

## **Трансграничное сотрудничество между Приморским краем и западным побережьем Японии: потенциал контейнерных перевозок глазами практиков обеих стран**

Островное положение Японии предопределяет важную роль морской инфраструктуры в развитии страны. На сегодняшний день в Японии порядка тысячи портов, крупнейшие из которых расположены на тихоокеанском побережье страны. Однако, по ряду причин, в том числе в связи с высокой подверженностью восточного побережья сейсмическим колебаниям, японское правительство уделяет пристальное внимание развитию западного побережья страны. Российские дальневосточные порты также играют важную роль в экономическом взаимодействии России со странами АТР и Японией, в частности. Хотя расстояние до западного побережья сравнительно небольшое (так, из Ниигаты до Владивостока 30 часов ходу, из Хамады до Владивостока – 36 часов), контейнерные грузы из портов западного побережья Японии попадают в Приморский край преимущественно через Пусан. Причина этого, в большинстве случаев, недостаточное количество груза для того, чтобы экономически обосновать заход судна в порт.

Данная статья основывается на материалах, полученных в результате совместного исследования, проведённого Институтом по исследованию сотрудничества в Азии (Akita International University Institute for Asian Studies and Regional Collaboration, AIU IASRC) Международного университета Аки-ты и Центром азиатско-тихоокеанских исследований Восточного института – Школы региональных и международных исследований Дальневосточного федерального университета (ЦАТИ ВИ-ШРМИ ДВФУ). В рамках данного исследования сотрудничество между японскими и российскими портами побережья Японского моря было рассмотрено в комплексном формате, данная же статья концентрируется на контейнерных перевозках.

В рамках комплексного исследования была взята серия экспертных полуструктурированных интервью. Четыре интервью были взяты в России в период с января по март 2016 г.: два интервью с представителями торгово-промышленной палаты Приморского края, интервью с сотрудником одной из крупнейших компаний, занимающихся морскими контейнерными перевозками во Владивостокском порту (по просьбе респондента интервью анонимное), а также с директором консалтингового агентства, занимающегося оценочной и консультационной деятельностью в области морских перевозок и развития портовых мощностей в Приморском крае. Остальные интервью были взяты во время посещения японских портов в период с июня по июль 2016 г. Совместная делегация администрации префектуры Аки-ты, AIU IASRC и ЦАТИ ВИ-ШРМИ ДВФУ посетила следующие порты: Аки-та, Фунакава, Ноширо, Фушики-Тояма, Ниигата, Сакайминато, Хамада и Саката. Программы визитов включали в себя встречи с представителями местной администрации, сотрудниками портовой администрации, представителями бизнеса и другими заинтересованными сторонами. В таблице 1 указана основная информация о респондентах.

В статье дан краткий обзор динамики контейнерооборота в портах Владивосток и Восточный, а также проанализированы данные, комментарии и примеры, отражающие взгляды заинтересованных представителей российской и японской сторон на вопрос о перспективах увеличения контейнерного

грузооборота между портами Приморского края и портами западного побережья Японии.

### Перевалка контейнеров в Приморском крае

На Дальнем Востоке основные два порта, задействованные в перевалке контейнеров, – это Владивосток и Восточный. В первом квартале 2017 г. в порту Владивосток было перевалено 172,12 тыс. TEU<sup>1</sup> грузов (на 31,3 % больше, чем за аналогичный период 2016 г.), в порту Восточный – 82,36 тыс. TEU (+20,2 %) [5]. Это является долгожданным ростом после затяжного падения контейнерооборота предыдущих лет (общая информация о контейнерообороте трёх крупнейших стивидоров Приморского края за 2012 – первый квартал 2017 г. приведена в таблице 2). Рассмотреть подробнее структуру контейнерооборота в этих портах можно, обратившись к информации за первые три квартала 2016 г. За этот период во всём дальневосточном бассейне было перевалено 859,02 тыс. TEU контейнерных грузов. Порт Владивосток переваливал 52,8 % контейнеров (63,2 % всей экспортной перевалки 64,1 % импортной, 24,8 % транзитной), порт Восточный – 25,6 % (34,2 % экспортной, 33,9 % импортной и 73,4 % транзитной). Не учитывая каботажных перевозок, на оба порта вместе пришлось 97,4 % перевалки экспортных, 98 % импортных и 98,2 % транзитных контейнеров. Однако важно отметить, что порт Восточный переваливает больше гружёных контейнеров на экспорт (70,13 тыс. TEU или 53,4 % перевалки экспортных контейнеров в дальневосточном бассейне), чем Владивостокский (60,06 тыс. TEU или 45,7 %) порт ("Российский и прилегающие контейнерные рынки за 9 месяцев 2016 года"<sup>2</sup>).

Стоит заметить, что в большинстве случаев, когда обсуждались перспективы сотрудничества и предпринимаемые действия, под Владивостоком японской стороной предполагался непосредственно Владивостокский морской торговый порт (ВМТП). Объяснялось это, в первую очередь, хорошей инфраструктурой порта. Контейнерный терминал ВМТП обладает относительно модернизированной инфраструктурой, включая 7 STS (sea to shore или причальных перегружателей) контейнерных перегружателей, 6 RTG (rubber tired gantry cranes или транстейнеров) и 6 RMG (rail mounted gantry cranes или козловых кранов на железнодорожной колёсной паре) перегружателей, а также 26 порталных кранов [1, слайд 13]. Для сравнения, Владивостокский морской рыбный порт обладает лишь тремя RTG перегружателями, а большая часть погрузочно-разгрузочных работ осуществляется силами 35 порталных кранов.

Данное преимущество вкупе с относительно удобной и развитой логистикой позволяет ВМТП оставаться ключевым игроком в перевалке контейнеризированных грузов. ВМТП в первом квартале 2017 г. было перевалено 94,5 тыс. TEU грузов (+33,8 % по сравнению с аналогичным периодом 2016 г.) [5]. Несомненно, этот наметившаяся тенденция к росту вселяет определённый оптимизм, так как с пикового 2014 г., когда ВМТП было перевалено 513 тыс. TEU, контейнерооборот стивидора уменьшился до 330 тыс. TEU по итогам 2016 г.

Определённую роль может играть и тот факт, что у ВМТП уже есть судоводные сервисы с Японией, это Japan Trans Siberian Line (совместный сервис FESCO и японской Mitsui O.S.K. Lines) и FESCO Ro-Ro Line (Япония – Дальний Восток). На данный момент суда этих сервисов не заходят на регулярной основе в порты западного побережья Японии, следуя в Кобэ, Нагойю, Йокогаму. Тем не менее, ранее суда этих сервисов заходили, например, в Тояма-Шинко и Хамада. Стоит заметить, что респонденты разных японских портов не единожды выражали недовольство результатами переговоров с представителями FESCO. Однако особой альтернативы данной компании для работы с дальневосточными портами на регулярной основе они, судя по всему, не видят.

<sup>1</sup> TEU, twenty-foot equivalent unit – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств. Основана на объёме 20-футового интермодального контейнера. Также иногда используется русская аббревиатура – ДФЭ.

<sup>2</sup> Данный отчёт до 2017 г. был доступен на сайте агентства InfraNews (<http://infranews.ru/>), на данный момент он закрыт для бесплатного доступа.

Табл. 1. Респонденты интервью

Место	Организация	Статус респондента
Приморский край	Приморская торгово-промышленная палата	Президент Союза и сотрудники палаты
		Председатель комитета международных связей и сотрудники палаты
	Контейнерная судоходная компания	Сотрудник отдела логистики
	Консалтинговая компания "АССО-Инвест Консалтинг"	Директор
Префектура Акита	Администрация префектуры Акита	Директор и сотрудники отдела коммерции и торговли, департамента промышленности и труда
	Администрация порта Акиты	Глава администрации и сотрудники
	Администрация порта залива Фунакава	Директор администрации и сотрудники
	Администрация порта Ноширо	Заместитель главы и сотрудники
Префектура Тояма	Администрация префектуры Тояма	Директор и сотрудники отдела промышленности и торговли департамента торговли, промышленности и труда Помощник директора и сотрудники департамента общественных работ
	Транспортная компания Fushiki Kairiku Unso Co. Ltd.	Главный менеджер и сотрудники департамента мультимодальных перевозок
Префектура Ниигата	Администрация префектуры Ниигата	Директор и сотрудники бюро транспортной политики отдела развития порта
	Управляющая компания торгового терминала Ниигаты	Сотрудник компании
Префектура Тоттори	Ассоциация развития торговли порта Сакай	Главный менеджер и сотрудники ассоциации
	Администрация порта Сакай	Помощник директора
Префектура Симане	Ассоциация развития порта Хамада	Глава секретариата и другие сотрудники ассоциации
	Администрация г. Хамада	Сотрудник отдела промышленной политики промышленного департамента
Префектура Ямагата	Администрация префектуры Ямагата	Заместитель директора и сотрудники отдела по управлению портом и гаванью

Источник: составлено автором.

В порту Зарубино, который принадлежит группе компаний "Сумма"<sup>3</sup>, на данный момент контейнеры не переваливаются. Однако в местных СМИ данный порт регулярно появляется в заголовках в связи с обсуждением проектов международных транспортных коридоров (МТК). Не раз было заявлено о планах модернизации портовых мощностей, после которой объём перевалки значительно вырастет. Основанием для таких прогнозов служил расчёт на переориентацию грузовых потоков из Северо-Восточного Китая, в первую очередь, из провинций Цзилинь и Хэйлунцзян. На сегодняшний день основная

<sup>3</sup> Также подконтрольная группе компаний "Сумма" АО "Объединенная зерновая компания" реализует в порту проект создания крупного зернового терминала для операций на китайском рынке.

масса грузопотока этих провинций проходит через китайские порты Жёлтого моря. Первоначальные оценки существующего потенциала для "перехвата" контейнерного потока предполагали увеличение контейнеропотока через Зарубино до 2,5 млн. TEU в год к 2020 г [8]. Тем не менее, по сей день проект модернизации порта Зарубино не получил поддержки, вероятно, не в последнюю очередь из-за того, что заявленный потенциал грузооборота представляется завышенным. К примеру, в результатах исследования, проведённого АССО "Инвест-консалтинг" (директор которой выступал одним из респондентов) для неназванного инвестора в порт Зарубино, потенциал обоих коридоров оценивался в 240-260 тыс. TEU к 2020–2022 г. [6]. Свои расчёты относительно ожидаемого грузооборота предоставили и представители администрации Ниигаты. Их оценки грузооборота также скромны: порядка 360 TEU экспорта из Ниигаты в Цзилинь через Зарубино ежегодно (преимущественно – макулатура и товары личной гигиены), а также 1400 TEU импорта (древесина, палочки для еды, ткани и минеральная вода, преимущественно из провинции Цзилинь).

С портом Зарубино также связаны многие надежды префектуры Ниигата, которая имела планы приобрести корейское паромное судно для налаживания сообщения с портами Приморского края (Владивостоком и Зарубино). Однако реализации планов помешали довольно неожиданные сложности. По объяснению японской стороны, купленное судно (дедвейтом 10000 тонн, рассчитанное на перевозку до 350 пассажиров и 135 TEU грузов) не удовлетворило покупателя по техническим характеристикам (скорость судна оказалась меньше расчётной). По словам респондентов, при расторжении сделки через суд в 2016 г. было принято решение о выплате неустойки корейской стороне, что повлекло серьёзный скандал накануне выборов в префектуре и привело к "забвению" неудобной темы на неопределённый срок. Тем не менее, по заявлению японской стороны, обсуждение возможностей организации судоходной линии между Ниигатой и Зарубино/Владивостоком продолжается, в частности, префектура ведёт переговоры напрямую с китайской логистической компанией, частично принадлежащей местным властям провинции Цзилинь. Китайская сторона предлагает отойти от проекта с закупкой парома в пользу приобретения контейнеровоза. Этот вариант также имеет свои преимущества и недостатки для японской стороны – хотя разгрузка парома сложнее (нельзя использовать STS-перегрузатели), у префектуры было желание задействовать пассажирский терминал в порту Ниигаты, который простаивает с момента прекращения в 2006 г. паромного сообщения с КНДР. Таким образом, Зарубино по сей день остаётся лишь перспективным направлением развития контейнерных перевозок между двумя странами.

Определение направлений деятельности в условиях уменьшения контейнерного грузооборота

В торговых отношениях между Приморским краем и Японией есть ряд товарных позиций, по которым деятельность осуществляется давно, в достаточной крупном объёмах и через развитую сеть экономических агентов. Если говорить о контейнеризируемых грузах, это можно сказать, например, о рынке автозапчастей, об импорте б/у шин<sup>4</sup>. Для большинства портов эти позиции являются "традиционными" и составляют львиную долю контейнеризированной грузобазы.

Для примера можно привести данные грузооборота в порту Акиты (грузы из/в Россию транзитом через Пусан), предоставленные во время интервью. В порт Владивосток в 2015 г. экспортировано 325 TEU, из них изделия из резины (б/у шины) – 241 TEU, автозапчасти (б/у) – 66 TEU, промышленное оборудование (сельхозтехника и т.п.) – 17 TEU. Из Владивостока импортировано 236 TEU, из них цветных металлов (в основном цинка) – 80 TEU,

<sup>4</sup> Бизнес, худо-бедно переживший вмешательство нетарифного регулирования в виде классификации в качестве опасных отходов. С 1 января 2010 года в России утверждён Единый перечень товаров, к которым применяются запреты или ограничения на ввоз или вывоз, к ним относятся и "шины и покрышки пневматические, бывшие в употреблении". Впрочем, осталась возможность ввозить б/у шины на дисках, декларируя их как запчасти. Это, соответственно, уменьшило норму прибыли в данном бизнесе, так как с дисками потом также надо что-то делать – возвращать, выбрасывать и т.д. Соответственно, массовость этого бизнеса резко снизилась.

**Табл. 2. Контейнерооборот крупнейших стивидорных компаний Приморского края в 2012–2016 гг., тыс. TEU. Данные за 2012–2016 гг. агрегированы с сайтов компаний, данные по 1 кварталу 2017 г. взяты из отчёта агентства InfraNews**

Стивидор	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (Q1)
ОАО "Владивостокский морской торговый порт"	456	477	513	345	330	94,5 (+33,8%)
ОАО "Владивостокский морской рыбный порт"	145	150	148	129	142	34,24 (+28,9%)
ООО "Восточная стивидорная компания"	н.д.	475	475	353	301	82,4 (+20,2%)
Итого крупнейшими стивидорами	н.д.	1102	1136	827	773	211,4

Источник: [5].

металлической руды – 60 TEU, продукции из дерева (по словам японской стороны – фанеры) – 48 TEU. В порт Восточный в 2015 г. экспортировано 131 TEU, из них изделия из резины – 100 TEU, автозапчасти – 13 TEU, промышленное оборудование – 13 TEU. Импортировано 88 TEU, из них 26 TEU продукции из дерева, 24 TEU пиломатериалов.

Резкое падение рубля и снижение покупательной способности российского населения серьёзно повлияло на торговлю и товарооборот контейнеризируемых грузов. Многие японские компании прекратили свою деятельность или сократили своё присутствие в стране. Например, представители "Фушики Кайрёку" (порт Тояма) отметили, что им пришлось закрыть постоянное представительство в России и оставить только информационно-рекламный стол во Владивостоке. Существенно "просели" все сферы – от запчастей до бытовой химии. В сложившихся условиях представителями префектур были выданы разные пути преодоления кризиса. Их можно разделить на несколько основных направлений: стимулирование транзитных перевозок через Транссибирскую магистраль, диверсификация грузов, перевозимых в небольших объёмах и поиск новых источников для крупных партий груза. На каждом из указанных направлений стоит остановиться отдельно.

### Стимулирование грузоперевозок по Транссибирской магистрали

Транзит по Транссибирской магистрали по сей день привлекает интерес японской стороны. В 2008 г. Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии выпустило рекомендации по уменьшению эмиссии углекислого газа и рекомендовало префектурам активизировать меры по поддержке железнодорожного транспорта.

Ряд респондентов с японской стороны описали некоторые меры, принявшиеся и принимающиеся для стимулирования контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали через российский Дальний Восток<sup>5</sup>. К примеру, префектура Тояма субсидирует контейнерные перевозки через Трансиб как для компаний, впервые использующих данный маршрут, так и для тех, кто пользуется данным маршрутом регулярно. По словам респондентов, максимальный уровень субсидии может достигать 1,5 млн. йен за рейс. Отдельным условием выставляется использование японской железнодорожной сети для доставки грузов до порта по территории Японии. В случае с Тоямой результатом субсидирования стало появление постоянных клиентов, использующих контейнерный терминал в Тояме для экспорта в Россию. В целом же, респонденты с японской стороны проявляли сдержанный оптимизм в отношении потенциала транзитных перевозок через Транссибирскую магистраль,

<sup>5</sup> По расчётам японской стороны это позволяет достичь на 70% меньшей эмиссии углекислого газа по сравнению с транспортировкой груза морем.



при этом неоднократно повторялось мнение о сложностях в ведении переговоров о тарифах с представителями РЖД.

Торгово-промышленной палатой Акиты и администрацией префектуры Акита была предпринята попытка реализовать проект по транспортировке автомобильных компонентов из Нагои, предполагавшая транспортировку груза железной дорогой от Нагои до Акиты и от Владивостока до Санкт-Петербурга, где должно было осуществляться сборочное производство. Тем не менее, в сравнении с транспортировкой автомобильных компонентов морским путём непосредственно в Санкт-Петербург, перевозка по Транссибирской магистрали оказалась слишком затратной. Кроме того, транспортировка железной дорогой была сочтена более рискованной с точки зрения сохранности тонкой электроники, подверженной воздействию вибрации.

Согласно оценкам исследовательского агентства InfraNews ("1 квартал тотальной стагнации. Интересные цифры про контейнерный рынок в 2016 году"<sup>6</sup>), падение курса рубля положительно сказалось на конкурентоспособности транзита за счёт понижения ставок в долларовом эквиваленте. Однако в то же время вся индустрия морских контейнерных перевозок переживает сильнейшее падение ставок фрахта. Происходит это по ряду причин, среди которых основной принято считать излишнее инвестирование в крупнотоннажные контейнеровозы [10]. Уменьшение цены фрахта нивелировало эффект, вызванный обвалом рубля. Более того, экспертами отмечается недостаточный уровень взаимодействия между дальневосточными стивидорными компаниями и железнодорожными операторами, а также тот факт, что стоимость терминальных работ<sup>7</sup> в российских (особенно дальневосточных) портах осталась слишком высокой, из-за чего, в частности, дальневосточные порты проигрывают конкуренцию портам европейской части России, например, Санкт-Петербургу.

### Диверсификация номенклатуры грузов

Интересную стратегию в связи с сокращением традиционных статей экспорта предприняла администрация порта Хамада (префектура Симане). Ещё в 2009 г. с первым резким падением экспорта б/у авто они предприняли меры по продвижению и увеличению разнообразия экспортируемых в Россию товаров. Посредством субсидий на первые рейсы ими были привлечены экспортёры строительных материалов, техники и сельскохозяйственной продукции. Представители порта Хамада также рассказали об опыте привлечения новых партнёров из европейской части России, что также позволило им диверсифицировать экспорт и найти новые рынки сбыта японской продукции (преимущественно строительных материалов и напитков). Однако они также отметили сильнейшую конкуренцию японской продукции с аналогичными корейскими и китайскими товарами (не говоря уже о том, что японские товары также имеют тенденцию к конкуренции друг с другом, что помимо прочего может влиять на кооперацию префектур друг с другом).

Ещё одной иллюстрацией практик, применяемых в новых условиях, может послужить и сюжет с созданием в Приморском крае производства подгузников [4]. Изначально бизнесмен импортировал подгузники из Японии, но из-за высокой цены на продукцию испытывал сложности в конкуренции на местном рынке. Решением стало открытие производства подгузников и влажных салфеток в России, в Приморском крае. Фабрика начала работу в 2012 г. Значительная часть оборудования была закуплена в Японии, часть сырья также на постоянной основе закупается там (суперабсорбент – Sumotomo Seika). Согласно информации, фабрикой производится порядка 7 млн. упаковок подгузников ежемесячно, продукция реализуется не только на Дальнем Востоке, но и на рынке европейской части России, Китая, Украины, Казахстана и Беларуси. Подобный пример смены формы взаимодействия между япон-

<sup>6</sup> Данный отчёт до 2017 г. был доступен на сайте агентства InfraNews (<http://infranews.ru/>), на данный момент он закрыт для бесплатного доступа.

<sup>7</sup> THC – terminal handling charges. Услуги, по погрузке и выгрузке контейнера с борта судна на контейнерный терминал.

ским и приморским бизнесом также даёт представление о новых стратегиях, которые могут применяться для сохранения рынка сбыта.

Важно отметить, что и разнообразие экспортируемых из Приморского края в Японию товаров значительно увеличилось за последнее время. К примеру, в 2014 г. Приморский край экспортировал товары по 20 номенклатурным позициям, а в 2016 – уже по 51 (на уровне двузначных кодов ТН ВЭД) [7]. Конечно, товароборот по новым позициям, таким как 21 "Разные пищевые продукты" минимальны (в данном случае меньше тонны!), но, как минимум, это говорит о том, что идёт поиск новых направлений и возможностей для двусторонней торговли.

### **Поиск источников крупных партий грузов: сельское хозяйство**

Идея экспортировать в Японию продукцию сельского хозяйства для японцев не нова. Ещё в 2013 г. Банк Хоккайдо инициировал пилотный проект по выращиванию гречихи, кукурузы и сои в Амурской области [3]. Респонденты из Ниигаты также отметили интерес со стороны администрации префектуры в поддержке подобных проектов, в то время как респонденты из Акиты описали свой существующий проект по импорту кукурузного силоса из Приморских прибрежных районов (в количестве, эквивалентном 4000 TEU) для производителей крупного рогатого скота в префектуре Аомори. В обратную сторону префектура планирует поставлять удобрения из Аомори в том же объёме 4000 TEU. Правда, на первом этапе было принято решение перевезти первые партии навалом с последующим переходом к контейнеризации.

Как отметили некоторые респонденты с японской стороны, совместные проекты в сфере сельского хозяйства требуют наличия развитой инфраструктуры и дешёвой электроэнергии для эффективного выращивания продукции в не самых простых климатических условиях. Такая инфраструктура существует в Приморском крае далеко не везде. Конечно, качество почв и другие экологические показатели устраивают японскую сторону, что является одним из существенных преимуществ проектов по выращиванию сельскохозяйственной продукции именно здесь, так как в отличие от продукции, экспортированной из США или Канады, более короткий срок доставки позволяет отказаться от ряда химикатов, используемых для предотвращения порчи продукта. Однако же в основном потенциальные инвесторы ждут "историй успеха" из России. Кроме того, отмечалось, что у многих потенциальных инвесторов не хватает контактов с местным бизнесом в России.

Впрочем, стоит отметить и сложности, возникающие при экспорте в Японию продуктов питания. К примеру, в контейнерном терминале Акиты, при обсуждении инспекции грузов, респонденты отметили, что значительную часть грузов FCL<sup>8</sup>, проходящих инспекцию, составляет соя (наряду с рисом и обыкновенной почвой), значительное количество сои закупается в Китае и транспортируется через Далянь. Сложно сказать, насколько это обоснованно, но японской стороной высказано мнение, что часть из этой сои может быть российского происхождения. Как они считают, на Дальнем Востоке России сложно наладить стабильные поставки в достаточных объёмах, а кроме того, мало экспортёров, которые были бы знакомы с фитосанитарными требованиями, предъявляемыми японской стороной. В то же время китайский экспортный канал в Японию уже достаточно налажен, чтобы таких проблем не возникало.

### **Поиск источников крупных партий грузов: древесина**

После обработки полученных в рамках совместного исследования материалов мы обратили внимание на экспорт в Японию обработанной древесины. Так, во время интервью в Ниигате респонденты отметили, что субсидирование контейнерных перевозок положительно сказалось на объёмах контейнерной перевалки обработанной древесины. Хотя перевалка в контейнерах в целом требует большего технического оснащения и дороже транспортировки навалом, некоторые клиенты перевозчиков всё же начали пользоваться такой

<sup>8</sup> Full Container Load, доставка груза в целом контейнере, когда один отправитель арендует контейнер у морской линии полностью. Альтернативой FCL выступает LCL (Less Container Load) – перевозка груза совместно с другими грузоотправителями в одном контейнере.



Рис. 1. Сравнение маршрутов транспортировки грузов в Европу через Транссибирскую магистраль и Суэцкий канал. Отмечено, что путь через Суэцкий канал занимает порядка 35-40 дней, в то время как путь через Транссибирскую магистраль – порядка 20 дней. Преимуществами выделены уменьшенное время в пути и уменьшение эмиссии углекислого газа на 70%.

**Источник:** Рисунок предоставлен респондентами порта Фушики-Тояма.

опцией. По данным японской стороны, в порт Акиты импортируется значительное количество контейнеризированной обработанной древесины (разных номенклатурных позиций) из Финляндии (2098 TEU в 2015 г.) и Санкт-Петербурга (990 TEU). Не подлежит сомнению, что значительное количество древесины импортируется в префектуру и с Дальнего Востока (несмотря на значительное повышение российских тарифов на её экспорт) – но навалом. Контейнеризация части экспорта обработанной древесины (хотя, можно привести пример контейнеризации и необработанной древесины породы "хиноки" из Кореи) могла бы внести значительный вклад в создание стабильной грузобазы для потенциальных сервисов между Японией и Приморьем.

Важно, конечно, понимать, что сложившаяся ситуация имеет свои причины. Как отметил один из российских респондентов, закупки товаров "лесной группы" во многом переориентированы на Китай. Можно привести цитату: "даже когда речь идёт о российском лесе, им (японцам – прим. автора) проще работать с китайцами, даже с нашим лесом, но с китайским продавцом. Потому что они не понимают наших схем расчёта, они не понимают наших срывов обязательств, у них очень высокие требования. А высокие требования японцев делают их менее интересным партнёром и для нашей стороны". Однако в данном случае требуется отдельное исследование, которое могло бы пролить свет на действительный потенциал в данной области сотрудничества.

### Заключение

Хотя в дискурсе о развитии двусторонних экономических отношений между Россией и Японией постоянно говорится о потенциале совмещения японского технического потенциала с российской ресурсной базой, разница в уровне развития инфраструктуры крайне усложняет его реализацию. Это видно на представленных примерах с портом Зарубино, ситуацией с перевозками по железным дорогам, экспорте контейнеризированной древесины и продуктов сельского хозяйства. Инфраструктурный фактор доминирует в рационализации своей позиции как представителями японской стороны, так и российской, а отсутствие прямой связи между отдельными респондентами позволяет гово-



речь о некоторой системности такой точки зрения. Конечно, реальная картина усложняется и другими факторами, среди которых стоит выделить правовые, культурные и политические.

Административно-правовые барьеры характерны для любых трансграничных экономических отношений, однако в представленном случае важна сравнительная перспектива. Представители и российской (на примере древесины), и японской (на примере продуктов сельского хозяйства) стороны отмечали, что взаимодействие через Китай зачастую оказывается предпочтительнее. Само по себе это не было бы проблемой, но в постановке вопроса о прямом российско-японском взаимодействии это создаёт сложности, первоочередным образом выраженные в недостатке грузобазы и уменьшении стимулов к упрощению вышеуказанных административно-правовых барьеров.

Культурный фактор также не стоит недооценивать. Особенно его роль подчёркивалась респондентами российской стороны, но, косвенно, описание сложностей в переговорах представителей японской стороны с РЖД и FESCO, позволяют говорить о том, что и японской стороной эта проблема ощущается, пусть и не будучи артикулированной в культурной плоскости. Необходимость в интенсивной поддержке префектур и российской стороны (например, в лице Приморской торгово-промышленной палаты) при завязывании деловых контактов между российскими и японскими представителями бизнеса также говорит об определённых сложностях в данной сфере.

Респонденты с российской стороны, из тех, кто посчитал нужным высказаться по данному вопросу, придерживались мнения о том, что в случае, когда речь идёт о малом и среднем бизнесе, т.е. об основных потенциальных создателях контейнеризируемой грузобазы, роль политического фактора сводится практически к нулю. При этом не отрицалась критическая роль политического фактора в случаях, когда речь шла о крупных инвестиционных проектах, предполагающих определённые государственные гарантии с обеих сторон.

Представители японской стороны в большинстве случаев не были готовы говорить о роли политических факторов, либо отрицая её, либо сводя их в экономическую плоскость, например, на падение курса рубля и следующее за этим уменьшение покупательной способности российского населения.

Но были и исключения. В одном случае респондентом японской стороны было отмечено, что политический фактор оказывается важным при вопросе инвестиций в российские проекты, а также для "новичков", представителей бизнеса, до того не работавших в России или с российскими предпринимателями.

В другом случае было заявлено, что японская внутренняя политика развития портов западного побережья, помимо фактора их защищённости от природных катаклизмов, является частью стратегии премьер-министра Японии Синдзо Абэ по налаживанию отношений с Россией. Однако в данном случае стоит учесть, что респондентом являлся человек, представляющий местные интересы, соответственно, речь может идти о проекции собственного видения, рационализирующего принятие определённых решений.

Низкая заинтересованность на уровне префектур была отмечена, и когда речь заходила об участии в таком важном с политической точки зрения мероприятии, как Восточный экономический форум. Респонденты из разных префектур отдавали предпочтение двусторонним или трёхсторонним (с привлечением северо-восточных китайских провинций) региональным форматам взаимодействия. Частично это можно объяснить ролью конкуренции между самими японскими префектурами, а частично – упоминавшимися выше культурными особенностями.

Возвращаясь к более конкретным аспектам трансграничного сотрудничества, следует отметить, что проект префектуры Ниигата по организации морского сообщения между Россией и Японией сам по себе обладал определённым потенциалом. Хотя неожиданные осложнения с покупкой подходящего судна привели к тому, что проект отложен, не остаётся сомнений, что он останется одним из наиболее часто обсуждаемых среди прочих аналогичных ему. Возможно, что консолидация сотрудничества между портами западного побережья (например, портами Акиты и Сакаты) и интенсификация усилий по контейнеризации грузобазы, в том числе традиционно "балковой", позволит проекту установления маршрута между Приморским краем и западным

побережьем Японии стать экономически целесообразным и конкурентоспособным. В данном вопросе возможна кооперация не только на уровне местных и региональных властей, но и привлечение поддержки на более высоких уровнях через включение программ поддержки морского сообщения в стратегии двустороннего развития сотрудничества между государствами и свои внутригосударственные программы регионального развития.

Развитие портов западного побережья Японии после землетрясений 2011 г. стало более актуальным для японского правительства, в связи с возросшей необходимостью иметь запасные порты с развитой инфраструктурой, которые смогли бы взять на себя нагрузку портов восточного побережья в чрезвычайных случаях. Порты западного побережья, в том числе Ниигата и А�ита играли важную роль в восстановлении восточного побережья, и, несомненно, их роль в качестве резерва портовых мощностей осознаётся на государственном уровне. Однако это не значит, что у японской стороны нет заинтересованности обеспечивать стабильную загрузку этих портов уже сейчас.

План по развитию двусторонних отношений из восьми пунктов, предложенный премьер-министром Японии Синдзо Абэ президенту России Владимиру Путину [9], а также его речь на втором Восточном экономическом форуме [2] активизировали дискуссии и переговоры по вопросу российско-японского сотрудничества. Японский банк для международного сотрудничества (Japan Bank for International Cooperation, JBIC) заявил о готовности выделения кредитов на совместные российско-японские проекты. Более того, JBIC и Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта подписали соглашение о создании совместной российско-японской платформы для привлечения японского бизнеса в ТОРы и Свободный порт Владивосток.

Японские порты побережья Японского моря могли бы стать одной из опор совместных проектов. Скоординированная политика центральных и региональных властей Японии могла бы оказать значительный мультипликативный эффект на развитие западного побережья Японии посредством субсидирования операций через местные порты.

Как уже было отмечено, японская сторона проявляет настойчивый интерес к поиску контейнеризируемого груза для установления прямого сообщения с портами Приморского края. В то же время создаётся впечатление, что в Приморье внимания к подобным инициативам меньше. Почему? Если говорить о местных крупных стивидорах, то вряд ли те скромные первоначальные объёмы, которые могут предложить данные направления, действительно им интересны. Налоговый интерес региональных и муниципальных властей также достаточно ограничен, кроме того, вряд ли у них имеются достаточные рычаги воздействия на компании-стивидоры. Конечно, активизация российско-японской торговли вполне в интересах местного населения с точки зрения доступа товаров повседневного спроса, а установление прямых маршрутов для грузоперевозок может открыть новые перспективы для средних и малых предприятий края, но достаточно ли этого?

## Литература

1. Владивостокский морской торговый порт (презентация) // Сайт Владивостокского морского порта <http://www.vmtp.ru/>. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.vmtp.ru/files/presentation\\_rus.pdf](http://www.vmtp.ru/files/presentation_rus.pdf) (дата обращения: 05.05.2017).
2. ВЭФ-2016: 1,85 трлн рублей инвестиций, японский десант и речь Абэ // PrimaMedia.ru. 07.09.2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://primamedia.ru/news/economics/07.09.2016/529615/vef-2016-1-85-trln-rublej-investitsiy-yaponskiy-desant-i-rech-abe.html> (дата обращения: 28.11.2016).
3. Гречка и соя под японским присмотром // Амурская правда. 11.10.2013 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ampravda.ru/2013/10/12/039887.html> (дата обращения: 05.05.2017).
4. Импортозамещение по-приморски: как село Покровка обеспечивает подгузниками всю страну // PrimaMedia.ru. 30.03.2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://primamedia.ru/news/economics/30.03.2016/497617/importozameschenie-po-primorski-kak-poselok-pokrovka-obespechivaet-podguznikami-vs.html> (дата обращения: 28.11.2016).

5. Контейнерный отчёт за 1 кв. 2017г, ч. 6 // InfraNews.ru. 17.04.17. [Электронный ресурс]. URL: <http://infranews.ru/logistika/containeri/47896-kontejnernyj-otchet-za-1-kv-2017g-ch-6/> (дата обращения: 05.05.2017).
6. Остропольцев С.Ю. МТК Приморья: Реальный потенциал // Сайт АССО-Инвест консалтинг 11.2015. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.assoinvest.ru/200-insights/01-issues/2015.11-Transit\\_corridors\\_MTC/ArticleFull-2015.11-Transit\\_corridors\\_MTC.php](http://www.assoinvest.ru/200-insights/01-issues/2015.11-Transit_corridors_MTC/ArticleFull-2015.11-Transit_corridors_MTC.php) (дата обращения: 28.11.2016).
7. Федеральная таможенная служба. Таможенная статистика внешней торговли // [stat.customs.ru](http://stat.customs.ru) (выгрузка из базы данных) [Электронный ресурс]. URL: [stat.customs.ru](http://stat.customs.ru) (дата обращения: 05.05.2017).
8. Холоша М. В., Гулидов Р. В. Потенциал бухты Троицы в Приморском крае // Сайт ДНИИМФ. 08.03.2011. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.dniimf.ru/index.php/press-byuro/publikatsii-sotrudnikov-instituta/item/56-potentsial-bukhty-troitsy-v-primorskoy-krae-m-v-kholosha-r-v-gulidov> (дата обращения: 05.05.2017).
9. Abe presents 8-point economic cooperation plan to Putin // Nikkei Asian Review 07.05.2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Abe-presents-8-point-economic-cooperation-plan-to-Putin> (дата обращения: 28.11.2016).
10. Petersen, R. Leaky Ships: Ocean Carriers in the Age of Profitless Shipping // Flexport.com. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.flexport.com/blog/why-are-ocean-freight-rates-so-low/> (дата обращения: 28.11.2016).

### Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Vladivostokskij morskoy trgovyj port (prezentatsiya) // Sajt Vladivostokskogo morskogo porta [http://www.vmtp.ru/files/presentation\\_rus.pdf](http://www.vmtp.ru/files/presentation_rus.pdf) (дата обращения: 05.05.2017).
2. VEF-2016: 1,85 trln rublej investitsij, yaponskij desant i rech' Abeh // PrimaMedia.ru. 07.09.2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://primamedia.ru/news/economics/07.09.2016/529615/vef-2016-1-85-trln-rublej-investitsiy-yaponskiy-desant-i-rech-abe.html> (дата обращения: 28.11.2016).
3. Grechka i soya pod yaponskim prismotrom // Amurskaya pravda. 11.10.2013 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ampravda.ru/2013/10/12/039887.html> (дата обращения: 05.05.2017).
4. Importozameshhenie po-primorski: kak selo Pokrovka obespechivaet podguznikami vsyu stranu // PrimaMedia.ru. 30.03.2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://primamedia.ru/news/economics/30.03.2016/497617/importozameshchenie-po-primorski-kak-poselok-pokrovka-obespechivaet-podguznikami-vs.html> (дата обращения: 28.11.2016).
5. Kontejnernyj otchyt za 1 kv. 2017g, ch. 6 // InfraNews.ru. 17.04.17. [Электронный ресурс]. URL: <http://infranews.ru/logistika/containeri/47896-kontejnernyj-otchet-za-1-kv-2017g-ch-6/> (дата обращения: 05.05.2017).
6. Ostropol'tsev S.YU. МТК Приморья: Real'nyj potentsial // Sajt ASSO-Invest konsalting 11.2015. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.assoinvest.ru/200-insights/01-issues/2015.11-Transit\\_corridors\\_MTC/ArticleFull-2015.11-Transit\\_corridors\\_MTC.php](http://www.assoinvest.ru/200-insights/01-issues/2015.11-Transit_corridors_MTC/ArticleFull-2015.11-Transit_corridors_MTC.php) (дата обращения: 28.11.2016).
7. Federal'naya tamozhennaya sluzhba. Tamozhennaya statistika vneshnej trgovli // [stat.customs.ru](http://stat.customs.ru) (vygruzka iz bazy dannykh) [Электронный ресурс]. URL: [stat.customs.ru](http://stat.customs.ru) (дата обращения: 05.05.2017).
8. Kholosha M. V., Gulidov R. V. Potentsial bukhty Troitsy v Primorskoy krae // Sajt DNIIMF. 08.03.2011. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.dniimf.ru/index.php/press-byuro/publikatsii-sotrudnikov-instituta/item/56-potentsial-bukhty-troitsy-v-primorskoy-krae-m-v-kholosha-r-v-gulidov> (дата обращения: 05.05.2017).
9. Abe presents 8-point economic cooperation plan to Putin // Nikkei Asian Review 07.05.2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Abe-presents-8-point-economic-cooperation-plan-to-Putin> (дата обращения: 28.11.2016).
10. Petersen, R. Leaky Ships: Ocean Carriers in the Age of Profitless Shipping // Flexport.com. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.flexport.com/blog/why-are-ocean-freight-rates-so-low/> (дата обращения: 28.11.2016).

**Турбин А.Д. Трансграничное сотрудничество между Приморским краем и западным побережьем Японии: потенциал контейнерных перевозок глазами практиков обеих стран**

Географическая близость, общность экономических интересов и политическое стремление к нормализации отношений между Российской Федерацией и Японией, как предполагается, должны иметь своим результатом позитивную динамику экономических обменов между двумя государствами, включая, в числе прочего, и рост грузооборота между российскими и японскими портами побережья Японского моря. Тем не менее, последние годы оказались тяжёлыми для объёмов контейнерных перевозок между двумя странами. Данная статья обращается к серии экспертных интервью, с целью определения и анализа взглядов заинтересованных представителей российской и японской стороны на вопрос о путях увеличения контейнерного грузооборота между портами Приморского края и портами западного побережья Японии.

**Ключевые слова:** *контейнерные перевозки, Дальний Восток России, российско-японские отношения*

**Turbin A.D. Cross-Border cooperation between Primorsky krai and west coast of Japan: container transportation potential viewed by practitioners from both sides**

Geographic proximity, common economic interests and political strife towards normalization of the relations between the Russian Federation and Japan are supposed to result in a positive dynamics of economic exchanges between the two nations including the increase in the cargo volumes shipped through the Japanese and Russian ports across the Sea of Japan. However, recent years were rather unsuccessful in terms of container turnover between both countries. This article approaches to a series of expert interviews in order to find out and analyze views and opinions of interested parties from Russia and Japan on the topic of the ways of increasing the container turnover between Japanese and Primorsky krai ports across the Sea of Japan.

**Key words:** *container transportation, Russian Far East, Russo-Japanese relations*

---

**Для цитирования:** Турбин А.Д. Трансграничное сотрудничество между Приморским краем и западным побережьем Японии: потенциал контейнерных перевозок глазами практиков обеих стран // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2018. № 3. С. 96–107. DOI: 10.24866/1998-6785/2018-3/96-107

**For citation:** Turbin A.D. Cross-Border cooperation between Primorsky krai and west coast of Japan: container transportation potential viewed by practitioners from both sides // Ojkumena. Regional researches. 2018. № 3. P. 96–107. DOI: 10.24866/1998-6785/2018-3/96-107

