

УДК 339.92(571+520)

Накаи Такафуми

# ЯПОНО-РОССИЙСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО: БИЗНЕС-ПЕРСПЕКТИВЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

Дана оценка позиции России с точки зрения перспектив размещения японских предприятий. Рассмотрены тенденции в сфере торговых отношений между Японией и Россией: динамика, структура, направления торговых потоков, их распределение между портами Японского моря и Тихоокеанского побережья. Показана динамика торговли по доминирующим товарным группам: автомобилям и лесоматериалам. Обозначены возможные сценарии развития торговых взаимодействий между странами.

*Торговля, экспорт, импорт, таможенные пошлины, структура торговли, перспективы бизнеса, направления торговых потоков, Япония, Россия, Дальний Восток России.*

## ОБЩИЙ ОБЗОР И ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

После развала СССР в 1991 г. российская экономика пребывала в застое до конца 1990-х гг., но, в условиях повышения стоимости нефти, с 2000 г. начался ее активный рост. В «табели о рангах» место ВВП России, в

---

© Накаи Такафуми, 2011

Статья подготовлена на основе презентации доклада «Экономические отношения между Японией и Россией и перспективы бизнеса с Дальним Востоком России», представленного 29 сентября 2011 г. в РОТОБО (Japan Association for Trade with Russia & NIS, ROTOBO).

частности, изменилось с 16-го (2004 г.) на 8-е (2008 г.), а в будущем прогнозируется 5—6-е место. До 2008 г. поддерживались высокие темпы роста российской экономики наравне с Китаем, Индией и другими странами БРИКС, присутствие которых в мировой экономике растет. Однако в 2009 г. Россия испытала значительный спад, создавший контраст с Китаем и Индией. В 2010 г. влияние кризиса было преодолено и начался повторный переход к основам роста (рис. 1).

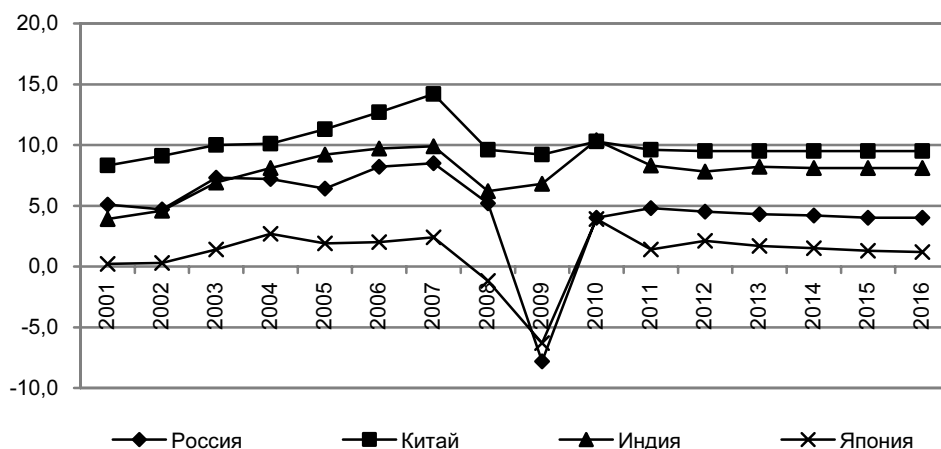


Рис. 1. Динамика экономического роста стран БРИКС и Японии, %

Источник: [7].

По прогнозам МВФ и других международных организаций, а также Правительства РФ, темпы роста российской экономики в 2011—2014 гг. составят свыше 4% в год (табл. 1).

Таблица 1

Прогнозы темпов экономического роста России, %

Источник	2011	2012	2013	2014	Дата опубликования
IMF	4,8	4,5	4,3	4,2	11.04.2011
EBRD	4,6	4,7	—	—	07.2011
OECD	4,9	4,5	—	—	05.2011
Министерство экономического развития РФ	4,2	3,5	4,2	4,6	22.04.2011

Источники: [1; 2; 6; 7].

Результаты анкетирования японских предприятий по поводу размещения производств в среднесрочной перспективе показали, что позиция Россия изменилась — с 5-го на 3-е место, при этом 1—2-е места устойчиво разделяют Индия и Китай.

## ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ ЯПОНИЕЙ И РОССИЕЙ

В условиях высоких темпов роста российской экономики, начиная примерно с 2004 г., внешнеторговые отношения Японии с Россией стремительно расширялись, и в 2008 г. объем внешнеторгового оборота достиг рекордной величины 29,7 млрд долл. США, при этом экспорт составил 16,4, а импорт 13,3 млн долл.

В 2009 г. в результате масштабного влияния мирового экономического кризиса суммарный объем экспорта и импорта сократился на 59% относительно предыдущего года, с резким спадом экспорта на 79,8%. В 2010 г. внешнеторговый оборот составил 24 млрд долл. США, приблизившись к максимальному значению, при этом существенно изменилась его структура: объем экспорта составил 8,0, импорта — 16,0 млн долл.

Несмотря на опасения, что из-за стихийного бедствия в Восточной Японии в марте 2011 г. последует повторное сокращение уровня японо-русской торговли, торговые отношения между Японией и Россией развиваются благоприятно, наблюдается устойчивая положительная динамика. (рис. 2).

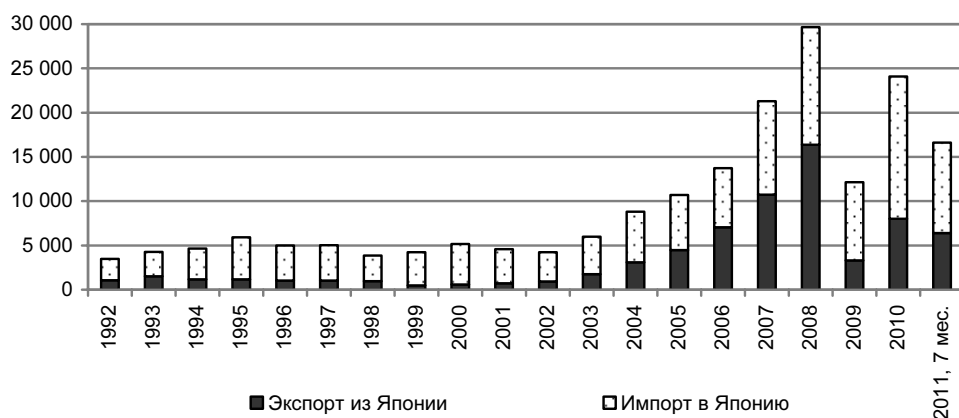


Рис. 2. Динамика объемов торгового оборота между Японией и Россией, млн долл.

Товарная структура экспорта и импорта в японо-российской торговле претерпела серьезные изменения за последние десять лет (2000—2010 гг.). Экспортируемые из Японии товары практически ограничены отраслью автомобилестроения: доля транспортных средств (автомобили) в экспорте товаров значительно выросла и составляет более половины, при этом существенно возросла доля новых автомобилей; далее следует строительная техника и электрооборудование.

Большую часть импорта составляют сырая нефть и нефтепродукты, СПГ, цветные металлы, каменный уголь и прочее сырье и топливные материалы, а также рыба и морепродукты. Доля сырой нефти и СПГ возросла, доля традиционно ввозимых из России товаров, таких как цветные металлы, морепродукты, древесина, снизилась (рис. 3).

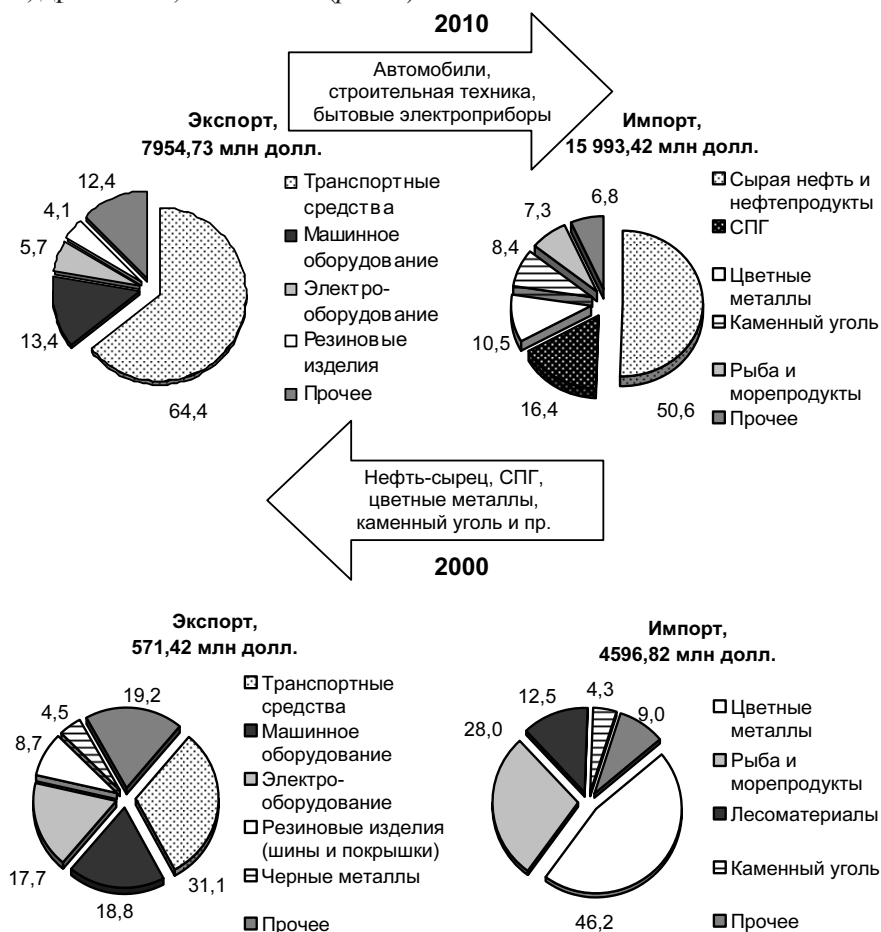


Рис. 3. Товарная структура экспорта и импорта Японии с Россией, 2000 и 2010 гг.

Источник: [5].

В России автомобили японского производства крайне популярны, и с ростом доходов россиян увеличился экспорт автомобилей из Японии. В 2008 г. всего было экспортировано 1,04 млн единиц новых и поддержанных автомобилей. Для японских поддержанных автомобилей Россия являлась крупнейшим рынком сбыта. Основные маршруты экспорта поддержанных автомобилей пролегают из портов побережья Японского моря (Фусики-То-яма, Ниигата, Маидзуру, Хамада и пр.) в порты Дальнего Востока России (Владивосток и пр.).

В связи с экономическим кризисом 2009 г. и повышением ставки таможенных пошлин на автомобили (в начале 2009 г.) объем экспорта автомобилей резко упал. За весь 2010 г. наблюдалось постепенное восстановление объема торговли, но с апреля 2011 г. результаты стихийного бедствия в Восточной Японии начали сказываться и на этой отрасли (рис. 4).

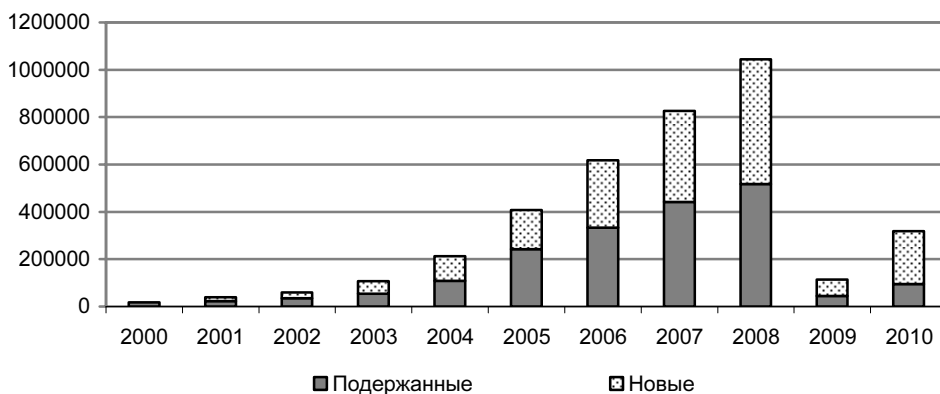


Рис. 4. Динамика объема экспорта автомобилей из Японии в Россию, ед.

Источник: [5].

Начиная с 2004 г. стала проявляться тенденция — устойчивый высокий рост количества дочерних компаний японских предприятий в России, на которую большое влияние оказало официальное принятие компанией Toyota решения о размещении в России своих производств в 2005 г.

Центральное место в отраслевой структуре размещения предприятий занимают автомобилестроение и производство комплектующих для автомобилей (Toyota Motor Corporation; Nissan Motor Co., Ltd.; Isuzu Motors Limited; Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation) (рис. 5).

Японские предприятия размещаются в основном в западной части России, где находятся основные рынки сбыта и сосредоточена промышленность, в особенности в двух крупнейших городах — Москве и Санкт-Петербурге.

Однако в связи с удорожанием земли и нехваткой квалифицированных кадров все больше предприятий выносятся в регионы, расположенные вблизи Москвы (рис. 6).

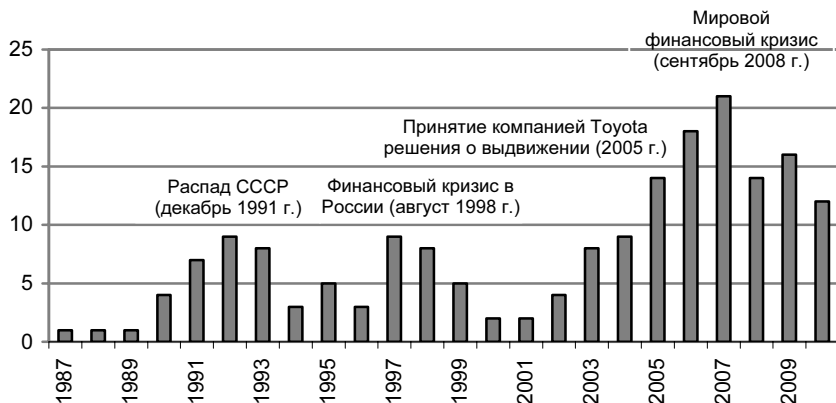


Рис. 5. Количество дочерних компаний японских предприятий в России, ед.

Источник: [3].

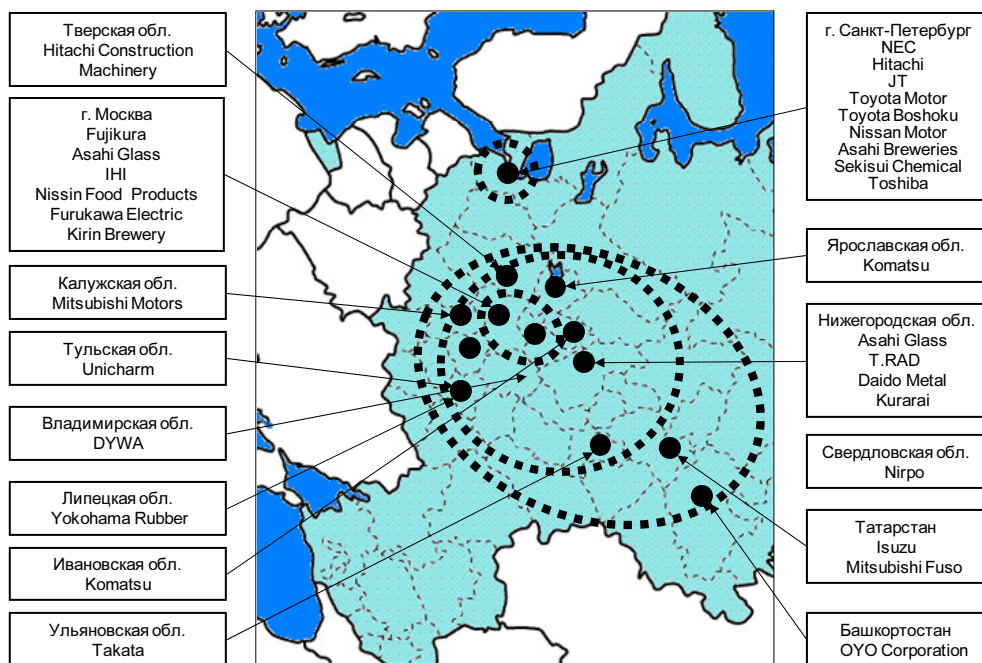


Рис. 6. Размещение японских производственных предприятий в России

Источник: [3].

На Дальнем Востоке России японские предприятия располагаются в основном в Приморском и Хабаровском краях. Пока таких предприятий немного, но их количество возрастает (рис. 7).

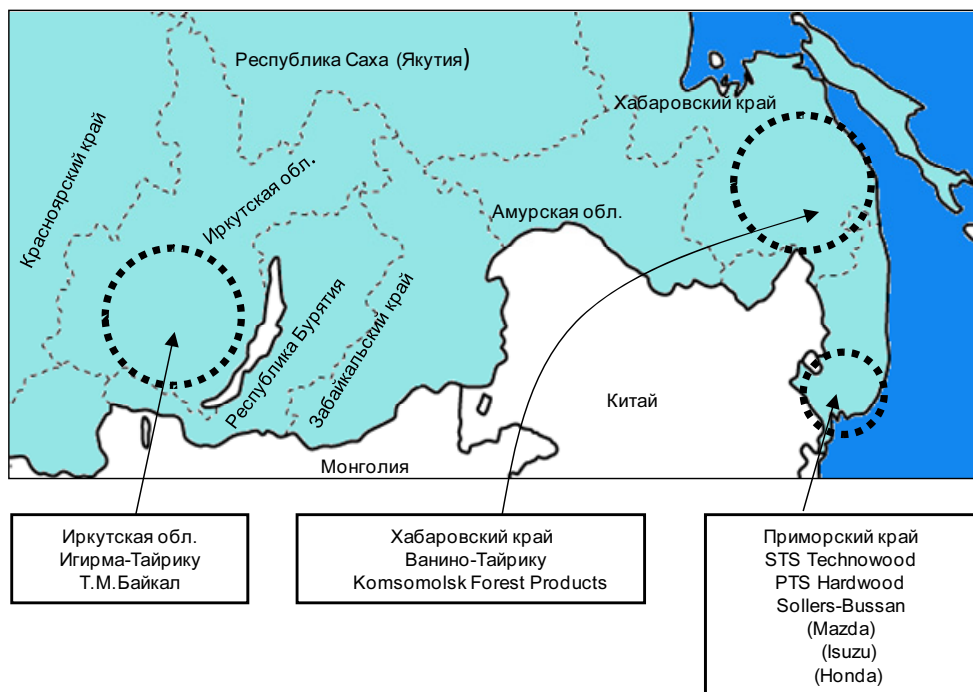


Рис. 7. Размещение японских производственных предприятий на Дальнем Востоке России

Источник: [3].

Регионы Дальнего Востока России также отличает большое количество дочерних компаний японских региональных предприятий, малых и средних предприятий. Представленные отрасли включают сферу услуг, продажу автомобилей и строительной техники, в производственной сфере — прежде всего, лесозаготовку.

С весны 2012 г. во Владивостоке планируется начать сборку моделей Toyota Land Cruiser (1000 машин в месяц). Вслед за Toyota, возможно, также развернут деятельность на Дальнем Востоке России Mazda, Isuzu, Honda.

## ДИНАМИКА ТОРГОВЛИ МЕЖДУ ЯПОНИЕЙ И РОССИЕЙ ЧЕРЕЗ ЯПОНСКОЕ МОРЕ

Существует два варианта направлений торговых потоков между Японией и Россией — через Дальний Восток и через Балтийское море.

Основной поток импорта из России проходит через Дальний Восток. Большая часть сырой нефти, цветных металлов, каменного угля, рыбы и лесоматериалов, импортируемых из России, производится в регионах Дальнего Востока и Сибири и отгружается в Японию из портов Дальнего Востока России (рис. 8, 9).

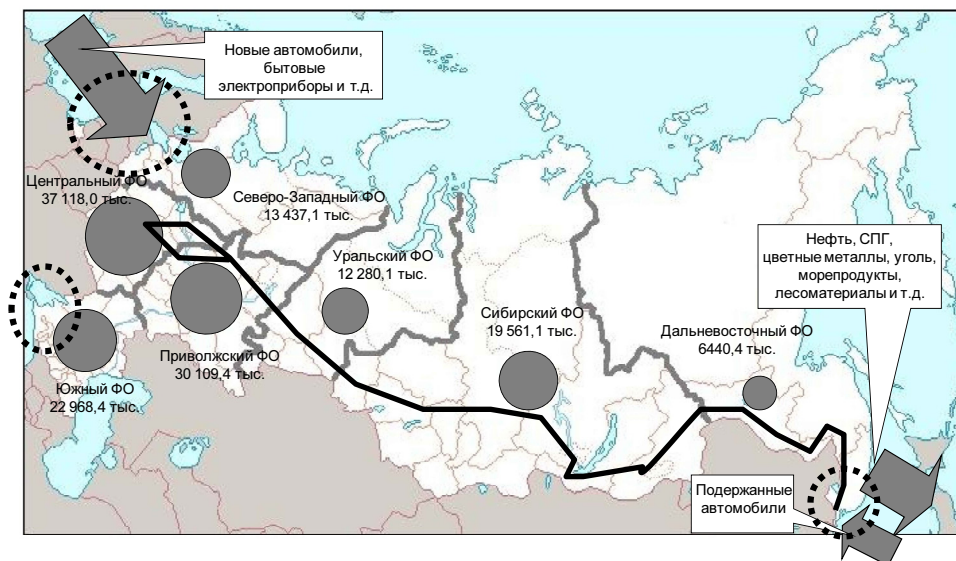


Рис. 8. Направления торговых потоков между Японией и Россией

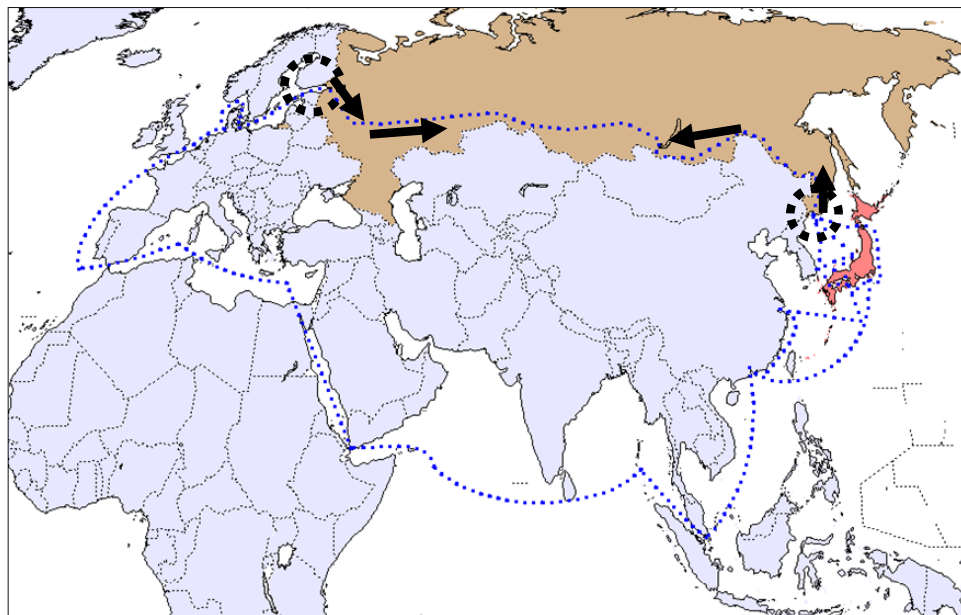


Рис. 9. Направления экспортных потоков из Японии в Россию



Основной поток японского экспорта в Россию проходит через Балтийское море, поскольку центр рынков сбыта и российской промышленности приходится на западную часть РФ (Москва, Санкт-Петербург и пр.). Если не считать подержанных автомобилей, поток экспорта в Россию, проходящий через регионы Дальнего Востока, незначителен.

Порты Японии и торговые порты Дальнего Востока России, расположенные на побережье Японского моря, участвуют в сети, хабом которой является порт Пусан (Республика Корея). Между портами установлено ежедневное сообщение путем транзитной перевозки через Пусан. Прямые рейсы между Японией и Дальним Востоком России насчитывают единицы (портов захода в Японии — 2, регулярность — 1,5 раза в неделю). В связи с этим возникает вопрос: что предпочтительнее — транзитная перевозка через Пусан или открытие прямых рейсов? Если не создавать «хаб-порт побережья Японского моря» с концентрацией грузов для японо-российской торговли, рациональным решением, вероятно, является укрепление транзитных функций Пусана (табл. 2).

Таблица 2

**Регулярные контейнерные рейсы между Восточным портом,  
портом Владивосток и портами Восточной Азии**

Морской перевозчик	Порты захода	Кол-во рейсов в неделю
FESCO & HMM [KSDL]	Пусан, Ульсан	1
MCC (Maersk Line) [RU1]	Пусан, Ульсан, Шанхай	1
APL	Пусан, Ульсан	1
Sinokor	Пусан	1
CKL, PCL, KMTC	Пусан, Пхохан	1
FESCO China Direct Line [FCDL]	Гонконг, Шанхай, Нингбо	1
SASCO	Шанхай	1
FESCO & MOL [JTSL]	Иокогама, Нагоя, Кобе (Модзи), Тояма	0,5
MCC (Maersk Line) [IA-8]	Пусан, Шанхай, Амой, Яньтай, Гонконг, Танджунг Пелепас, Сингапур, Джакарта, Сурабая, Давао	1
PIL (Pacific International Lines) [NAS]	Шанхай, Пусан, Ниигата, Томакомай, Хачинохэ, Цзилун, Тайчжун	1

Источник: материалы Хисако Цудзи.

Торговые порты на побережье Японского моря занимают незначительную долю в оборотах внешней торговли Японии (5,4%), но их доля в торговом обороте с Россией (13%) свидетельствует об их определенном значении (рис. 10).

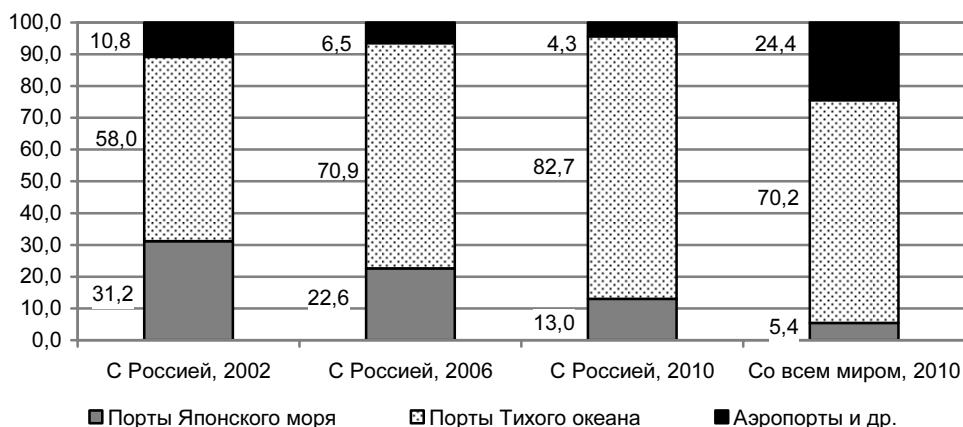


Рис. 10. Стоимостная структура товарооборота Японии по портам, %

Источник: [5].

Что касается стоимостной структуры товарооборота с Россией по портам, то можно отметить, что доля портов на побережье Японского моря намного превышает долю портов, расположенных на берегах Тихого океана. Однако после спада экономики, вызванного банкротством «Леман Бразерс», доля товарооборота с Россией в портах на побережье Японского моря снизилась.

За период с 2000 по 2010 г. общий объем внешней торговли Японии увеличился в 1,4 раза, в то время как объем торговли с Россией показал более быстрый рост — в 3,8 раза. Объемы торговли с Россией через порты Тихого океана выросли примерно в 7 раз, а через порты Японского моря — только в 1,6 раза (рис. 11).

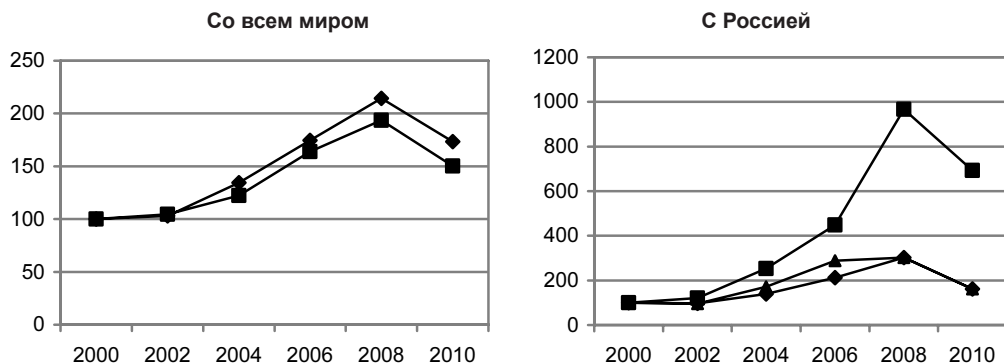


Рис. 11. Динамика внешней торговли Японии через порты Японского моря и Тихого океана (2000 г. = 100)

Источник: [5].

Если рассматривать отдельно импорт и экспорт, то порты Японского моря в экспорте не сильно уступают, а в импорте отстают от тихоокеанских портов с большим отрывом (рост импорта нефти-сырца, сжиженного газа невелик, значительно снижается объем импорта древесины). В то время как в портах на побережье Тихого океана наблюдается широкий ассортимент, в портах Японского моря ассортимент ограничен (рис. 12).

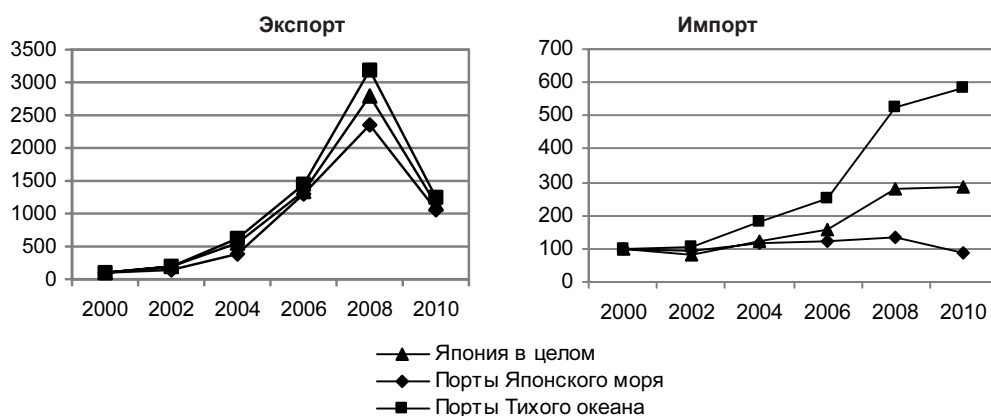


Рис. 12. Динамика торговли Японии с Россией через порты Японского моря и Тихого океана (2000 г.=100)

Источник: [5].

Большую часть грузов, вывозимых в Россию из портов Японского моря, занимают подержанные автомобили (50—70%). Остальные экспортные товары — это подержанные дорожно-строительные машины и шины. Это означает, что отгружаемые товары не являются местной продукцией. Импортными грузами в основном являются лесоматериалы (сейчас в большинстве случаев — пиломатериалы), поскольку возле этих портов находятся лесопильные заводы (до 2007 г. в основном ввозился круглый лес) (табл. 3, 4).

Таблица 3

Доля подержанных автомобилей в экспорте в Россию, %

На берегу Японского моря		На берегу Тихого океана	
Отару	51,6	Токио	0,0
Акита	0,1	Иокогама	6,6
Ниигата	57,5	Нагоя	0,3
Тояма	72,7	Осака	4,6
Майдзуру	68,7	Кобе	2,6
Порты Японского моря	31,4	Порты Тихого океана	1,7

Источник: [5].

Таблица 4

Доля лесоматериалов в импорте из России, %

На берегу Японского моря		На берегу Тихого океана	
Отару	6,2	Токио	10,1
Акита	91,7	Иокогама	1,2
Ниигата	33,3	Нагоя	1,6
Тояма	30,8	Осака	9,5
Майдзуру	91,3	Кобе	10,7
Порты Японского моря	16,6	Порты Тихого океана	1,2

Источник: [5].

Предприятия, занимающиеся японо-российской торговлей в примыкающих к Японскому морю районах, сильно страдают от протекционистского регулирования внешней торговли российского правительства. В частности, высокие экспортные пошлины на необработанную древесину и подержанные автомобили, которые являются основными предметами торговли с Россией, оказывают на них серьезное влияние.

Начиная с 2007 г. российское правительство несколько раз резко повышало экспортную пошлину на необработанную древесину (с 6,5 до 25%) и объявило применение окончательной ставки, которая пока не вступила в действие (80%). В связи с этим закупка леса из России резко уменьшилась. В 2010 г. объем ввоза древесины из России сократился до одной десятой по сравнению с 2006 г. (рис. 13, 14).

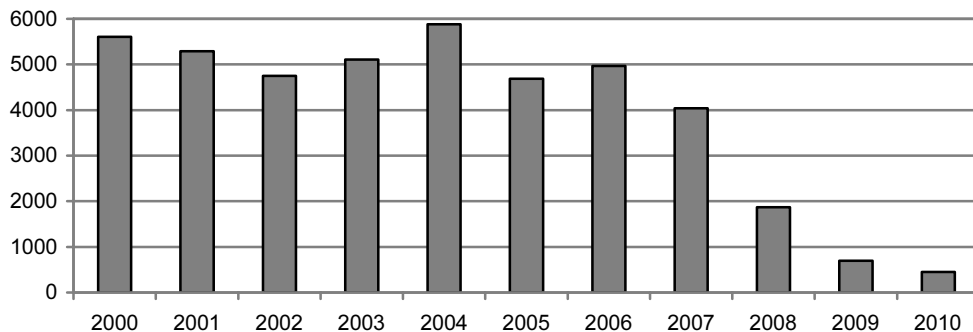


Рис. 13. Объем круглых лесоматериалов, импортируемых из России, тыс. м³

После повышения ставки пошлин на ввозимые автомобили, имевшего место в начале 2009 г. (в 2—7 раз для автомобилей старше 3 лет), ввоз подержанных автомобилей из Японии сократился до менее чем одна десятая от объема предшествующего года. В 2010 г. количество ввезенных машин немного восстановилось, но до исторического пика пока далеко (см. рис. 4).

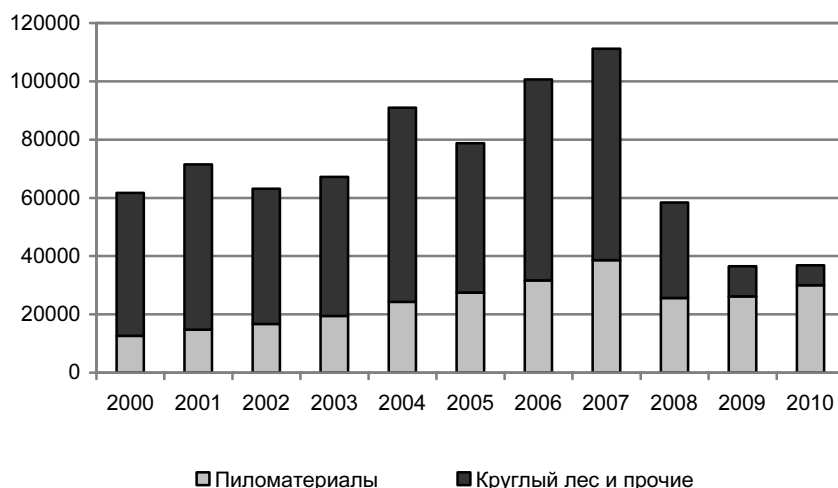


Рис. 14. Стоимость импортируемой из России лесопродукции, тыс. м<sup>3</sup>

## ПЕРСПЕКТИВЫ БИЗНЕСА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

В ноябре 2009 г. президент Д. Медведев объявил начало модернизации для преодоления проблем зависимой от ресурсов экономики, для перехода от сырьевой экономики, в которой главную роль играет нефть, к высокотехнологичной экономике, где центральное место занимает производство. В качестве приоритетных было выбрано пять направлений, включая энергоэффективность и ядерные технологии. В контексте политики модернизации проводится политика по содействию развитию внутреннего производства и преодолению ресурсозависимости экономики: в сфере экспорта — ограничение экспорта сырья (повышение экспортных пошлин), в сфере импорта — защита внутреннего производства (повышение пошлин на импорт). Данные политические меры сильно влияют на японо-российскую торговлю, в частности, на экспорт древесины из России и на импорт готовых автомобилей, особенно подержанных. Что касается новых автомобилей, рекомендуется поддерживать местное производство (продолжение размещения производства на Дальнем Востоке).

Ответ на вопрос, есть ли необходимость пересмотра торговой стратегии, зависит в основном от перспективы развития торговли главными товарами (подержанными автомобилями и древесиной) между Россией и регионами Японии на побережье Японского моря.

Существуют следующие сценарии:

- статус-кво (сохранение стратегии торговли, основой которой являются подержанные автомобили и древесина);
- новый сценарий — прорыв (создание альтернативы и поиск новых товаров).

Сценарий статус-кво имеет смысл рассматривать в двух вариантах.

1. Влияние вступления в ВТО. На двухсторонних переговорах между Россией и Евросоюзом в декабре 2010 г. стороны пришли к соглашению, что «после вступления в ВТО Россия снизит экспортные пошлины на древесину» (в зависимости от типа, до 5—15%). Есть мнение, что присоединение может произойти уже 15—17 декабря 2011 г. (Однако российские чиновники настроены скептически. Существуют проблемы инвестиций в автомобильную промышленность.)

Велика вероятность сокращения пошлин на автомобили после вступления в ВТО (по новым автомобилям — от сегодняшних 30% до 25% через 5 лет и до 15% — через 7 лет.)

2. Сильная поддержка рынка. Несмотря на повышение таможенных пошлин, экспорт японских подержанных автомобилей постепенно возвращается на прежний уровень, что доказывает тот факт, что существует сильная поддержка рынка. Но неизвестно, как долго будет продолжаться нынешняя политика, при изменении политических мер может появиться другой шанс. В связи с этим внимание направлено на президентские выборы в марте 2012 г.

Предстоящее вступление России в ВТО может поправить ситуацию, но в целом для подержанных автомобилей и древесины, являвшихся основными товарами, которые отгружались в Россию из портов Японского моря или ввозились в них, перспектива практически исчезла. В этой связи необходимо создать или найти новые товары, которыми можно заменить эти грузы. Это требует пересмотра торговой стратегии в отношении России и формирования новых сценариев.

*Сценарий прорыва — 1.* Что касается товаров, способных пользоваться возрастающим спросом на российском рынке и поставляющихся через Дальний Восток, ставку можно делать на готовые (новые) автомобили и их комплектующие детали. Пользуясь льготными тарифами РЖД, автомобилестроители Mazda, Subaru, Mitsubishi и Suzuki начали поставку готовых автомобилей на московский рынок. Спрос на комплектующие детали предполагается увеличить из-за введения в эксплуатацию местных производственных баз автомобильных компаний Toyota, Mazda, Isuzu и Honda (рис. 15).

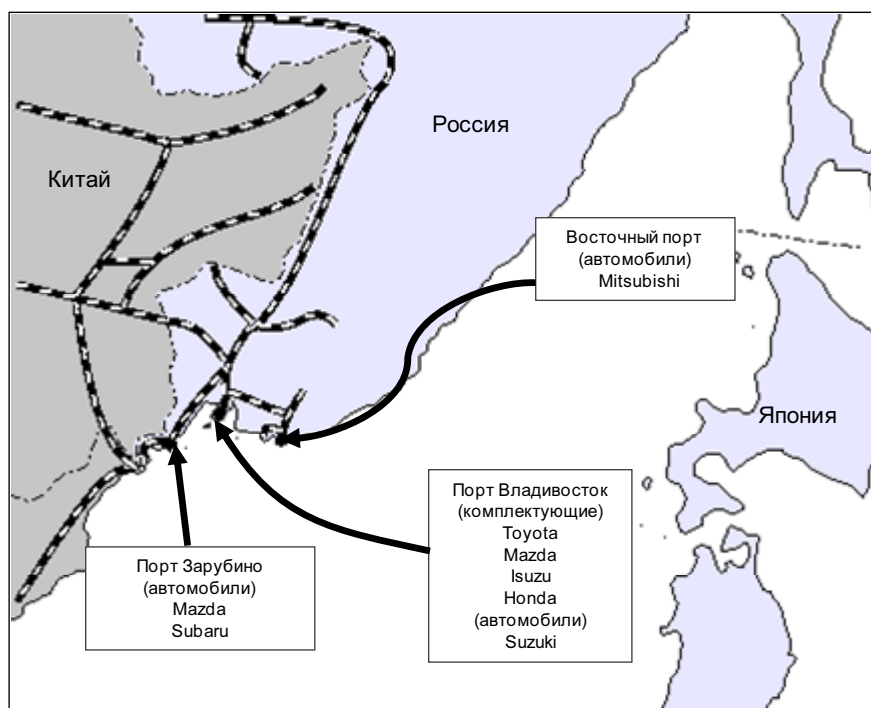


Рис. 15. Перевозка готовых (новых) автомобилей и их комплектующих через Дальний Восток

Но при этом нельзя пренебрегать политическим риском. Транспортировка новых автомобилей, собранных в европейской части России, на Дальний Восток и перевозка комплектующих в обратном направлении поддерживаются льготными железнодорожными тарифами (35% для импортных машин и 100% для произведенных на месте машин), которые введены по инициативе премьера В. Путина. Перемены на политической арене могут изменить ситуацию и подвести японских автомобилестроителей (табл. 5).

Таблица 5

**Выдвижение японских автомобилестроителей на Дальний Восток России**

Показатель	Toyota	Mazda	Isuzu
Производственная база	Владивосток	Приморье	Владивосток
Российский партнер	Соллерс	Не определен	Соллерс
Начало производства	Весна 2012 г.	Неизвестно	2012 г.
Выпускаемые марки	Land Cruiser Prado	Atenza (Mazda 6) и внедорожник	Малогобаритный грузовик серии N (Elf)
Выпуск	12 000 в год	45 000 в год	Несколько тысяч в год
Сумма инвестиций	Неизвестно	Около 80 млн долл.	Неизвестно

*Сценарий прорыва* — 2. Определяющими в этом сценарии являются:

- ожидания от развития Дальнего Востока. Комплексная подготовка Владивостока к саммиту АТЭС-2012, масштабное строительство инфраструктуры (в особенности транспорта и энергетики) на Дальнем Востоке, реализация с 2014 г. новой программы развития Дальнего Востока дадут основание рассматривать в качестве преобладающей формы сотрудничества участие в крупных проектах;
- распространение основных экспортных товаров по России. Ассортимент товаров, экспортируемых из Японии с побережья Японского моря, достаточно широк, при этом доля подержанных автомобилей (основная статья экспорта в Россию) незначительна. Несмотря на то, что существуют проблемы совместимости с российским рынком, планируется избавиться от преобладания в структуре экспорта из Японии в Россию подержанных автомобилей и разнообразить номенклатуру экспортируемых в Россию товаров.

#### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Министерство экономического развития РФ. URL: <http://www.economy.gov.ru/mines/main> (дата обращения: 20.09.2011).
2. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). URL: <http://www.ebrd.com/pages/homepage.shtml> (дата обращения: 10.09.2011).
3. Japan Association for Trade with Russia & NIS (ROTOBO). URL: <http://www.rotobo.or.jp> (дата обращения: 12.09.2011).
4. Japan Bank for International Cooperation. URL: <http://www.jbic.go.jp/en> (дата обращения: 16.09.2011).
5. Ministry of Finance Japan. URL: <http://www.mof.go.jp/english> (дата обращения: 10.09.2011).
6. The Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). URL: [http://www.oecd.org/home/0,2987,en\\_2649\\_201185\\_1\\_1\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.oecd.org/home/0,2987,en_2649_201185_1_1_1_1_1,00.html) (дата обращения: 18.09.2011).
7. World Economic Outlook (WEO) / International Monetary Fund. URL: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2011/02/index.htm> (дата обращения: 10.09.2011).