

Полтора века российско-японской торговли: как преодолеть «эффект колеи»?

А. В. Белов

На протяжении почти полутора веков торговля между Японией и Россией находилась в сильной зависимости от состояния политического климата, взаимный товарооборот был сравнительно невелик, торговля осуществлялась по схеме: обмен российского сырья на японские готовые изделия. Все это серьезно ограничивало возможности для дальнейшего развития, а, следовательно, может рассматриваться как пример «эффекта колеи». В данной статье утверждается, что в начале 2010-х годов в традиционной модели японо-российской торговли произошли серьезные изменения: рыночные силы превратились в главный фактор динамики товарооборота, а инвестиции Японии в энергетику и автомобильную промышленность обеспечили финансовые и технологические ресурсы для развития в России производств с высокой добавленной стоимостью.

Ключевые слова: «эффект колеи», Япония, Россия, международная торговля, теневая экономика.

Введение

Устойчивые торговые и экономические связи Японии и России возникли во второй половине XIX в., однако более или менее заметную экономическую роль взаимная торговля начала играть лишь в последние 100–120 лет. Данный отрезок времени можно условно разбить на три периода: начальный (1858–1945 гг.), послевоенный (1946–1991 гг.) и современный (с 1992 г. до наших дней).

Не трудно представить, какое разнообразие условий и направлений развития было характерно для политических и экономических, региональных и национальных, гуманитарных и торговых отношений Японии и России в те времена. И все же, несмотря на серьезные различия, на протяжении всех этих периодов торговле и другим видам экономических связей были присущи, по меньшей мере, три общие черты: во-первых, сильная зависимость от состояния политического и международного климата (причем и с положительным, и с отрицательным знаком); во-вторых, относительно небольшие объемы (как правило, Россия находилась во второй двадцатке внешнеторговых партнеров Японии); и, наконец, в-третьих, обмен российского сырья на японские изделия (разумеется, конкретная структура товарооборота постоянно менялась).

Эти особенности японо-российской торговли можно объяснить геополитическими, природными, географическими и другими объективными факторами: характеристиками баланса сил в Северо-восточной Азии, «сравнительными преимуществами» в виде запасов ресурсов в

России и наличия производственной базы в Японии, территориальной близостью двух стран, а также малым населением и сырьевым характером экономики российских дальневосточных регионов. Следовательно, многие черты японо-российской торговли имеют под собой реальные политические и экономические основы. Неудивительно, что они сохраняются в неизменном виде на протяжении более чем ста лет.

Следует подчеркнуть, что в эти годы обе страны не раз принимали политические решения, за которыми следовали как всплески, так и провалы экономических связей. И Япония, и Россия неоднократно выражали неудовлетворенность состоянием сотрудничества, поскольку реальные объемы двусторонних отношений отставали от потенциально возможных, а структура торговли изменялась медленнее структуры их экономик. Такое положение лишь отчасти можно объяснить, исходя из перечисленных выше объективных предпосылок. Вполне вероятно, что одна из важных характеристик японо-российских связей кроется в их зависимости от предыдущих исторических событий, которые задали «колею развития» и ограничили возможности выбора более эффективных направлений. Если эта гипотеза верна, то можно предположить существование «эффекта колеи» и рекомендовать для исправления ситуации меры из арсенала соответствующей теории.

Данная статья посвящена проверке выдвинутой гипотезы и поиску путей вывода японо-российских экономических отношений на новую траекторию. В первой части приводятся релевантные теоретические положения, во второй-четвертой частях исследуются основные исторические этапы взаимодействия двух стран, в пятой – дается анализ современных тенденций с точки зрения «эффекта колеи», и в заключение предлагаются меры по развитию сотрудничества.

Теоретические заметки

Тезис о том, что «история имеет значение» (history matters) широко распространен как на уровне обыденного сознания, так и в исторической, социальной и экономической науке. Однако о формировании терминологии и аналитического аппарата подобных исследований, по-видимому, стало возможно говорить лишь в последние 25–30 лет. В 1985 г. П. Дэвид предложил термин *path dependence* («эффект колеи», «зависимость от предыдущего развития») для анализа распространения технологических новинок¹. Позднее, П. Дэвид определил данное понятие как процесс, развивающийся под влиянием собственной истории². Ключевую

¹ David P. Clio and the Economics of QWERTY // American Economic Review. 1985. Vol. 75. Number 2. Papers and Proceedings of the Ninety-Seventh. Annual Meeting of the American Economic Association. May, 1985. P. 332–337.

² David P. Path Dependence – a Foundation Concept for Historical Social Science? // Cliometrica – The Journal of Historical Economics and Econometric History. 2007. Volume 1. Number 2. P. 91–114.

роль в закреплении однажды выбранной технологии, по мнению П. Дэвида, играли высокие издержки перехода на новые стандарты. Сторонники институциональной теории Д. Норт, Д. Пуфферт и другие предположили, что тот же механизм действует и в эволюции общественных институтов: замена появляется только тогда, когда издержки перехода на новый путь меньше потерь эффективности³.

Широкая трактовка «эффекта колеи» привела к появлению множества научных работ в данном направлении. Уже с начала 1990-х годов теория превратилась в стандартный инструмент историко-социальных исследований. Появились даже утверждения о том, что целый ряд важных социологических явлений можно описать только в терминах этой теории⁴.

Возможность объяснить связь истории и современности, социального развития и формирования институтов, случайных явлений и долгосрочных тенденций оказалась особенно привлекательной для специалистов по экономике переходных и развивающихся стран. В частности, Д. Старк и Л. Брузт предположили, что решения в период распада институтов определяют путь дальнейшего развития, а принимаются они, в свою очередь, под влиянием наследия прошлого⁵. Богатый материал для сторонников подобного расширенного толкования теории предоставила Россия. За прошедшие 20 лет концепция зависимости от предыдущего развития была применена к анализу российской истории, современной политики, общественного выбора, земельного законодательства, федеральных отношений и многих других областей⁶.

Несмотря на большое число появившихся работ, полученные результаты носили, по меньшей мере, неоднозначный характер. Неудивительно, что параллельно с расширенным толкованием «эффекта колеи» целый ряд специалистов попытался сузить и углубить понимание этого явления. По-видимому, первую попытку сделал один из «отцов-основателей» теории Б. Артур. Уже в 1989 г. он подчеркнул, что в определенном смысле любое развитие зависит от предыдущих явлений. Тем не менее, выражение «попасть в колею из-за исторических событий» (lock-in by historical events) имеет более узкий смысл и означает «выбор чего-то

³ North D. The New Institutional Economics and Third World Development. In: The New Institutional Economics and Third World Development. 1995 / Ed. by J. Harriss, J. Hunter, and C. M. Lewis. P. 17–26; Puffert D. Path Dependence, Network Form and Technological Change // History Matters: Essays on Economic Growth, Technology, and Demographic Change / Ed. by W. Sjunstrom and others. 2003. Stanford University Press.

⁴ Somers M. We are No Angels: Realism, Rational Choice and Relationality in Social Science // American Journal of Sociology. November 1998. Volume 104. Issue 3. P. 722–784.

⁵ Stark D., Bruszt L. Postsocialist Pathways: Transforming Politics and Property in East Central Europe. Cambridge: Cambridge University Press, 1998. 284 p.

⁶ Belov A. Over a century of political and industrial changes: How to overcome path dependence in Japan–Russia trade? // The Journal of Comparative Economic Studies / Japanese Society for Comparative Economic Studies. 2016. Volume 11. P. 85.

плохого» (lock-in to something bad), или, по меньшей мере, невозможность выбора лучшего, когда альтернатива есть и издержки смены пути не слишком высоки⁷. Причем иногда вполне реально исправить положение путем небольших, но точных интервенций. Именно в этом, по мнению С. Марголиса и С. Лейбовица, состоит одна из наиболее привлекательных черт данной теории⁸. Развивая мысль Б. Артура о «выборе чего-то плохого», С. Марголис и С. Лейбовиц указали, что «эффект колеи» проявляется в том случае, когда зависимость настолько сильна, что ведет к выбору, повторению и закреплению неэффективного распределения ресурсов, т.е. к формированию провалов рынка.

Полезный шаг с точки зрения практического применения теории сделал Дж. Махони⁹. Он предложил считать зависимыми от «колеи» лишь те участки эволюции, которые расположены между «критическими моментами» (critical junctures). На протяжении самих «критических моментов» развитие слабо зависит от начальных условий и может стать результатом случайных и малозначительных событий («эффект бабочки»). Взаимосвязь событий между критическими моментами носит либо самоусиливающийся (self-reinforcing sequences), либо упорядоченный во времени причинно-следственный характер (reactive sequences). Именно такие типы взаимосвязи звеньев в цепи событий являются отличительными признаками эффекта колеи.

По-видимому, для практического исследования международного экономического сотрудничества имеет смысл объединить совместимые элементы приведенных выше трактовок теории. Тезис Д. Старка и Л. Брузта (влияние предыдущего опыта на принятие решений в критические моменты и определение дальнейшей траектории) позволяет представить историю в виде единого процесса с рядом поворотных пунктов, допускающих смену неэффективной колеи с наименьшими затратами. Мысль Б. Артура («выбор чего-то плохого») дает возможность широкой трактовки эффективности, например, как нерационального распределения ресурсов под влиянием провалов рынка в работах С. Марголиса и С. Лейбовица. Положение Дж. Махони (двойственный характер связи событий между критическими моментами) обеспечивает простой и интуитивно понятный признак зависимости от предыдущего развития.

Краткий теоретический обзор позволяет сформулировать конкретные вопросы для дальнейшего анализа японо-российских торгово-экономических отношений. Во-первых, можно ли говорить о существовании «эффекта колеи», т.е. о неэффективном распределении ресурсов, закреплении

⁷ Arthur B. Competing Technologies, Increasing Returns, and Lock-In by Historical Events // The Economic Journal. 1989. Volume 99. Number 394. P. 116–131.

⁸ Liebowitz S., Margolis S. Path Dependence // Encyclopedia of Law&Economics. Edward Elgar & University of Ghent, 1999 / General Editors: B. Bouckaert, G. Geest. Volume 0770. P. 981–998.

⁹ Mahoney J. Path Dependence in Historical Sociology // Theory and Society. 2000. Volume 29. P. 507–548.

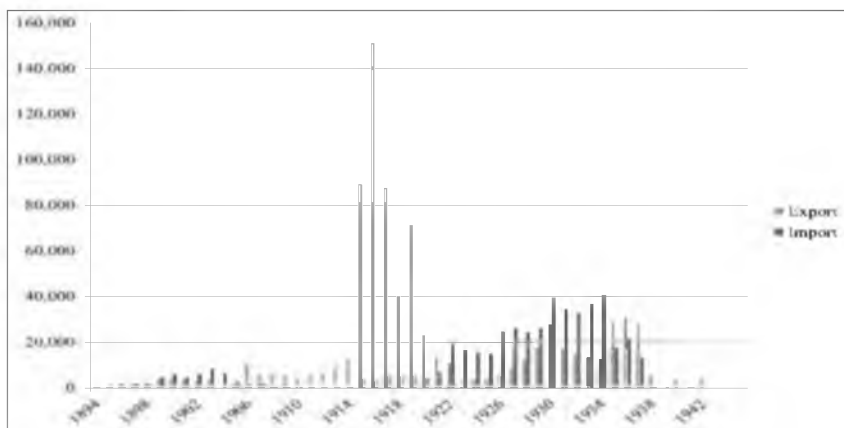
ляемом самоусиливающимися или причинно-следственными взаимосвязями в цепи событий? Во-вторых, какие интервалы отвечают признакам «критических моментов», когда возможна относительно простая смена направлений развития? В-третьих, какие действия-интервенции могли бы привести к выбору более рационального пути? Попытаемся взглянуть на торговлю и экономические связи двух стран под этим углом зрения.

Становление японо-русской торговли

Начальный период отношений Японии и России (1858–1945 гг.) охватывает строительство современных государственных систем и догоняющую индустриализацию в обеих странах, русско-японскую и Первую мировую войны, революцию в России, японскую интервенцию в Сибири, деятельность японских концессионеров на Северном Сахалине и в Охотском море, образование марионеточного государства в Маньчжурии, первые прямые военные столкновения Японии и СССР, договор о ненападении, и наконец, вступление СССР в войну на Дальнем Востоке и поражение Японии. Легко представить, насколько сильное влияние оказывали на торговлю эти судьбоносные политические и военные события. Перед нами стоит трудная задача: отвлечься, насколько это возможно, от бурной истории и ограничить анализ экономическими и статистическими данными.

Официальные данные Министерства финансов Японии о торговле с Россией появились в 1894 г. Следовательно, статистический анализ японо-русских торговых отношений стал возможен именно с этого времени. Цифры показывают, что в первые 10 лет после начала публикации регулярной статистики товарооборот двух стран постепенно возрастал (рис. 1).

**Рисунок 1. Экспорт и импорт Японии
в направлении России, тыс. иен**



Источники: по материалам японской таможенной статистики ¹⁰.

Рост продолжался вплоть до русско-японской войны 1904–1905 гг., в ходе которой торговля резко сократилась. По итогам послевоенного урегулирования Япония получила Южный Сахалин и преимущественные права экономической деятельности в ряде соседних регионов. Многие российские продукты начали попадать в Японию по каналам внутренней, а не внешней торговли, что и привело к сокращению импорта. Напротив, экспорт в направлении России ощутимо возрос. Причина в том, что российское правительство начало больше внимания уделять развитию Дальнего Востока и расширило закупки в Японии продовольствия и ряда других товаров для местного потребления. Основу японского экспорта в те годы составляли рис, мандарины, чай, лук, поваренная соль, рыболовные сети и промысловые суда. Импорт из России включал соленую рыбу, нефть, керосин, уголь и разнообразные виды древесины.

Резкий взлет японского экспорта отмечался в годы Первой мировой войны. В начале XX в. Россия в больших количествах закупала металлы и сырье для военного производства в Германии. Война заставила искать нового поставщика, место которого с готовностью заняла Япония, предложившая военной промышленности соседней державы медь, цинк, латунь, свинец, сурьму и машины для их обработки. Всего за два года российская доля в общей стоимости японского экспорта в 1915 г. достигла 11,5 %. Россия поднялась на 3-е место среди внешнеторговых партнеров Японии после США и Китая. Этот рекорд во взаимной торговле не побит до сих пор.

Революция, Гражданская война и интервенция Японии привели к сокращению торговых связей. Однако уже с 1920-х годов начали расти поставки в Японию рыбы, леса, нефти и угля, поскольку правительство Советской России рассматривало вывоз сырья как важный источник валюты. В 1925 г. страны договорились о восстановлении дипломатических отношений. Торговый договор так и не удалось заключить, но восстановление российской экономики, индустриализация, иностранные концессии создали новые возможности для экономического обмена. В 1922–1933 гг. японский импорт из России превышал экспорт. Отрицательное сальдо Японии сменилось положительным только в 1934 г. В то время была достигнута договоренность о продаже Японии российских железных дорог на территории Маньчжурии и начались поставки японского оборудования, судов, металлов, цемента и продовольствия в счет уплаты. Последняя партия поступила в 1938 г., после чего по политическим и военным причинам взаимная торговля хотя и не прекратилась полностью, но свелась к единичным сделкам.

¹⁰ Мураками Т. Сэндзэнки нитиро бозки но токэйтэки бунсэки : [Статистический анализ японо-русской торговли в довоенный период] // Discussion Paper Number 98-4. May 1998 / Institute of Economic Research, Hitotsubashi University, Tokyo.

В целом, в начальный (или довоенный) период торговля России и Японии, во-первых, серьезно зависела от политических отношений двух стран (выделим итоги русско-японской войны, концессии на севере Сахалина и продажу железных дорог в Маньчжурии); во-вторых, доля взаимной торговли в общем товарообороте была относительно невысока (для Японии это 0,5–2 %, исключая бурный рост в годы Первой мировой войны); и, в-третьих, модель торговли строилась на обмене российского сырья (рыбы, леса, нефти и угля) на японские изделия (потребительские продукты в конце XIX и начале XX в. и инвестиционные товары в 1920-х – 1930-х годах). Кроме того, Транссибирская железная дорога активно использовалась Японией для пассажирского и почтового сообщения с Европой. Эти черты сохранились в торговле двух стран на долгие годы.

По-видимому, в начальный период торговые отношения прошли через несколько «критических моментов», таких, как войны, революции, передел международных сфер влияния. После каждого из них начиналась цепь самоусиливающих событий (self-reinforcing sequences), определяющих состояние взаимной торговли. Так, например, приобретение Японией прав рыболовства в бассейне Охотского моря с 1905 г. привело к увеличению добычи рыбы, сокращению ресурсов и началу строительства на российской территории японских рыбозаводов. Закупки металлов и химического сырья для производства взрывчатых веществ и военного снаряжения в 1915–1917 гг. заставили Россию увеличить импорт обрабатывающих станков. Концессии на Северном Сахалине в конце 1920-х – начале 1930-х годов расширили обмен угля и нефти на буровое и шахтное оборудование. Структура торговли, скорее всего, соответствовала потребностям и возможностям обеих стран. Однако сравнительно малые объемы не позволили экономическим связям получить независимость от политики и превратиться в стабилизатор международных отношений. Возникшая модель торговли не дала возможности перейти к более устойчивым формам сотрудничества. Все это, на наш взгляд, говорит о появлении «эффекта колеи» уже на этапе становления японо-российских отношений.

Торговля Японии и СССР в послевоенный период

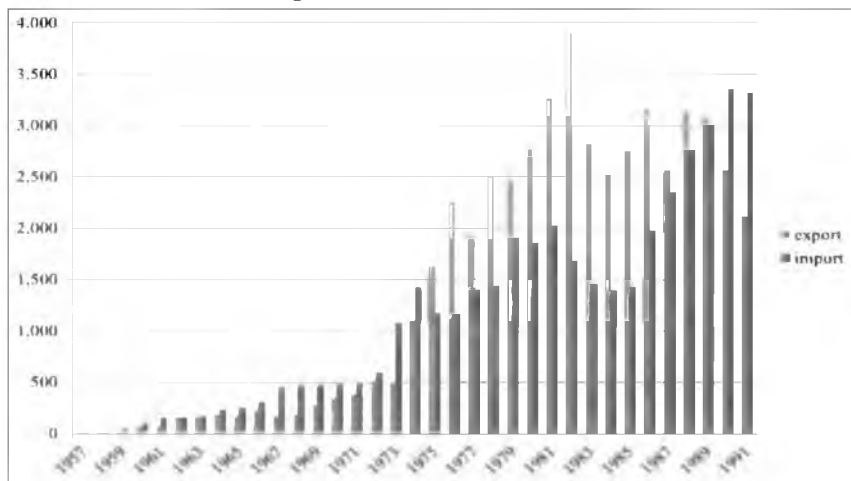
Возрождение торговых связей Японии и СССР произошло лишь после подписания совместной Декларации 1956 г., восстановления дипломатических отношений и юридического прекращения состояния войны между двумя государствами. В следующем году страны подписали торговый договор и соглашение о товарообороте и платежах, установили режимы наибольшего благоприятствования, открыли регулярное транспортное сообщение и определили процедуры расчетов. Тем самым были сформированы юридические и организационные основы для во-

зобновления двусторонних торговых отношений. Вслед за этим встала еще более сложная задача – создать атмосферу доверия, необходимую для устойчивого и долгосрочного сотрудничества. Политика мирного сосуществования Н. С. Хрущева и курс на сближение с Японией помогли двум странам в значительной мере преодолеть отчуждение и недоверие прошлых лет (рис. 2).

На рубеже 1960-х – 1970-х годов Япония приняла активное участие в освоении природных ресурсов и развитии инфраструктуры советской Сибири и Дальнего Востока. Между японским и советским правительствами была заключена серия так называемых «компенсационных сделок», в рамках которых СССР получал целевые частные кредиты на закупку японского оборудования и расплачивался поставками леса, угля, нефти, металла, добытых и произведенных с помощью купленных машин. Так были реализованы проекты по освоению лесных ресурсов (первое соглашение подписано в 1968 г.) и производству сырья для целлюлозно-бумажной промышленности (1971 г.).

«Компенсационные сделки» позволили не только нарастить объемы торговли, но и создать уникальный для того времени механизм совместной реализации крупных сырьевых проектов странами с различными социально-экономическими системами. Однако, пожалуй, самым важным результатом стал весомый вклад в создание на Дальнем Востоке промышленной и транспортной инфраструктуры, существующей до сих пор. Неудивительно, что начиная с 1967 г. Япония занимала 1-е место среди внешнеторговых партнеров СССР в группе промышленно развитых стран, и только в 1974 г. уступила первенство Западной Германии.

**Рисунок 2. Экспорт и импорт Японии
в направлении СССР, млн долл.**



Источник: по материалам японской таможенной статистики

После визита в СССР японского премьера К. Танака в 1973 г. участие в освоении Сибири даже получило в Японии статус «национального проекта»¹². Напомним, что экономика Японии в те годы стремительно росла, а правительство активно поддерживало экспорт. Важность новых источников сырья и рынков сбыта привели к решению использовать для финансирования сделок с СССР государственный капитал в форме кредитов Экспортно-импортного банка Японии. Разумеется, это сразу расширило сферу и подняло уровень сотрудничества. На такой солидной основе началась разработка южно-якутских месторождений каменного угля и природного газа (с 1974 г.), а также разведка шельфовых нефтегазовых месторождений на севере Сахалина (с 1975 г.). Изменилась и структура торговли. В японском экспорте на первое место вышли горнодобывающие и деревообрабатывающие машины, а в импорте увеличилась доля угля, нефти, целлюлозы и технологической щепы. В то же время доля Японии во внешнеторговом обороте СССР оставалась сравнительно небольшой и колебалась в пределах 2,5–3,5 %¹³.

Начало 1980-х годов стало непростым периодом в двусторонних отношениях. Санкции после ввода войск СССР в Афганистан, усиление надзора за экспортом оборудования по линии КОКОМ, жесткий самоконтроль японских производителей – все это привело к неустойчивости и колебаниям товарооборота. Большие изменения происходили и в экономике обеих стран: в Советском Союзе возрастала зависимость от нефти и газа, а Япония избавлялась от материалоемких отраслей, осуществляла программы повышения энергоэффективности и развивала наукоемкие производства. Потребности СССР смещались с химического на нефтедобывающее оборудование и трубы для газо- и нефтепроводов. Параллельно снижался японский спрос на российское сырье. В результате, по мнению японских специалистов, к началу 1980-х годов Япония практически утратила интерес к освоению природных богатств Сибири, а советская сторона по инерции продолжала предлагать соглашения на компенсационной основе, невзирая на серьезные перемены в системе мировой торговли. Разумеется, это сказалось как на объемах, так и на структуре взаимных поставок. В частности, за 1970–1986 гг. в экспорте Японии резко сократилась доля текстильных товаров и вырос удельный вес металлоизделий и продукции машиностроения. В импорте из СССР доля леса и лесоматериалов оказалась замещена каменным углем, хлопком, мазутом и золотом. К середине 1980-х годов расширение экспорта

¹² РОТОБО (Ассоциация по торговле с Россией и Восточной Европой). Нихон но тай Росиа бозки токэй : [Статистика торговли Японии с Россией] // Тёса гэнпо. 2005. № 5. С. 91–125.

¹³ Мураками Т. Развитие экономических связей между Японией и Советским Союзом // Японо-советские экономические отношения в тихоокеанскую эру. Хабаровск, 1989. С. 120–153.

¹⁴ Внешние экономические связи СССР в 1989 г. / Госкомстат СССР. М.: Финансы и статистика, 1990. С. 261.

столкнулось с недостатком инвестиционных ресурсов в СССР, а импорта – с ограничением сырьевых потребностей японского внутреннего рынка. Торговля двух стран дошла до «объективных пределов»¹⁴.

Новый этап в развитии японо-советских отношений начался в 1986–1988 гг., после того, как М. С. Горбачев выдвинул несколько инициатив по сотрудничеству СССР со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. С 1987 г. в СССР стало возможным образование совместных предприятий и первое советское СП, действующее в сфере производства, было создано с японской фирмой («Игирма-Тайрику», пиломатериалы). После реформы 1988 г. второе дыхание получила прибрежная торговля, быстро превратившаяся в заметный элемент японо-советских экономических связей. В итоге, к концу 80-х годов в торговле действовали одновременно два механизма – «плановый» (межгосударственные соглашения) и «полурыночный» (СП и приграничное сотрудничество). В результате, в 1989 г. оборот взаимной торговли достиг максимального уровня за всю историю двусторонних отношений (6,1 млрд долл.)¹⁵. К сожалению, подъем оказался недолгим. В 1990–1991 гг. экономический кризис в СССР и распад государственного механизма внешней торговли привели к обвальному падению товарооборота.

Таким образом, в послевоенный период внешнеэкономические отношения Японии и СССР последовательно прошли через этапы зарождения, бурного роста, неустойчивости, насыщения и кризисного падения. На всех исторических этапах торговле были присущи несколько общих черт. Прежде всего, объем товарооборота двух стран серьезно колебался в зависимости от политического климата. Далее, даже на пике роста в 1989 г. доля СССР во внешнеторговом обороте Японии не превышала 1,3 %, да и для Советского Союза соответствующий показатель составлял всего 2,5 %. И наконец, принцип обмена российского сырья на японские промышленные изделия также сохранился практически без изменений, несмотря на определенные сдвиги в товарной структуре. Следовательно, в отношениях двух стран фактически возродилась модель внешней торговли, возникшая в предвоенные годы.

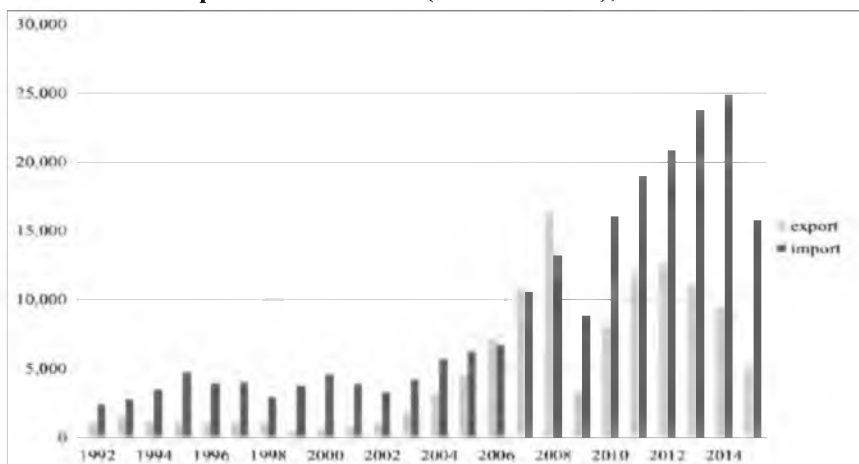
Ни СССР, ни Япония не были удовлетворены сложившимся положением дел. Так, например, в конце 1980-х годов официальные лица с обеих сторон неоднократно высказывали обеспокоенность вертикальным характером и дисбалансом торговли, падением ценовой конкурентоспособности японских товаров и снижением спроса на сырье, слабой политической поддержкой бизнеса в Японии и отставанием в развитии Дальнего Востока СССР. Тем не менее, структура экономики, механизм сотрудничества и состояние двусторонних отношений препятствовали поиску более эффективных вариантов.

¹⁴ Мураками Т. Развитие экономических связей...

¹⁵ Внешние экономические связи СССР в 1989 г. С. 261.

В начале 1960-х и в 1980-х годах в японо-советской торговле наступали «критические моменты». После первого из них Советский Союз расширил импорт комплектного оборудования и пошел на реализацию компенсационных соглашений. Политика сообщила торговле мощный положительный импульс. Однако расчеты за импорт осуществлялись за счет поступлений от экспорта сырья. Следовательно, в двусторонних отношениях начала действовать цепь самоусиливающихся событий, которые закрепили традиционную товарную структуру. В последующие годы именно отсутствие структурных перемен стало препятствием для дальнейшего расширения торговых связей. Второй «критический момент» завершился перестройкой в СССР, частичной либерализацией внешней торговли и ростом товарооборота. Впервые в послевоенные годы в торговле появились некоторые элементы рыночных отношений. События второй половины 1980-х годов, по всей видимости, следовали друг за другом как причина и следствие (либерализация, совместные предприятия, поставки оборудования и обратное движение продукции с низкой добавленной стоимостью). В механизме сотрудничества вновь проявилась зависимость от политических решений, в структуре закрепился обмен сырья на промышленные изделия, а расширение товарооборота натолкнулось на ограниченные возможности промышленно-сырьевого обмена. Кроме того, реформа советских внешнеэкономических связей носила слишком ограниченный и краткосрочный характер. В результате политический заряд перестройки оказался достаточным для разрушения СССР, но не смог привести к смене «колеи» в японо-советских торгово-экономических отношениях.

**Рисунок 3. Экспорт и импорт Японии
в направлении России (1992–2015 гг.), млн долл.**



Экономические связи Японии и России после распада СССР

С 1992 г., после распада СССР, во внешнеэкономических связях двух стран начались крупные перемены. Всего за несколько лет в этой области сформировалась совершенно новая постсоветская модель, просуществовавшая до первой половины 2000-х гг. (рис. 3).

Вместо торговли на базе межправительственных соглашений возникла система связей преимущественно частных компаний, действующих на основе рыночных критериев при минимальной государственной поддержке. Однако серьезные перемены в двусторонней торговле не дали толчка к заметному повышению удельного веса Японии и России в общем товарообороте каждой из стран. В 2003 г. Россия в числе внешнеторговых партнеров Японии занимала 23-е место, а Япония в России – 13-е. В структуре экспорта потребительские товары заменили инвестиционные, а в импорте увеличилась доля цветных металлов, рыбы и морепродуктов, леса и угля, не находивших сбыта в кризисной России. Изменение механизма и товарной структуры торговли привело к тому, что ряд операций оказался за пределами официальной таможенной статистики. Выросла доля торговли между близлежащими регионами, такими, как российский Дальний Восток и северные и морские префектуры Японии. Среди японских компаний, торгующих с Россией, выделились две основные группы, которые можно условно отнести к «макро-» и «микро-бизнесу». Первая группа включает гигантские, всемирно известные фирмы, такие, как Тойота, Ниссан, Комацу, Джапан Табако, Сумитомо, Хитати и т. д., а вторая группа представлена тысячами мелких и средних предприятий (МСП).

И наконец, в 1990-х годах в японо-российских связях появился целый ряд проблем, которые, оказалось, невозможно разрешить при помощи одного только рыночного механизма. Так, в освоении энергоресурсов Восточной Сибири был выбран вариант более затратный, но исключаящий превращение Китая в монопольного покупателя. Импорт в Японию российских морских биоресурсов и экспорт японских подержанных автомобилей привели к появлению крупного нелегального сектора. Эти явления можно считать проявлениями монополизма и теневой экономики. Экономическая теория относит их к провалам рынка, когда невозможно эффективное распределение ресурсов на основе рыночных сигналов и требуется целенаправленное государственное вмешательство¹⁷.

¹⁶ РОНИС (Ассоциация по торговле с Россией и новыми независимыми странами). 2014 нэн но нитиро бозэки : [Японо-российская торговля в 2014 г.] // Тёса гэнпо. 2015. № 5. С. 76–83. Ministry of Finance. Trade Statistics of Japan. URL: www.customs.go.jp (дата обращения 08.03. 2016).

¹⁷ Belov A. Regional Dimension of Economic Cooperation between Japan and Russia // Journal of East-West Business. The Haworth Press, USA. 2005. Volume 11. Issue 1/2. P. 119–140.

После «критического момента» перестройки и рыночных реформ японо-российская торговля вновь попала в многолетнюю колею зависимости от политических отношений и обмена сырья на готовые изделия. Это сопровождалось спиральным расширением теневого сектора и других провалов рынка в ряде секторов сотрудничества. «Зависимость от колеи» приобрела ярко выраженный и легко объяснимый с теоретических позиций характер.

Современный этап японо-российской торговли с точки зрения «эффекта колеи»

Серьезные изменения в торговле Японии и России начались в 2004 г. Товарооборот превысил 8 млрд долл. и побил все прежние рекорды. В японском экспорте на много лет вперед 1-е место заняли автомобили, спрос на которые в России стремительно возрос на волне потребительского бума и небывалых экспортных доходов. Импорт Японии состоял из алюминия, палладия, угля, нефти, леса и морских биоресурсов. Спрос на эти виды сырья увеличился в условиях экономического подъема в экономике Японии и благоприятной внешней конъюнктуры. Однако ситуация резко изменилась после кризиса 2009 г. Российский потребительский рынок сжался, если не сказать рухнул. Кроме того, в 2009 г. на Сахалине был запущен первый в России завод по производству сжиженного природного газа (СПГ), построенный в рамках проекта «Сахалин-2» с участием японских фирм. Уже через полтора месяца первая партия СПГ поступила в Японию. В японском импорте появился новый товар, доля которого начала быстро расширяться. Это серьезно повлияло и на объемы, и на структуру взаимной торговли. Импорт Японии намного превысил экспорт, т.е. торговое сальдо стало отрицательным, и такое положение закрепилось на многие годы. Сформировалась стандартная для Японии модель торгового обмена с нефтедобывающими странами, а именно: в импорте – существенная доля энергоносителей (73,5 % в 2014 г.), а в экспорте – близкая по величине доля автомобилей (67,6 % экспорта), оборудования и некоторых потребительских товаров.

Перечислим основные черты японо-российской торговли, характерные для 2010-х годов. Во-первых, до 2014 г. наблюдался быстрый рост товарооборота, который в пиковой точке достиг 34,2 млрд долл. (9,3 млрд долл. – экспорт и 24,9 млрд долл. – импорт Японии). Во-вторых, в начале 2010-х годов в структуре торговли наибольший удельный вес заняли новые автомобили и промышленное оборудование (экспорт), а также энергоресурсы (импорт). В результате общую атмосферу в торговле двух стран начали определять Тоёта и Газпром, а не сотни мелких компаний, занимавшихся в 1990-х годах обменом крабов на подержанные иномарки. МСП по-прежнему совершают внешнеторговые операции, однако их бизнес стал намного прозрачнее и респектабельнее.

В-третьих, значительная часть торговли оказалась результатом японских инвестиций в экономику России. В 2013 г. накопленный объем японских инвестиций в России составил 9,9 млрд долл. (2,6 % от общей суммы зарубежных инвестиций в российскую экономику). Мы уже отмечали, что запущенный на Сахалине завод СПГ начал поставлять продукцию в Японию и позволил резко увеличить импорт энергоресурсов из России. Другой сигнал подали компании Тёта, Ниссан, Комацу и другие, построившие автосборочные предприятия и начавшие поставку на них комплектующих для сборки машин. Это привело к появлению в японском экспорте новой устойчивой статьи.

В-четвертых, в 2013 – начале 2014 г. расширился политический диалог Японии и России. Интерес Японии подстегнули ухудшение отношений с Китаем и Южной Кореей и надежда на ускоренное решение политических проблем с северным соседом. Россия же серьезно заявила о развитии Дальневосточного региона в качестве долгосрочного государственного приоритета и активизировала поиск устойчивых рынков сбыта сырья, источников капиталов и технологий.

В-пятых, в 2015 г. рост торговли и инвестиций, а также расширение политического диалога сменились обратным движением. За один год товарооборот сократился примерно на 38 % (на 45 % экспорт и на 37 % импорт) из-за падения цен на российские энергоносители и сокращения спроса на японские потребительские и инвестиционные товары. Политические связи оказались под угрозой после введения Японией антироссийских санкций.

И все же за последние 10 лет японо-российская торговля заметно изменилась. С обеих сторон участниками торговли стали самые крупные и авторитетные компании. Удалось разрешить многие юридические и гуманитарные проблемы, характерные для 1990-х и первой половины 2000-х годов. Появились свидетельства того, что японо-российское сотрудничество вполне способно перейти на более эффективный путь развития. Вероятнее всего, это стало возможно в результате согласованного и систематического вмешательства обеих стран в «идущий по колее» механизм двусторонних отношений. В подтверждение этого тезиса приведем три примера, наиболее ярко демонстрирующих позитивную роль государственных интервенций в устранении провалов рынка, а именно: схему обмена крабов на подержанные автомобили, модернизацию российского автомобильного рынка с участием японских компаний, а также формирование нефтегазовой инфраструктуры в Северо-восточной Азии.

Обмен крабов на подержанные автомобили

В 1990-х – 2000-х годах поставки рыбы и морских биоресурсов из России привлекали большое внимание правоохранительных органов и общественности обеих стран. Дело в том, что в данном секторе двусто-

ронних отношений вплоть до недавнего времени широкое распространение имело браконьерство, уклонение от уплаты налогов, нарушение правил таможенного оформления и расчетов, возникновение разного рода проблем в японских портах в связи с наплывом российских моряков и другие негативные явления.

Косвенным отражением этого являлось несовпадение таможенной статистики России об экспорте и Японии – об импорте морепродуктов. Только за период 1994–2002 гг. превышение японских данных над российскими составило 52,1 млрд долл.¹⁸ Разумеется, не всю статистическую разницу можно отнести на счет теневой экономики. Правильнее было бы сравнить российский объем допустимого вылова и совокупный импорт основных стран-потребителей. В 2013 г. разница между ними достигала 28 %, что можно считать наименьшей оценкой нелегального сбыта¹⁹. Применяв данную оценку к периоду 2003–2015 гг. нетрудно подсчитать, что минимальный кумулятивный объем незаконной торговли крабами за эти годы составил, по меньшей мере, 1,8 млрд долл.

Объемы теневого сектора постепенно сокращались вслед за усилением контроля и повышением ответственности промысловиков. В сфере двусторонней торговли решающий шаг был сделан в сентябре 2012 г., когда правительства России и Японии заключили Соглашение о предотвращении незаконного промысла. Соглашение стало итогом длительных переговоров, в ходе которых использовались самые разные инструменты – от экологических соображений до запрета экспорта живого краба из российской экономической зоны в 2007–2011 гг. Определенную роль в ходе переговоров сыграло привлечение к проблеме внимания международной общественности. В частности, в 2014 г. Всемирный фонд дикой природы (World Wildlife Fund – WWF) прямо указал на международно-правовые обязательства импортера принять меры для предотвращения закупок нелегально добываемой продукции, а также сформулировал конкретные предложения в адрес потребителей российского краба²⁰. В результате в апреле 2014 г. японская сторона ввела в действие новую процедуру таможенного контроля за импортом краба из России, основанную на обмене информацией с российскими таможенными службами. Незаконный импорт краба немедленно сократился. Однако параллельно упали и общие объемы поставок, на что японский рынок отреагировал повышением цен.

Расчеты за браконьерского краба в японских портах зачастую велись в наличной валюте, часть которой моряки немедленно тратили на

¹⁸ Belov A. Некоторые проблемы развития японо-российской торговли // Проблемы современной экономики. 2004. № 3 (11). С. 132–135.

¹⁹ Зиброва А. Краба не разделили на квоты // Коммерсантъ. 13 ноября 2014 г. URL: www.kommersant.ru (дата обращения 05.05.2015).

²⁰ WWF (World Wildlife Fund). Illegal Russian Crab: An Investigation of Trade Flow. 2014. URL: www.wwf.or.jp (дата обращения 05.05.2015.).

закупку подержанных японских автомобилей и других потребительских товаров. Неудивительно, что с середины 1990-х годов подержанные автомобили заняли лидирующие позиции в экспортных поставках из Японии в Россию. К сожалению, точные цифры экспорта неизвестны, поскольку полный статистический учет был налажен в Японии только в 2005 г. Пик экспорта подержанных автомобилей из Японии в Россию пришелся на 2008 г., когда было вывезено 517,5 тыс. машин.

Следует отметить, что часть поставлявшихся в Россию подержанных машин относились к категории угнанных. Так, в 2003 г. общее число зарегистрированных случаев кражи автомобилей в Японии составило 64 233. Как утверждают японские специалисты, почти все похищенные автомобили были вывезены из страны международными преступными группировками²¹. Именно с этих позиций следует рассматривать действия японских властей по упорядочению торговли подержанными автомобилями в середине 2000-х годов. В частности, экспорт был сконцентрирован в крупных портах, появились специальные причалы и стоянки для погрузки, было введено правило обязательного таможенного оформления вне зависимости от стоимости автомобиля. В дополнение к этому усилился контроль над оборотом подержанных автомобилей на внутреннем рынке, для чего началась регистрация номеров автомобильных двигателей, развернулась кампания по предотвращению угонов и т. п. За десять с небольшим лет властям Японии удалось переломить тенденцию и добиться четырехкратного снижения автомобильных краж (до 13 821 случаев в 2015 г.), а также сократить и объемы незаконного экспорта.

Важно подчеркнуть, что усиление контроля в этой сфере происходило постепенно. Сохранялись и расширялись возможности входа на рынок и условия для добросовестной конкуренции. В частности, с начала 2000-х годов в Японию начали активно проникать российские компании. В 2006 и 2007 г. в порту Фукуи (побережье Японии) были зарегистрированы две российские фирмы, которые занялись экспортом подержанных автомобилей и запчастей. Прочные связи со сбытовыми точками в России стали их важнейшим конкурентным преимуществом. По крайней мере, уже в 2008 г. они совершали в местном порту подавляющее число экспортных сделок.

Интересно проследить, какой характер приобрели их операции: российский покупатель самостоятельно выбирал подержанный автомобиль на японском интернет-аукционе и вносил аванс в российский офис, а связанная компания в Японии выкупала заказанную машину, проводила предварительный техосмотр и осуществляла гарантированную доставку. По этой же схеме работало и большинство других расположенных в

²¹ *Otake T. Foreigners Dominate Used-Vehicle Export Trade in Japan // The Japan Times. June 3, 2004. URL: www.japantimes.co.jp (дата обращения 10.06. 2015).*

Японии российских компаний-экспортеров. Фактически, большинство дилеров по торговле подержанными японскими автомобилями превратились в эффективных и современных торговых посредников, действующих строго в правовом поле и быстро реагирующих на изменения конъюнктуры.

Торговля подержанными автомобилями изменилась и в самой России. Объединение рынка импортных и произведенных внутри страны машин, распространение интернет-аукционов, появление крупных оптовых компаний, зарубежные инвестиции в дилерские сети из той же Японии – все это появилось в 2010-х годах сначала во Владивостоке, а затем и во многих других крупных городах. В результате данная сфера стала примером роста частного мелкого и среднего бизнеса не только без какой-либо поддержки государства, но и в условиях постоянных попыток ограничить приток дешевых подержанных иномарок и конкуренцию зарождающемуся внутреннему автомобильному производству²².

К сожалению, повышение российских таможенных пошлин и введение утилизационного сбора на подержанные иномарки в 2009 г., а также кризисное падение спроса привело к сокращению оборотов и числа игроков на рынке. В частности, через Фукуи за весь 2015 г. удалось экспортировать всего 4 автомобиля. Обе российские компании прекратили операции и закрыли свои местные офисы. В целом экспорт подержанных авто в Россию упал в 2,4 раза по сравнению с предыдущим годом и оказался сконцентрирован в крупнейших японских портах.

Модернизация российского автомобильного рынка и роль японских компаний

А теперь обратимся к другому аспекту сотрудничества в автомобильной отрасли и рассмотрим развитие внутреннего российского производства и роль японских компаний. В 2014 г. на автомобильную технику пришлось 54,3 % стоимости японского экспорта в Россию, причем 45,4 % составляли новые, а 8,9 % – подержанные автомобили, автобусы и грузовики. Россия поднялась до 3-го места среди направлений японского экспорта новых автомобилей, а в вывозе подержанных автомобилей долгое время была партнером номер один. В 2014 г. в России на новые японские марки пришлось 21,3 %, а на подержанные – 20,9 % всех проданных автомобилей²³. Очевидно, что автомобильная отрасль превратилась в важнейшее направление экономического взаимодействия двух стран.

С начала 2000-х годов основным направлением развития автомобильной отрасли в России стало привлечение крупных и передовых в

²² *Caïmo T.* Росна кёкуто тюкося бидзинэсу гэнти хококу : [Сообщение с места событий: бизнес подержанных автомобилей на Дальнем Востоке России] // Тёса гэппо. 2015. № 5. С. 46–56.

²³ РОНИС (Ассоциация по торговле с Россией и новыми независимыми странами). 2014 нэн но нитиро бёзки : [Японо-российская торговля в 2014 г.] // Тёса гэппо. 2015. № 5. С. 76–83.

технологическом отношении иностранных фирм. На них возлагаются большие надежды, связанные со снижением цен, повышением технического уровня, а также постепенным переходом к использованию компонентов российского производства через создание сети местных поставщиков. В 2005–2014 гг. большинство крупнейших мировых производителей, включая японские Тойота, Ниссан, Мицубиси и др., приняли решения об открытии сборочных площадок в России. К середине 2015 г. эти объекты стали основой японо-российского сотрудничества в автомобильной отрасли. Очевидно, что в развитии российского автомобилестроения существовало немало трудностей, но они были связаны скорее с проблемами промышленной политики и макроэкономической ситуации, чем с деятельностью японских компаний. Их вклад в развитие отрасли заслуживает самой высокой оценки.

Пример автомобильной торговли показывает, что возникающие «провалы рынка» (теневой сектор и негативные экстерналии в торговле поддержанными автомобилями) вполне возможно преодолеть путем точечного государственного вмешательства. Этот же вывод относится к переносу в Россию стадии сборки автомобилей и производства некоторых комплектующих. По-видимому, в автомобильной отрасли удалось частично изменить «колею» предшествующего исторического развития и избавиться от таких ее признаков, как чрезмерная зависимость от политических отношений, небольшое значение взаимной торговли и широкое распространение провалов рынка. В то же время полная смена колеи, по-видимому, предполагает более серьезные изменения. Со стороны Японии к ним можно отнести использование накопленного опыта торговли поддержанными автомобилями в других секторах сотрудничества и расширение спектра региональных экономических связей. Перед Россией после прихода мировых производителей встает задача глубокой модернизации автомобилестроения и автомобильного рынка. В сущности, эта работа только началась, а продолжение и завершение ее потребует несравненно большего времени и сил.

Импорт российских энергоносителей

Следующий пример преодоления «колеи» в японо-российской торговле относится к быстро расширяющейся сфере обмена энергоносителей на энергетическое оборудование и связанные технологии. В 2015 г. примерно 80 % японского импорта из России пришлось на нефть и нефтепродукты, уголь и СПГ. Российская доля в стоимости японского энергетического импорта составила 8,6 %. Три названных вида ископаемого топлива заняли достаточно заметное место на японском внутреннем рынке (табл. 1).

С точки зрения России, доля поставок на японский рынок в 2015 г. составила: по нефти – 5,9 % по объему и 7 % по стоимости, по углю –

соответственно 10,4 % и 11,3 %, по СПГ – около 76–78 %²⁴. За исключением сжиженного газа, это не много для соседних стран, одна из которых намерена стать «энергетической сверхдержавой», а вторая известна как крупнейший потребитель и импортер энергоресурсов. Нетрудно предположить, что множество факторов одновременно и стимулируют, и затрудняют японо-российское сотрудничество в области энергетики²⁵. Подробный их анализ выходит за пределы данной статьи. Обратим внимание лишь на два «критических момента», которые в последние полтора десятилетия определили направления японо-российского взаимодействия в области нефти и газа.

**Таблица 1. Доля России в импорте
ископаемого топлива Японии (2015 г.)**

	Импорт всего		Импорт из России		Доля России, %	
	стоим.*	объем**	стоим.*	объем**	стоим.	объем
Нефть	8,183	195,4	727	17,1	8,8	8,7
СПГ	5,537	85	474	7,5	8,5	10,0
Уголь	1,971	190,6	164	16,8	8,3	8,8

* млрд иен, ** нефть – млн кл, СПГ и уголь – млн т.

Источник: по материалам японской таможенной статистики²⁶.

Первый пример связан с выбором маршрута строительства нефтяной трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО). Нефтепровод длиной 4740 км с ответвлением на Китай был построен в 2006–2012 гг. в две очереди. Мощность первой очереди на начало 2015 г. составила 58 млн т (ВСТО-1, Тайшет – Сковородино), второй – 30 млн т (ВСТО-2, Сковородино – Козьмино). В 2014 г. через Сковородино в Мохэ (Китай) было поставлено 16 млн т, через Козьмино в различные страны – 24,9 млн т нефти. Стоимость строительства ВСТО в России превысила 700 млрд рублей (22,5 млрд долл. по курсу на конец 2012 г.)²⁷.

На рубеже 1990-х и 2000-х годов в период выбора маршрута строительства нефтепровода между Японией и Китаем разгорелась острая конкуренция за доступ к восточносибирским нефтяным месторождениям. Каждая из двух стран предложила России свой вариант транспортировки и закупок нефти. Китайский проект («короткий» маршрут Ангарск–Дацин, 2400 км) в 2002 г. прошел технико-экономическое обоснование,

²⁴ ФТС (Федеральная таможенная служба). Экспорт-импорт важнейших товаров за январь–декабрь 2016 г. URL: www.customs.ru (дата обращения 07.03.2016).

²⁵ Белов А. Экономика и бизнес современной Японии. СПб.: Свое издательство, 2014.

²⁶ Ministry of Finance. Trade Statistics of Japan.

²⁷ Транснефть. ВСТО-1, ВСТО-2. 2015. URL: www.transneft.ru (дата обращения 07.05.2015).

в мае 2003 г. был одобрен президентами России и Китая и доведен до стадии генерального соглашения между компанией ЮКОС и Китайской национальной нефтяной компанией. В 2003 г. японский премьер-министр Д. Коидзуми во время встречи с российским президентом поддержал предложение Транснефти провести нефтепровод по «длинному» маршруту (Ангарск – Находка, 4107 км) и при этом заявил о готовности профинансировать часть работ. 31 декабря 2004 г. правительство России приняло решение о строительстве нефтепровода по «сверхдлинному» маршруту, в котором оказались соединены китайский и японский проекты.

Выбор трассы нефтепровода превратился для России в труднейшую задачу, связанную с поиском своего места в Азиатско-Тихоокеанском регионе, выбором стратегии территориального и отраслевого развития, а также созданием основ регионального энергетического рынка. Ситуацию с трубопроводом в начале 2003 г. можно было квалифицировать как монополию (монополию покупателя) Китая, т.е. один из видов «провалов рынка». Меры правительства России позволили привлечь Японию как альтернативного потребителя нефти и вероятного партнера по финансированию строительства и освоению месторождений. Конкуренция покупателей пошла на пользу и продавцу (учтены геополитические, территориальные и экологические интересы России), и покупателям (Китай, Япония, Корея и другие страны), и региональному рынку энергоносителей (создана мощная транспортная инфраструктура, расширилось предложение). Россия получила альтернативные направления сбыта, а Япония – доступ к сибирской нефти. Тем не менее, поставки в Японию велись и ведутся на основе спотовых сделок, а вот долгосрочные контракты оказались заключены с Китаем. Уже в середине 2014 г. стало очевидно, что российские обязательства по экспорту в Китай оставляют очень мало свободной нефти для продажи на спотовом рынке и неизбежно скажутся на снижении экспорта в Японию²⁸. Сочетание перечисленных выше положительных и отрицательных результатов позволяет заключить, что после «критического момента» в развитии нефтяного рынка Северо-восточной Азии, российско-японское сотрудничество, безусловно, вышло на более эффективный путь развития, однако радикальной смены «колеи» пока не произошло.

В начале 2010-х годов «критический момент» наступил в развитии регионального рынка газа. Россия вновь попыталась организовать конкуренцию стран-покупателей, но сделать это оказалось намного сложнее, чем в случае с поставками нефти. Дело не только в иной политической

²⁸ Сакагути И. Россия но сангё то сндзё но доко. Кикан сангё дэ ару сэккю гасу бунья тюсн ни : [Тенденции российской промышленности и рынка. Фокус на нефтегазовую сферу как на базовую отрасль] // Тёса гэнпо. 2014. № 7. С. 3–6.

и экономической ситуации, но и в различии бизнес-моделей для трубопроводного и сжиженного природного газа. Конкуренция этих двух видов топлива, если она вообще возможна, требует создания дорогостоящей инфраструктуры двух видов, которая пока отсутствует.

Поставки сибирского газа в северо-западные и северо-восточные районы Китая возможны только по трубопроводам. Решения о строительстве двух магистральных газопроводов («Алтай», 2600 км и «Сила Сибири», 4000 км), были приняты в мае–октябре 2014 г., а объявления о начале работ прозвучали в июне 2015 г. Очевидно, что к концу десятилетия после ввода МГП Китай превратится в главный для России азиатский рынок сбыта трубопроводного газа. Японские специалисты в целом положительно оценивают эту тенденцию. Дело в том, что поставки по МГП могут привести к росту предложения, а также падению спроса и цен на покупаемый Японией сжиженный газ. Кроме того, усиление связей с Китаем наверняка заставит Россию более активно искать альтернативных партнеров по развитию Сибири и Дальнего Востока, что пойдет на пользу японо-российским экономическим отношениям²⁹.

Иная ситуация складывается в освоении месторождений газа на Сахалине, где создаются оба типа транспортной инфраструктуры – и трубопроводы, и мощности СИГ. В этом регионе Япония имеет безусловный приоритет. Достаточно отметить, что первый в России завод СПГ был построен в 2009 г. на Сахалине с участием японских компаний и ориентирован именно на японский рынок. В 2014 г. на нем произведено и отгружено 10,8 млн т СПГ, из них 79,5 % поступило в Японию, 18,1 % в Корею, 1,2 % в Китай и по 0,6 % на Тайвань и в Таиланд³⁰.

Планы развития экспорта СПГ с Дальнего Востока составляют важнейшую часть развития российской индустрии сжижения газа. По информации российских компаний, в регионе одновременно проектируется расширение существующего завода в Пригородном (Пригородное-3), а также строительство сжижающих мощностей на двух новых площадках – «Владивосток-СПГ» и «Дальневосточный-СПГ».

Главными конкурентными преимуществами проектов являются удобное расположение вблизи крупнейших международных рынков СПГ и низкие затраты на транспортировку, положительный опыт и большой задел в освоении газовых месторождений. Однако список проблем производит не менее сильное впечатление. Первой проблемой является недостаток наличных ресурсов газа, которых может не хватить для строительства всех трех названных заводов, особенно с учетом

²⁹ Мотомура М. Тю-ро тэннэн гасу гои, Нихон э но эйкэ ва? : [Китайско-российское соглашение по газу, как повлияет на Японию?] // Тоё Кэйдзай. 06.06.2014. URL: www.toyokeizai.net (дата обращения 09.05.2015)

³⁰ Сахалин Энерджи. Отчет об устойчивом развитии 2014. URL: www.sakhalinenergy.com (дата обращения 08.05.2015)

растущего внутреннего потребления и обязательств по трубопроводному экспорту в Китай. Неудивительно, что участники проектов начинают конкурировать между собой. В частности, большое внимание экспертов привлекает столкновение Газпрома и Роснефти. В течение многих лет Газпром пытается контролировать поставки газа с «чужого» Сахалин-1 и либо закрепить их для внутреннего потребления, либо перенаправить на один из своих проектов – в Пригородное или во Владивосток, в связи с чем специалисты отмечают, что даже такая всемирно известная компания, как Газпром, превратившись в монополиста, может неверно оценить перспективы развития рынка³¹.

В поставках российского СПГ на азиатские рынки, вероятнее всего, возникает опасность создания избыточных мощностей и неоправданной конкуренции проектов. Эту ситуацию можно квалифицировать как провал рынка, требующий государственного вмешательства. Следовательно, с теоретической и практической точек зрения вполне обоснованной представляется рекомендация правительству России обеспечить координацию действий Газпрома и Роснефти на Сахалине, а также учесть все факторы и выбрать приоритетный проект, как только для этого созреют необходимые условия.

Второй проблемой в расширении мощностей СПГ являются высокие затраты и узкие рамки для получения приемлемой рентабельности проектов. Существуют оценки, по которым в ценах первой половины 2014 г. только один из них, Пригородное-3, можно было считать экономически обоснованным³². Неудивительно, что после резкого понижения мировых цен во второй половине 2015 г. компании-операторы объявили о фактическом отказе от «Владивосток-СПГ» и задержке строительства «Дальневосточный-СПГ» на неопределенный срок³³.

Третья проблема связана с санкциями в отношении России, которые затрудняют поиск инвесторов и технологических доноров для строительства заводов СПГ. Точное влияние санкций на реализацию проектов пока невозможно оценить. В настоящее время очевидно, пожалуй, лишь повышение внимания к альтернативным, т.е. трубопроводным вариантам транспортировки сахалинского газа. В частности, в 2012–2013 гг. в числе мер по снижению закупочных цен на СПГ, резко взлетевших после аварии в Фукусима и остановки ядерных реакторов, было названо и строительство газопровода с Сахалина. Проект получил одобрение группы японских парламентариев, был представлен пре-

³¹ *Aslund A.* Big Setbacks Give Gazprom Impetus for Change // Moscow Times. September 27, 2012. URL: www.themoscowtimes.com (дата обращения 08.05.2015).

³² *Bradshaw M.* The Second Battle for Sakhalin // Oil&Gas Monitor. October 8, 2014. URL: www.oilgasmonitor.com (дата обращения 08.05.2015).

³³ Подробнее см.: *Белов А.* Пресиективы японо-российского сотрудничества в области энергетики // Японские исследования. 2016. № 1.

мьер-министру С. Абэ и доведен до сведения российской стороны. В качестве компенсации за возможное снижение цен и падение доходов японская сторона предложила Газпрому принять участие в развитии дегазификационных мощностей СПГ и электрогенерации на территории Японии, однако ответа не последовало. К середине 2015 г. ситуация в Японии ощутимо изменилась: снизились затраты на закупку топлива, прояснились перспективы энергетической и экологической политики, пошло на спад движение против ядерной энергетики. В этих условиях, хотя долгосрочный интерес к закупкам газа из России и сохраняется, однако, из одной из ключевых стран в решении японских энергетических проблем Россия превращается в запасной вариант на случай возникновения трудностей у главных поставщиков³⁴.

Японо-российское сотрудничество в области газа имеет длительную историю и хорошие перспективы. Только Россия может построить газопровод в Японию, и лишь Япония способна обеспечить одновременно технологии, финансы и возможности сбыта для дальневосточных заводов СПГ. Двусторонние связи способствуют развитию регионального газового рынка, увеличению спроса и росту предложения. Тем не менее, даже краткий обзор имеющихся проблем показывает, что в России не решены вопросы разведки ресурсов, координации производителей и создания необходимой инфраструктуры. Перед Японией стоят, пожалуй, еще более сложные задачи: определение перспективного спроса, модернизация газовых сетей, либерализация газового рынка и т. д. «Критический момент» в развитии регионального рынка газа пока не завершен. В этот период от обеих сторон требуются особенно взвешенные и обоснованные действия, поскольку даже незначительные шаги могут определить ситуацию на годы вперед. Теоретический анализ с точки зрения зависимости от предыдущего развития позволяет порекомендовать, во-первых, формирование развитой инфраструктуры и ликвидацию провалов рынка в интересах расширения торговли энергоносителями, во-вторых, учет долгосрочных интересов партнеров с целью структурной эволюции торгового обмена, и, в-третьих, ориентацию политических и гуманитарных отношений на формирование климата доверия и гарантированного принятия позитивных решений в случае государственного вмешательства в экономические процессы.

Как сменить «колею»?

На протяжении почти полутора веков в японо-российских экономических отношениях сформировалась устойчивая, но не всегда устраивающая обоих участников модель двусторонних взаимосвязей. Зависимость от политических факторов, обмен российского сырья на японские го-

³⁴ *Abiru T., Hiranuma H. Rebuilding Japan's Energy Policy. Tokyo Foundation, June 21, 2012. URL: www.tokyoofoundation.org (дата обращения 08.05.2015).*

товые изделия и сравнительно небольшой оборот приводят к тому, что в «критические моменты» истории сотрудничество Японии и России зачастую не способно преодолеть инерцию и повернуть на более эффективный путь. Проведенный анализ показывает, что подобная ситуация является проявлением «эффекта колеи», а исправить положение могут меры из арсенала теории зависимости от предыдущего развития.

Политическое влияние на экономические связи может иметь как положительный, так и отрицательный эффект. В тех случаях, когда нормальная экономическая деятельность невозможна (продажа КВЖД в 1930-х годах), рыночные отношения отсутствуют (участие Японии в освоении Сибири в 1970-х) или возникают провалы рынка (теневой сектор в автомобильной и рыбной торговле в 1990-х – 2000-х годах), политическое вмешательство выглядит вполне оправданным. Проблемы возникают, как правило, при использовании экономических рычагов в целях политического давления (контроль поставок высокотехнологичных товаров и санкции 1980-х годов и 2014 г.). По-видимому, оптимальной стратегией для уменьшения таких отрицательных последствий является распределение риска, т. е. создание инфраструктуры и институтов, устранение монополии и теневой экономики, расширение круга партнеров и обеспечение конкуренции.

Вторая характеристика двусторонних связей (обмен российского сырья на японские изделия и технологии) в значительной мере связана со «сравнительными преимуществами» каждой из стран. Хорошо известно, что набор преимуществ может изменяться в ходе экономического развития. Япония дает классический пример эволюции преимуществ и последовательного перехода от трудоемких к капиталоемким и наукоемким отраслям. В России же ресурсный характер экономики не меняется на протяжении уже десятков лет. Современные механизмы развития, доступные странам с формирующимся рынком, основаны на включении в международные производственные цепочки, привлечении прямых иностранных инвестиций и передаче капиталов, технологий и производственного опыта крупными компаниями стран-лидеров. В этом смысле Япония и Россия представляют собой пару хорошо дополняющих друг друга партнеров. Участие японских компаний в модернизации российской автомобильной отрасли и создании автомобильного рынка, освоении шельфовых месторождений на Сахалине и строительстве заводов СПГ заслуживают самой высокой оценки. На очереди – японские инвестиции в переработку рыбы и леса, энергосбережение и обновление инфраструктуры, нефтехимию и другие отрасли, которые могут и должны стать новыми сферами сотрудничества. Россия также вполне способна принять участие в модернизации газовой инфраструктуры и электрогенерации Японии. По-видимому, опора на сравнительные преимущества и при этом создание возможностей для

их эволюции, т.е. грамотная промышленная политика и действенное стимулирование частных инициатив в наибольшей мере отвечают интересам обеих стран.

Доли Японии и России во взаимной торговле не превышают, соответственно, 1–2 % и 3–4 %, но возрастают до 8–10 % в поставках топлива и 10–20 % в экспорте автомобилей. Региональная внешняя торговля японского Хоккайдо на 10–15 %, а российского Дальнего Востока на 25–30 % зависят от страны-партнера. Дальнейшее развитие торговли, вероятнее всего, возможно не столько по этим главным отраслевым и региональным направлениям, сколько путем расширения спектра экономических связей. Это же справедливо и для отношений за пределами экономики. Туризм и образование, культура и СМИ, наука и побратимские связи, политические и военные контакты могут существенно помочь развитию экономического взаимодействия. Теоретическое объяснение этому дает институциональная теория, согласно которой совершенная информация, позитивный имидж, доверительные отношения и другие общественные институты получают рыночную оценку через сокращение «транзакционных издержек». В данной области сотрудничества обеим странам предстоит пройти долгий и трудный путь.

Итак, «рынок», «развитие» и «расширение» – вот три ключевых слова, которые могут помочь Японии и России преодолеть зависимость от «колеи» и выйти на более эффективную траекторию сотрудничества. В современной теории международных отношений использование преимущественно экономических рычагов вместо политических, идеологических и военных называется «геоэкономическим» подходом в противовес геополитическому³⁵. Геоэкономическое влияние быстрее и проще может поднять статус обычных региональных держав до уровня стран, формирующих направления регионального и мирового развития (shaping countries). Пример такого успешного «геоэкономического роста» дает современная Германия.

На первый взгляд, указанная формула вряд ли применима к японо-российским отношениям. События вокруг 70-летия окончания Второй мировой войны показали, насколько далека Азия от европейских моделей послевоенного урегулирования. В дополнение к этому, ни Россия, ни Япония не обладают германским опытом расширения экономических связей в условиях политического противостояния. Неудивительно, что в последние годы обе страны потерпели серию неудач в использовании геоэкономических инструментов и скатились каждая в свою собственную историческую колею. Россия не смогла достичь своих целей в Европе путем «энергетической дипломатии» и вернулась к традиционной конфронтации с Западом и частичной международной изоляции. Япония не добилась успеха в трансформации экономической

³⁵ Szabo S. Germany, Russia and the Rise of the Geo-Economics. 2014. Bloomsbury Academic. 200 p.

мощи в международное влияние на азиатском континенте и вновь последовала за Вашингтоном при очередном повороте его азиатской стратегии. Достаточно отметить курс на создание Транстихоокеанского партнерства без приглашения Китая, отказ от участия в Азиатском банке инфраструктурных инвестиций, расширение военных функций японских Сил самообороны и т. п.

И все же в двусторонних отношениях Японии и России есть позитивные примеры перехода на более эффективную траекторию за счет концентрации сил в экономической сфере. Следовательно, опыт двустороннего сотрудничества может стать школой геоэкономики для обеих стран. Именно поэтому усилия по смене колеи японо-российских отношений могут оказаться полезными в решении не только двусторонних, но и внутренних, и международных проблем.