могут быстро восстановить разрушенную войной железнодорожную инфраструктуру, а забастовки можно преодолеть с помощью компромиссов между правительством и служащими железных дорог. Само слово «корпорация» было настолько непопулярно среди железнодорожников, что оно не было включено в название новой организации государственных железных дорог. Неприятие формы корпорации на железных дорогах выразилось в том, что несмотря на мировой опыт создания корпораций в период первой и второй мировыми войнами, а также собственный опыт создания корпорации токийского метро «Тэйто косокудо коцу эйдан», образованной в 1941 г. в условиях милитаризации экономики страны, «Кокутэцу» существенно отличалась от них. Созданные ранее корпорации функционировали независимо от госу-

⁵ Ibid.

дарства, теперь же оно активно вмешивалось в деятельность «Кокутэцу», в частности в области определения тарифов на перевозку грузов и пассажиров, а также устанавливало заработную плату служащим железных дорог, но при этом была сохранена прежняя законодательная база.

Так тарифы устанавливались в соответствии с Законом о тарифах на государственных железных дорогах 1948 г., целью которого было снижать высокие темпы инфляции за счет сдерживания и даже замораживания уровня тарифов. Этот закон не был отменен или поправлен, и обременительная и крайне затяжная процедура принятия решения в области повышения тарифов отрицательно сказалась на финансовом состоянии «Кокутэцу». И все же, несмотря на половинчатый характер организационной реформы, «Кокутэцу» следует считать корпорацией, так как в целом оперативное управление государственными железными дорогами было передано от Совета директоров железных дорог министерства транспорта самому предприятию железных дорог. Образование государственной корпорации железных дорог «Кокутэцу» явилось яркой страницей в анналах ее истории. Как справедливо отмечается в японской коллективной монографии «История японских железных дорог. 1872–1999 гг.», реорганизация государственных железных дорог и образование «Кокутэцу» стало «важным изменением в истории японских железных дорог и было таким же важным, как национализация в 1906 и 1907 гг. и приватизация “Кокутэцу” в 1987 г.»⁶.

С момента своего образования руководство «Кокутэцу» приступило к резкому сокращению числа служащих. В мае 1949 г. правительство приняло закон об их уменьшении. Проведение увольнений было вменено в обязанности «Кокутэцу». К 4 июля был осуществлен первый этап сокращений, в результате чего число служащих уменьшилось на 30 тыс. человек. Увольнения с работы вызвали массовые забастовки, организованные левым крылом профсоюза «Кокутэцу Родо Кумиай». Уже 6 июля 1946 г. на железнодорожной ветке Дзёбан сэн (северовосточный пригород Токио) при невыясненных обстоятельствах был найден мертвым первый президент «Кокутэцу» Симояма Саданори. Второй этап сокращений был завершен 12 июля того же года, в результате чего общее число уволенных составляло 95 018 человек⁷.

В результате проведенных сокращений численность персонала железных дорог составила свыше 500 тыс. человек, что все же было избыточным и не могло заметно увеличить производительность труда к 1950 г. по сравнению с довоенным уровнем. Но в целом к этому году железнодорожный транспорт был восстановлен и создались условия, в

⁶ Eiichi Aoki, Matsuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. A History of Japanese Railways 1872–1999. East Japan Railway Culture Foundation. Tokyo. 2000, c. 121.

⁷ Matsuhide Imashiro. Dawn of Japanese National Railways. – Japan Railway and Transport Review 1997, № 10, c. 47.

том числе и управленческие, для дальнейшего быстрого самостоятельного развития железнодорожного транспорта Японии. Уже 1 апреля 1952 г. железнодорожные офисы оккупационных сил были отменены.

Корпоративная форма организации государственного железнодорожного транспорта в целом отвечала потребностям экономического развития страны в 50–70-е годы прошлого века. Строительство железных дорог возобновилось уже в 1951 г., и их протяженность, хотя и медленно, но неуклонно стала расти.

Экономические, политические, социальные, экологические, демографические и другие проблемы больших городов (Токио, Осака, Нагоя) привели к тому, что правительство приняло меры для рассредоточения промышленности за счет перевода многих предприятий в индустриально менее развитые районы. Такая политика имела определенный успех. Государству удалось создать зоны с развитой инфраструктурой в прибрежных, сельских и отдаленных районах. Однако правительственные, культурные, научные, образовательные, информационные учреждения и бизнес-центры в основном располагались в крупных городах.

Сосредоточение населения и учреждений в городах вело к росту потребления услуг городского транспорта, а рассредоточение производства – пригородного и межгородского транспорта. Начался расцвет автомобилестроения. Если в 1965 г. число автомобилей составляло 8 млн., а в 1975 г. – 23 млн., то в 1985 г. – уже 48 млн. автомашин. Однако в условиях ограниченной пропускной способности городских дорог назрела острейшая необходимость развития других видов городского транспорта. Пропускная способность железных дорог, связывающих пригороды с центром крупных городов, отставала от растущих потребностей в перевозках. Частные железнодорожные линии, идущие из пригородов, заканчивались окружной линией государственной железной дороги Яманотэ сэн. Поскольку только государственные железные дороги вели непосредственно к городскому центру в Токио, то пассажиры, прибывавшие из пригородов, были вынуждены пересаживаться на поезда Яманотэ сэн или пользоваться трамваем. Особенно загруженными в часы пик были пересадочные станции Синдзюку, Сибуя, Икэбукуро и некоторые другие. В целях нормализации положения, разгрузки основных пересадочных узлов и рационализации перевозок была открыта вторая окружная железная дорога Мусасино сэн, позволяющая связывать между собой отдаленные районы пригородов и разгружать пересадочные станции Яманотэ сэн. Дорога Мусасино сэн использовалась как для пассажирских, так и грузовых перевозок. Городская транспортная стратегия была успешно осуществлена, но опережающий рост населения ставил все новые задачи перед властями.

О размере нового строительства государственных и частных железных дорог городского и пригородного сообщения в 1946–1989 гг. в районе Большого Токио и Кэйхансин можно судить по данным табл. 1

Таблица 1
Длина построенных железнодорожных путей
городского и пригородного сообщения (км)*

Год	Большой Токио		Кэйхансин	
	государственные железные дороги	частные железные дороги	государственные железные дороги	частные железные дороги
1946–1955	0	36,0	0	0
1956–1965	7,5	20,6	7,4	6,9
1966–1975	66,9	76,7	11,0	20,9
1976–1989	101,4	76,9	6,2	41,5
1946–1989	175,8	210,2	24,6	69,3

* Annual Report on Urban Transit. Tokyo, 1990.

Несмотря на то, что за 1946–1989 гг. в районе Большого Токио было построено больше частных дорог, чем государственных, здесь сохранилась их прежняя структура по формам собственности: основу городского и пригородного сообщения составляли государственные железные дороги.

В районе Кэйхансин государственные железные дороги в городах и пригородах играли меньшую роль, чем частные. Только магистральные дороги Токайдо и Саньё, соединявшие Киото, Осака, Кобэ, а также Дзёто сэн, огибающая часть центра Осака, и Катамати сэн в восточном пригороде были государственными. В 1967 г. в Осака начала функционировать кольцевая железная дорога Кандзё сэн, которая после завершения строительства восточной части железнодорожного кольца замкнула уже существовавшие дороги Дзёто сэн и Нисинари сэн. В Нагоя государственные железные дороги были еще менее распространены, чем в Осака.

Расширение городской и пригородной железнодорожной сети не могло решить транспортную проблему городов без расширения сети метро. Первая линия метро в Японии была построена в Токио между станцией Уэно и Асакуса в 1927 г. (протяженность – 2,2 км). С тех пор строительство линий метро велось крайне медленно, что объясняется особенностями транспортной политики в условиях милитаризации экономики. В результате к концу второй мировой войны протяженность метро в Токио составила 14,3 км, а в Осака – лишь 8,8 км. Для сравнения приведем данные протяженности трамвайных линий в настоящее время: в Токио – 200 км, Осака и Нагоя – по 100 км.

В послевоенном Токио строительство линий метро началось в 1950 г., а первая линия метро, соединившая Икэбукуро и центр Токио, была открыта в 1954 г. В 1959 г. она была продлена до Синдзюку, проходя

под коммерческими центрами Токио, и теперь она известна как Маруно-ути сэн. Расширение сети метро Токио шло по двум основным направлениям. Первое направление – строительство линий метро муниципальными властями в дополнение к существующим линиям, принадлежащим независимой государственной корпорации «Тэйто косокудо коцу эйдан», второе – использование частных и государственных железных дорог для беспересадочных перевозок метро. Последнее стало возможным в результате унификации подвижного состава и ряда других технических и организационных решений⁸. Еще в 1960 г. были соединены между собой линии муниципального метро Асакуса сэн и частной железной дороги «Кэйсэй дэнтэцу», а в 1968 г. – Асакуса сэн и частной дороги «Кэйхин кюко дэнтэцу». В 1962 г. началось совместное использование линии Хибия сэн, принадлежащей «Тэйто косокудо коцу эйдан», и частной железнодорожной компании «Тобу тэцудо», а в 1964 г. Хибия сэн была соединена с линией, принадлежащей частной корпорации «То-кю». Можно привести еще немало примеров соединения линий метро с частными и государственными железнодорожными линиями в Токио.

В другом крупнейшем японском городе Осака совместное использование путей по линии муниципального метро Сакайсудзи сэн и двум линиям частной железнодорожной компании «Ханкю» началось в 1969 г. Через 10 лет в Нагоя было налажено прямое сообщение линии метро Цуруми сэн и линии Тойота сэн частной железнодорожной компанией «Нагоя тэцудо».

В результате к 1968 г. общая протяженность линий метро в Токио составила 100 км, а в 1986 г. – 200 км. В Осака в 1990 г. она достигла 100 км. В целом же протяженность линий метро в Японии превысила 600 км. Одновременно наблюдалось уменьшение протяженности трамвайных линий. К 1969 г. трамвайные линии прекратили свое существование в Осака и в 1974 г. – в Нагоя. В Токио подавляющая часть трамвайных линий ликвидирована и в настоящее время функционирует лишь одна – Аракава сэн (12,2 км). Продолжительность жизни троллейбусных линий в крупнейших городах Японии была еще меньше: в Токио – с 1959 г. по 1960 г. и Осака – с 1953 г. по 1970 г.

Растущую роль в транспортной сети стал играть новый вид железнодорожного транспорта – монорельсы. Первая монорельсовая линия была открыта к началу Олимпийских игр 1964 г. между Токийским международным аэропортом Ханэда и центром Токио. До сих пор она является одной из наиболее загруженных монорельсовых линий – 180 тыс. человек в день. В настоящее время в городах Японии насчитывается 10 монорельсовых и 10 дистанционно управляемых линий. Роль новых видов городского транспорта в перевозках пока еще незначительна по сравнению с

обычной городской и пригородной железнодорожной сетью. Традиционно особо важную роль в ней занимают частные железные дороги.

В 50–70-е годы прошлого века частные железнодорожные компании не только и не столько строили новые железные дороги, сколько совершенствовали старые линии. Создание жилых комплексов и городов-спутников явилось продолжением предыдущей стратегии крупных частных железнодорожных компаний и поддерживалось властями. В 1972 г. была провозглашена политика государственной финансовой поддержки частных железнодорожных компаний, строивших линии к новым жилым комплексам. Финансовая поддержка осуществлялась через созданную еще в 1964 г. государственную корпорацию «Нихон тэцудо кэнсэцу кодан». С ее помощью была построена линия Сагамихара сэн протяженностью 22,6 км, идущая к городу-спутнику Тама Нью Таун, и линия железной дороги компании «Хокусо Кайхацу» к Тиба Нью Таун (28 км). В 1984 г. в Токио была введена в эксплуатацию известная 20-километровая линия компании «Токою» Дэн'эн тоси сэн, идущая в Тама Гардэн Сити – жилой комплекс в сельской местности, возведенный корпорацией «Токою».

В 1987 г. организационная структура государственной корпорации «Кокутэцу», осуществлявшей около половины всех перевозок пассажиров во внутригородском и пригородном сообщении, претерпела значительные перемены⁹. «Кокутэцу» была приватизирована, и уже с апреля 1987 г. стали функционировать три крупные приватизированные пассажирские железнодорожные компании на о-ве Хонсю – «Восточная японская пассажирская железная дорога» («Хигаси ниhon рёкаку тэцудо», или «JR East»), «Центральная пассажирская железная дорога» («Токай рёкаку тэцудо», или «JR Central»), «Западная пассажирская железная дорога» («Ниси Рёкаку Тэцудо», или «JR West»). Также были созданы пассажирские железнодорожные компании на островах: на Хоккайдо – «Пассажирская железная дорога Хоккайдо» («Хоккайдо рёкаку тэцудо», или «JR Hokkaido»); на Сикоку – «Пассажирская железная дорога Сикоку» («Сикоку рёкаку тэцудо», или «JR Shikoku»); на Кюсю – «Пассажирская железная дорога Кюсю» («Кюсю рёкаку тэцудо», или «JR Kyushu»). К «Восточной японской пассажирской железной дороге» («Хигаси ниhon рёкаку тэцудо») отошла железнодорожная сеть районов Канто и Тохоку (с 1991 г. – линии синкансэн Тохоку), к «Центральной пассажирской железной дороге» – железнодорожное «пространство» большей части района Тюбу и меньшая часть района Кинки, включая с 1991 г. и линию синкансэн от Токио до Осака, к «Западной железной дороге» («Ниси рёкаку тэцудо») – большая часть железных дорог района Кинки, часть района Тюбу и железнодорожная сеть района Тюгаку, включая скоростную дорогу «Санъё синкансэн» (с 1991 г.).

⁸ См подробнее: Japanese Railway Tehnology Today. Railway Technical Research Institute. East Japan Railway Culture Foundation. Tokio, 2001, с. 79.

⁹ Подробнее см.: Авдаков И. Ю. Роль железнодорожных компаний в социально-экономической жизни Японии. – Япония. Ежегодник 1997–1998. М., 1998, с. 54–67.

После приватизации резко увеличилась производительность труда на железнодорожном транспорте. Прирост производительности труда на бывших государственных железных дорогах ежегодно в несколько раз стал превышать аналогичный показатель на частных железных дорогах. Но и в начале 2000-х годов производительность труда на приватизированных железных дорогах была все же ниже, чем на частных.

После пяти лет крупных успехов, связанных с проведением приватизации, железнодорожный транспорт столкнулся с серьезными проблемами, явившимися, в первую очередь, следствием наступившей экономической депрессии. Начиная с апреля 1992 г. в результате краха «экономики мыльного пузыря» Япония вступила в продолжительную депрессию, характеризующуюся общим ухудшением конъюнктуры, снижением инвестиций, застоем в потребительском спросе и т. д.

На фоне общего снижения доли железнодорожного транспорта в перевозках пассажиров уменьшение значения железных дорог по-разному происходило в городской и сельской местности (включая межгородское сообщение). Если в сельской местности автодорожный транспорт активно замещал железнодорожный, то в городах железные дороги оставались основным видом транспорта. Так, в Большом Токио (где проживает около трети всего населения Японии) свыше половины всех перевозок пассажиров до сих пор осуществляется по железным дорогам. При этом доля перевозок сократилась незначительно. Если в 1995 г. доля железных дорог составляла 55,5% то в 2001 г. – 55,4%¹⁰. Подобная ситуация складывается и в других крупных городах, например, в Осака и Нагоя.

Неблагоприятно на развитие пассажирооборота на железнодорожном транспорте воздействовала демографическая ситуация в стране. Падение рождаемости и старение населения приводили к тому, что те возрастные группы (включающие учащуюся молодежь и молодых служащих), которые чаще пользуются железными дорогами, относительно сокращались. В старшую возрастную группу (пенсионеры свыше 65 лет) попали многие проживающие в спальных кварталах и раньше ездившие на работу в Токио, Осака, Нагоя и другие крупные города. Прогнозы в этой области дают неутешительную картину для дальнейшего развития железнодорожного транспорта. Такая демографическая ситуация неизбежно приведет к абсолютному сокращению численности перевозимых пассажиров. Однако в будущем можно ожидать усиления другой тенденции – увеличения доли железнодорожного транспорта в пассажирообороте и количестве перевезенных пассажиров всеми видами городского транспорта.

Ухудшившееся финансовое положение железнодорожных компаний и сложности финансирования ими нового строительства путей городского

и пригородного железнодорожного сообщения, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области передовых железнодорожных технологий (например, поездов на магнитных подушках) вело к необходимости поисков новых источников финансирования. В этих целях уже в 1991 г. государственная корпорация «Синкансэн хою кико» была преобразована в железнодорожный фонд «Тэцудо сэйби кикин». Однако основной статьей расходов фонда являлось погашение долгов и выплата процентов по ним. Только пятая часть средств фонда шла на развитие железных дорог, основная доля которых направлялась на модернизацию и строительство городского железнодорожного транспорта. Финансовые «вливания» осуществлялись в форме беспроцентных займов, предоставляемых государственной компанией «Тэйто косокудо коцу эйдан», осуществляющей перевозки на токийском метро, и железнодорожным компаниям. Средства выделялись как на модернизацию путей (строительство параллельных линий), так и на строительство новых линий к городам-спутникам Токио и Осака. Однако темпы нового строительства в городах и пригородах Токио и Осака были невелики.

Основными причинами относительного сокращения темпов нового строительства в городах и пригородах Токио и Осака по сравнению с предыдущими годами являлась не только недостаточность средств, выделяемых фондом. Немалая часть этих средств шла на модернизацию, в том числе на проведение параллельных двухколейных путей (четырёхколейные пути), строительство и модернизацию станций и переходов, повышение сейсмостойчивости железнодорожных объектов. Кроме того, не следует упускать из виду и тот факт, что основа городской и пригородной железнодорожной системы уже была создана намного ранее.

Помимо фонда «Тэцудо сэйби кикин», в 1997 г. преобразованного в корпорацию «Ун'ю сисэцу сэйби дзигёдан», государственная финансовая поддержка железнодорожного строительства в городах и пригородах осуществляется через созданную еще в 1964 г. государственную корпорацию «Нихон тэцудо кэнсэцу кодан». Посредством этих государственных учреждений на 35% финансируется железнодорожное строительство (дорог группы «JR»), еще 15% оплачивается местными властями. Половина всего финансирования приходится на приватизированные компании, которые вкладывают в развитие железнодорожного транспорта собственные средства. Таким образом, государство продолжает играть значительную роль в развитии железнодорожного транспорта даже после приватизации государственной железнодорожной корпорации «Кокутэцу».

Новое строительство ведется не только приватизированными компаниями, но и крупными частными железнодорожными компаниями¹¹.

¹⁰ Japan Railway and Transport Review. 2005, October, № 41, p. 15.

¹¹ Крупными частными железнодорожными компаниями принято считать 15 компаний, обеспечивающих городское, пригородное (к городам-спутникам и другие направления) и

Кроме того, строительство городских и пригородных железнодорожных линий осуществляется смешанными компаниями, созданными государственным (муниципальным) и частным капиталами. Они активно участвуют в создании современного городского транспорта (включая монорельсы, легкий трамвай, легкое метро и т. д., за которыми стоит большое будущее). Последнее становится актуальным в виду таких вызовов человечеству, как ухудшение окружающей среды, особенно характерное для городов, глобальное потепление, старение населения, перегруженность городских автодорог. В связи с этим не удивительно, что частные и приватизированные железнодорожные компании расширяют свою деятельность по развитию общественных городских перевозок автобусами. Общественный городской транспорт становится все более популярным в Японии.

ближнее межгородское сообщение. Их центральные офисы находятся в Токио, Осака, Нагоя и Фукуока. Критерием выделения крупных компаний является не длина железнодорожных линий и даже не пассажирооборот. Например, протяженность железнодорожного полотна присоединившейся в 1990 г. к 14 основным крупным компаниям частной железнодорожной компании «Сотэцу» составляет лишь 35 км. Основой для разграничения железнодорожных компаний служит размер их капитала, а финансовый успех зачастую зависит от степени диверсификации экономической деятельности. Общим для всех этих компаний является то, что они возникли в первой четверти XX в. как железнодорожные компании, укрупнились и диверсифицировали свою деятельность. Все крупные железнодорожные компании состоят из материнской компании и множества дочерних компаний и представляют собой группу компаний.

Роль государственного регулирования в экономике Японии (по материалам исследований российских ученых «застойных времен»)

Н. П. Тебин

Рецензии пишутся для того, чтобы обратить внимание читателей на ту или иную публикацию. Обидно, если это внимание не было привлечено вовремя. Мировой финансовый кризис, разразившийся в 2008 г., вызвал вспышку интереса к марксизму. Никто не отвергает роль марксизма в разрешении противоречий капитализма и в тех социальных сдвигах, которые произошли в мире за полтора столетия. Но и сами эти сдвиги вызвали необходимость по-новому взглянуть на новые глобальные противоречия, возникшие в мире. Их давно предвидели российские ученые.

«Зачем ты хранишь эти мумии?», – спрашивают друзья, глядя на мои книжные полки с работами по политэкономии «застойных времен». Читая работы тех лет, я учусь умению настоящих ученых в условиях всевластия догматизма озвучивать свои мысли и идеи, давать свои оценки. Восхищаюсь предисловиями экономиста Я. А. Певзнера к сборникам коллективных трудов своих коллег. Подобные предисловия в то время не могли выйти без упоминания «марксистско-ленинской методологии». Певзнер, не начетнически, а по-научному глубоко изучивший теорию Маркса, мог убедительно показать, что еще верно в теоретических выкладках марксизма, которые можно использовать, а что нуждается в изменениях.

Честные добросовестные ученые даже в таких научных организациях, как Институт международного рабочего движения АН СССР, еще до начала перестройки пытались отойти от догм марксизма и дать оценку основных противоречий в мире с точки зрения здравого смысла. Так, в коллективной монографии «Рабочий класс и общественный прогресс» В. Загладин в своем очерке «Историческая миссия рабочего класса и современное рабочее движение», пишет, что «каждый общественный класс, выходящий на арену исторического действия, решал свои совершенно конкретные задачи, содержание которых определялось объективными потребностями соответствующей эпохи общественного развития. Такие задачи имела, разумеется, и буржуазия – последний эксплуататорский класс в истории человечества. Эти задачи, а тем самым и свою историческую миссию буржуазия в основном выполнила на протяжении XIX в.»¹.

¹ Загладин В. Историческая миссия рабочего класса и современное рабочее движение. – Рабочий класс и общественный прогресс. М., 1980, с. 17.