

Н.К. Семенова

Конкуренция и сотрудничество в морской торговле: динамика китайско-японских отношений в условиях геополитической напряженности

Аннотация. Морская торговля является ключевым компонентом экономик Китая и Японии, двух ведущих держав Восточной Азии. В условиях глобализации и увеличения международных торговых потоков порты этих стран играют центральную роль в обеспечении эффективной логистики и транспортировки товаров и являются барометром внешней торговли. Важность морской торговли для обеих стран обусловлена их географическим положением, развитием портовой инфраструктуры и растущими потребностями в международных поставках. Китайско-японские торговые отношения и взаимодействие в портовой и смежных сферах представляют собой сложный и многогранный процесс, а также являются важным аспектом экономического и геополитического взаимодействия в Азиатско-Тихоокеанском регионе. С одной стороны, страны стремятся к совместным проектам и технологическим инновациям для повышения эффективности портов и логистики. С другой стороны, геополитические факторы и конкуренция за влияние создают напряженность в их отношениях. Несмотря на исторические и политические разногласия Японии и Китая, осложняющиеся напряженным американо-китайским противостоянием, потенциал для улучшения торговых связей, совместной работы в области развития морской инфраструктуры, логистики и портового хозяйства еще не потерян и не исчерпан.

Основываясь на историческом контексте, автор статьи анализирует текущее состояние и потенциальные направления развития двустороннего сотрудничества между Китаем и Японией в сферах взаимной торговли и модернизации морских портовых инфраструктур как инструмента этого сотрудничества. Исследование включает периодизацию взаимоотношений обеих стран в области морского транспорта и внешней торговли. Особое внимание уделено анализу морских профилей КНР и Японии, выявлению ключевых факторов экономической и геополитической конкуренции между двумя государствами с учетом особенностей экономики, географии и стратегий развития портового хозяйства двух государств. Оцениваются актуальные показатели двусторонней торговли, исследуются региональные и глобальные экономические и стратегические аспекты конкуренции стран в области портовой инфраструктуры, а также проводится оценка текущих политических рисков и возможностей, обусловленных сложной геополитической ситуацией в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Ключевые слова: Китай, Япония, портовая инфраструктура, морская торговля, торговый баланс, геополитика.

Автор: Семенова Нелли Кимовна, кандидат политических наук, ведущий научный сотрудник Института Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0001-7872-8972.

E-mail: semenovanelli-2011@mail.ru

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Семенова Н.К. (2025). Конкуренция и сотрудничество в морской торговле: динамика китайско-японских отношений в условиях геополитической напряженности // Японские исследования. 2025. № 3. С. 26—49.
DOI: 10.55105/2500-2872-2025-3-26-49.

N.K. Semenova

Competition and cooperation in maritime trade:

The dynamics of Sino-Japanese relations in the context of geopolitical tensions

Abstract. Maritime trade is a key component of the economies of China and Japan, the two leading powers in East Asia. In the context of globalization and increasing international trade flows, the ports of these countries play a central role in ensuring efficient logistics and transportation of goods and act as a barometer of foreign trade. The importance of maritime trade for both countries is due to their geographical location, the development of port infrastructure, and the growing needs for international supplies. Sino-Japanese trade relations and interaction in the port and related areas are a complex and multifaceted process, and are also an important aspect of economic and geopolitical interaction in the Asia-Pacific region. On the one hand, the countries seek joint projects and technological innovations to improve the efficiency of ports and logistics. On the other hand, geopolitical factors and competition for influence create tensions in their relations. Despite the historical and political differences between Japan and China, complicated by the tense U.S.-China confrontation, the potential for improving trade ties, joint work in the field of maritime infrastructure development, logistics and port economy has not yet been lost or exhausted.

Based on the historical context, the article analyzes the current state and potential directions for the development of bilateral cooperation between China and Japan in the areas of mutual trade and modernization of seaport infrastructure as a tool for this cooperation. The study includes periodization of the relations of both countries in the field of maritime transport and foreign trade. Particular attention is paid to analyzing the maritime profiles of China and Japan, identifying key factors of economic and geopolitical competition between the two countries while taking into account the peculiarities of the economy, geography, and strategies for the development of port facilities of the two countries. The current indicators of bilateral trade are assessed, regional and global economic and strategic aspects of competition between the countries in the field of port infrastructure are studied, and the current political risks and opportunities caused by the complex geopolitical situation in the Asia-Pacific region are assessed.

Keywords: China, Japan, port infrastructure, maritime trade, trade balance, geopolitics.

Autor: *Semenova Nelli K.*, Candidate of Sciences (Politics), Leading Researcher, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0001-7872-8972. E-mail: semenovanelli-2011@mail.ru

Conflict of interests. The author declares the absence of the conflict of interests.

For citation: Semenova, N.K. (2025). Konkurentsiya i sotrudnichestvo v morskoi torgovle: dinamika kitaisko-yaponskikh otnoshenii v usloviyakh geopoliticheskoi napryazhennosti [Competition and cooperation in maritime trade: The dynamics of Sino-Japanese relations in the context of geopolitical tensions]. *Yaponskiye issledovaniya* [Japanese Studies in Russia], 2025, 3, 26—49. (In Russian).
DOI: 10.55105/2500-2872-2025-3-26-49.

Введение

Морская торговля представляет собой один из наиболее значимых и динамично развивающихся секторов мировой экономики, и в этом контексте Китай и Япония занимают особое место как ведущие державы Восточной Азии. Эти страны не только обладают мощными экономиками, но и располагают стратегически важными портами, которые играют ключевую роль в международной логистике и торговле. В условиях глобализации и резкого увеличения объемов международных торговых потоков порты Китая и Японии становятся важнейшими узловыми точками, обеспечивающими эффективную транспортировку товаров и интеграцию в глобальные цепочки поставок.

Географическое положение Китая и Японии, находящихся на пересечении основных морских торговых путей, создает дополнительные возможности для развития морской торговли. Китай, с его крупнейшими в мире портами, такими как Шанхай и Нинбо, служит отправной точкой для множества товаров, экспортируемых на международные рынки. Япония, обладая высокоразвитыми портовыми инфраструктурами в Токио, Осаке и Кобэ, также активно участвует в международной торговле, особенно в области высоких технологий и потребительских товаров.

Однако, несмотря на взаимные интересы и потенциальные выгоды от сотрудничества, конкуренция стран в портовой сфере и области морских перевозок становится все более ощутимой. Это вызвано не только экономическими факторами, но и геополитическими обстоятельствами, включая напряженные отношения между Китаем и США, а также внутренние политические и экономические вызовы в Японии. В таких условиях важно исследовать не только конкурентные аспекты в морской торговле и смежных сферах, но и их влияние на потенциальную вероятность трансформации сложившейся схемы торгового партнерства и морских перевозок в системе морских перевозок в Восточной Азии.

Актуальность исследования обусловлена необходимостью анализа динамики китайско-японских отношений в условиях усиления стратегического соперничества между США и Китаем, а также изменений в глобальных торговых потоках. Целью статьи является анализ исторического контекста морского взаимодействия и торговли между Китаем и Японией, выявление ключевых этапов развития сотрудничества в портовой сфере, факторов экономической и геополитической конкуренции, перспектив дальнейшего взаимодействия, а также, оценка возможностей для совместного развития. Для достижения этих целей в статье исследуется роль ключевых портов Японии и Китая в торговых отношениях, динамика этих отношений с учетом современных вызовов, а также проводится прогнозирование будущих тенденций с учетом возможной позиции Японии в условиях напряженных отношений между США и Китаем.

В работе применяются историко-сравнительный и статистический методы, позволяющие проследить эволюцию торговых отношений и оценить их современное состояние.

Проблемы позиционирования Японии и Китая в глобальной экономике [Молодякова др. 2012; Булатов, Сенюк, Ребрей 2019; Тимонина 2023; Дун 2024,

63—73; Морозов 2020, с.80—95] и развитие различных граней экономических отношений между Китаем и Японией [Кистанов 2018; Уразаева 2018, с. 824—830; Шульга 2018; Burns 2000, р. 27—58; Mayers, King 1867], являются предметом активного научного изучения, отражающего значимость данного аспекта в контексте глобальной экономики и международных отношений. Исследования показывают, что морская торговля служит не только важным экономическим инструментом, но и стратегическим элементом внешнеэкономической политики обеих стран. Ученые анализируют влияние исторической памяти и географического положения Китая и Японии на углубление торговых отношений.

Отдельная группа исследований посвящена конкурентным аспектам взаимоотношений Японии и Китая в глобальном и локальном масштабах [Гордеева 2020, с. 53—66; Казанцев 2023, с. 212—223; Nagy 2013, р. 54]. Конкуренция Китая и Японии в сфере морских перевозок, портовой инфраструктуры и смежных вопросах усиливается на фоне растущих экономических амбиций Китая и необходимости Японии маневрировать и адаптироваться к изменяющимся условиям мировой экономики и политики в связи с соперничеством США и Китая [Нелидов, Стрельцов 2025, с. 24—67; Киреева 2025, 67—102].

Отечественная библиография свидетельствует о недостаточной изученности современных аспектов японо-китайского сотрудничества в сфере морской торговли. Отдельного внимания заслуживают вопросы совместного развития логистических систем и портовой инфраструктуры как ключевого инструмента двустороннего партнерства. Актуальность таких исследований обусловлена несколькими факторами. Во-первых, они способствуют пониманию динамики отношений между ведущими восточноазиатскими державами. Во-вторых, позволяют оценить перспективы сотрудничества в условиях обострения геополитической ситуации. Особую значимость эта проблематика приобретает на фоне нарастающей напряженности в американо-китайских отношениях, которая существенно влияет на японо-китайское взаимодействие.

Обзор ключевых этапов развития двусторонних отношений в портовой сфере

Морская торговля представляет собой один из краеугольных камней экономики Китая и Японии, двух ведущих держав Восточной Азии, чьи порты играли ключевую роль в их экономическом развитии на протяжении веков и занимают центральные позиции в современной международной логистике и торговле. Во времена династии Тан (618—907) и династии Сун (960—1279) порты стали центрами международной торговли благодаря морским путям, соединяющим Китай с другими регионами Азии и Европы. В XX в. китайские порты пережили значительные изменения, особенно после экономических реформ конца 1970-х гг., когда началась модернизация портовой инфраструктуры. Китайские порты, такие как Шанхай, Нинбо и Гуанчжоу исторически были важными торговыми узлами.

Японские порты, такие как Токио, Осака и Кобэ, также имеют долгую историю. Они развивались как центры внешней торговли с момента открытия страны для международного общения в середине XIX в. После Второй мировой войны Япония быстро восстановила свою портовую инфраструктуру, что способствовало возникновению ее «экономического чуда» 1960-х гг. Исторические события оказали значительное влияние на современное сотрудничество между Китаем и Японией.

Взаимодействие Китая и Японии в портовой сфере, охватывающее различные этапы развития, от древних торговых путей до современных логистических альянсов, можно разделить на несколько ключевых этапов. Периодизация основана на значимых политических, экономических и технологических событиях, оказавших существенное влияние на развитие двусторонних отношений в этой области, отражает изменения в приоритетах и стратегиях обеих стран, а также реакцию на глобальные и региональные вызовы. Каждый этап характеризуется своими особенностями, достижениями и вызовами (табл. 1).

Таблица 1. Периодизация сотрудничества между Китаем и Японией в портовой сфере

Период	Основные события	Особенности	Достижения
Древний и средневековый период: VII—XIX века	VII—IX века: начало морской торговли между Китаем и Японией. XIII—XIX века: регулярные торговые связи	Первые торговые маршруты и установление дипломатических отношений. Активизация торговли во времена династии Мин (1368—1644) и Эдо в Японии (1603—1868)	Обмен культурными ценностями и товарами, включая шелк, керамику и специи. Формирование первых торговых портов, таких как Нагасаки и Кантон
Эпоха модернизации и колониализма (1868—1945)	1868: реставрация Мэйдзи в Японии. 1895: первая китайско-японская война. 1930-е — 1945: углубление экономических связей на фоне военных конфликтов	Активное развитие портовой инфраструктуры. Япония получила контроль над Тайванем и другими стратегически важными портами (1895)	Установление японского влияния на китайские порты способствовало развитию инфраструктуры, но также вызывало напряженность. Модернизация портов в обеих странах, внедрение новых технологий
Послевоенный период (1945—1972)	1945: окончание Второй мировой войны и начало восстановления экономики в обеих странах	Восстановление портовой инфраструктуры после войны, улучшение условий для международной торговли	Установление новых торговых маршрутов, что способствовало росту объемов перевозок
Восстановление дипотношений (1972—1977)	1972: восстановление дипломатических отношений между Китаем и Японией. 1974: заключение Соглашения о морском транспорте	Возобновление экономического сотрудничества КНР и Японии, включая портовую сферу	Соглашение (КНР—Япония) о морском транспорте установило правовые основы для сотрудничества. Увеличение объемов грузоперевозок между странами

Окончание табл. 1

Период	Основные события	Особенности	Достижения
Период экономической интеграции (1978—1989)	1978: начало экономических реформ в Китае под руководством Дэн Сяопина	Увеличение объемов грузоперевозок между двумя странами. Япония — один из первых иностранных инвесторов в китайские порты (технологии, и фин. поддержка)	Основное внимание — восстановление и развитию базовой портовой инфраструктуры: Шанхай, Тяньцзинь (Китай), Иокогама, Кобе (Япония)
Интенсификация сотрудничества (1990—2000)	1990-е годы: углубление экономического сотрудничества на фоне глобализации	Либерализация китайской экономики и интеграция Китая в мировую торговую систему. Рост японских инвестиций в китайскую инфраструктуру, включая порты. Активное строительство новых терминалов и модернизация существующих портов	Увеличение объемов контейнерных перевозок. Развитие логистических цепочек между портами Китая и Японии. Создание современных контейнерных терминалов в портах Шэньчжэнь и Нинбо. Укрепление торговых связей — рост экономик обеих стран
Технологический прогресс и интеграция (2001—2009)	2001: Вступление Китая во Всемирную торговую организацию (ВТО) — новые возможности для торговли с Японией	Резкое увеличение объемов внешней торговли и необходимости модернизации портовой инфраструктуры в КНР. Интеграция современных технологий в портовое управление, автоматизация процессов. Углубление сотрудничества в области экологии и устойчивого развития портов	Увеличение пропускной способности портов за счет глубоководных терминалов. Развитие мультимодальных транспортных коридоров. Порт Шанхай — один из крупнейших в мире по грузообороту. Совместные проекты по внедрению «умных» технологий в портах Иокогама и Кобе
Устойчивое развитие и цифровизация (2010—2019)	2010: КНР выдвигает программы развития новых стратегических отраслей. 2013: Объявление инициативы «Один пояс, один путь», включающей развитие портовой инфраструктуры	Инициатива Один пояс, один путь стимулирует развитие портовой инфраструктуры как части глобальных транспортных сетей. Усиление внимания к экологическим вопросам и устойчивому развитию. Участие Японии в китайских инфраструктурных проектах	Развитие цифровых платформ для управления грузопотоками. Создание «зеленых» портов в Шанхае и Иокогаме. Внедрение блокчейн-технологий для повышения прозрачности грузоперевозок. Внедрение «зеленых» технологий: использование возобновляемых источников энергии и снижение выбросов

Источники: сост. авт. по: [Гордеева 2020, с. 53—66; Казанцев 2023, с. 212—223; Кистанов 2018; Лебедева 2015, с. 386—436; Уразаева 2018, с. 824—830; Шульга 2018; Burns 2000, р. 27—58; Mayers, King 1867].

Исторический анализ показывает, что сотрудничество между Китаем и Японией в новой и новейшей истории в портовой сфере прошло путь от восстановления базовых торговых связей до комплексного взаимодействия, включающего технологический обмен, экологические инициативы и интеграцию в глобальные транспортные сети. Каждый этап внес свой вклад в развитие портовой инфраструктуры и укрепление экономических связей между двумя странами.

Травмы, связанные с японской оккупацией, до сих пор вызывают напряжение в Китае, так же, как и территориальные споры, затрудняют развитие политического диалога и снижают торговый потенциал [Nagy 2013, p. 46—57]. Тем не менее, экономические интересы обеих стран способствуют сближению. Как отмечает Ээтрин Бернс [Burns 2000, p. 50], несмотря на неровности, мешавшие общей благожелательности в диадических отношениях, «сочетание искусной дипломатии высокого уровня вместе с базовой приверженностью обеих сторон экономическим отношениям смягчило конфликт». Это искусство разделения политики и экономики, известное как «сэйкэй бунри», на протяжении долгого времени позволяло Китаю и Японии сохранять стабильные экономические отношения, минимизируя влияние геополитических разногласий [Nagy 2013, p. 54]¹.

Обострение американо-китайского соперничества в сочетании с китайской экономической экспансией вызывают в Японии серьезные опасения — как относительно масштабов экономической зависимости от Китая, так и относительно давления в вопросах двусторонних отношений. Принципы «сэйкэй бунри» для экономического взаимодействия с Китаем уступают место новой конфронтационной модели «экономической реалистической» дипломатии премьер-министра Японии Фумио Кисиды [Nagy 2023, p. 27—30]. Политические подходы к решению проблем, связанных с влиянием политики на экономическую безопасность Японии, включают выборочную диверсификацию цепочек поставок за пределы Китая, рещоринг, френд-шоринг и национальное технологическое развитие.

При этом, как отмечает ведущий научный сотрудник Института Китая и современной Азии Ю.В. Морозов, «стратегическая активность Пекина давно перешагнула национальные границы КНР, которая благодаря интенсивной экономической экспансии стала участником перераспределения сфер мирового влияния в свою пользу, вытесняя соперничающих акторов из тех регионов мира, где они до недавнего времени доминировали» [Морозов 2020, 80—95]. Это обстоятельство вызывает существенное беспокойство в Японии, добавляя, помимо прочих факторов, напряженности в отношениях двух стран.

Китай в настоящее время демонстрирует снижение зависимости от традиционных рыночных сегментов, таких как Европа и США. Согласно официальной статистике, значительная доля торгового оборота КНР приходится на развиваю-

¹ Maeda, H. (2016). Japan-China Relations at a Crossroads: Asia's two biggest economic powers continue to struggle to find common ground // The Diplomat. July 22, 2016. URL: <https://thediplomat.com/2016/07/japan-china-relations-at-a-crossroads/> (дата обращения: 23.03.2025)

щиеся экономики, среди которых выделяются страны Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Предварительные данные за 2024 г. показывают, что рынки Латинской Америки, Африки, пяти центральноазиатских республик, а также регионов Центральной и Восточной Европы вносят вклад в прирост внешней торговли Китая, составляющий порядка 60 %, причем доля экспортно-импортных операций КНР с государствами-партнерами инициативы «Один пояс, один путь» впервые преодолела отметку в 50 %¹. Диверсификация партнерской базы в сфере международной торговли способствует повышению устойчивости китайской внешнеэкономической деятельности к экзогенным факторам риска и неопределенности, обеспечивая стабильность дальнейшего роста внешнеторговых показателей.

По мнению китайских исследователей, потенциал сотрудничества Китая и Японии в морской экономике еще не потерян и не исчерпан, несмотря на имеющиеся чувствительные факторы [Wu Chongbo, Yao Yungui 2018, p. 59—68]. Ярким примером этому может служить открытие в 2023 г. высокоскоростного логистического коридора Китай — Япония², морского маршрута, представляющего собой первый высокоскоростной логистический канал между Северным Китаем и Японией, который был создан для обслуживания товарооборота в рамках Всестороннего регионального экономического партнерства (англ. Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP) (Китай—Япония—Южная Корея). Данный маршрут, известный как «Золотой коридор», связывает порты Циндао (Даган) и Осака (Наньган), сокращая время в пути до 36 часов. Ключевыми особенностями маршрута являются: интеграция мультимодальных перевозок, сокращение сроков доставки и оптимизация таможенных процедур. Прогнозируемый грузооборот на первом этапе эксплуатации составляет 13 тыс. TEU³ и 2,5 тыс. импортируемых автомобилей в год, что способствует снижению логистических издержек и стимулированию трансграничной торговли.

Также внушает оптимизм и восстановление взаимной торговли, демонстрировавшей в последнее время тенденцию к снижению, и первая за последние 1 год и 4 месяца встреча министров иностранных дел Республики Корея, Китая и Японии, которая состоялась 22 марта текущего года. Стороны заложили основу для дальнейшего сотрудничества в Восточной Азии и договорились координировать проведение будущих саммитов⁴.

¹ Chūgoku 2024-nen no yushutsunyū sōgaku wa 43-chō en chō, taigai bōeki ni 4-tsu no chūmoku-ten [China's total exports and imports will exceed 43 trillion yuan in 2024: 4 points to look out for in foreign trade] // Nikkei Nikkei BP China. May 05, 2025. URL: <https://project.nikkeibp.co.jp/bpi/atcl/column/19/012700551/> (дата обращения: 15.03.2025). (In Japanese).

² Xin Xiaoli. Zhong-Ri “haishang gaosu” kaitong, quancheng hangshi jin xu 36 ge xiaoshi [China-Japan “sea highway” opened, the entire journey takes only 36 hours] // Qingdao Financial Daily. Jun 30, 2022. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/256563.html> (дата обращения: 23.03.2025).

³ Двухфутовый эквивалент (twenty-foot equivalent unit, TEU) — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств (прим. авт.).

⁴ Чон Ми Сон. В Токио прошла встреча глав МИД Республики Корея, Китая и Японии // Korea.net. 24.03.2025. URL: <https://russian.korea.net/NewsFocus/Policies/view?articleId=268578> (дата обращения: 15.03.2025).

Эволюция лидерства в мировой портовой индустрии: сравнительный анализ развития Китая и Японии

Восточная Азия в настоящее время занимает доминирующее положение в мировой портовой индустрии и морском транспорте. Этот регион располагает основными мировыми контейнерными терминалами, обеспечивающими транснациональные грузопотоки. Судоводная инфраструктура Восточной Азии обеспечивает функционирование самого крупного флота контейнеровозов и концентрирует свыше 97 % мировых мощностей судостроительных верфей¹. 56,5 % мировой грузоподъемности судов приходится на Азию, при этом Китай (310 млн дедвейт) и Япония (242 млн дедвейт) владеют значительными долями².

Исторически лидерство в мировой портовой отрасли последовательно переходило от Западной Европы к Северной Америке, а затем к Восточной Азии. Этому способствовала экспортноориентированная политика индустриализации, реализованная Гонконгом, Тайванем и Южной Кореей, что обеспечило устойчивый рост контейнерных перевозок в регионе.

В 1980-х гг. Китай начал внедрять схожие стратегии, и уже к 1990-м гг. это привело к резкому увеличению грузооборота — сначала в дельте Жемчужной реки, а затем в портах дельты реки Янцзы и Бохайского залива. В это же время контейнерные порты Японии, такие как Кобэ и Иокогама, занимали ведущие позиции среди мировых лидеров, находясь на 12 и 18 местах соответственно в рейтинге крупнейших контейнерных терминалов. С течением времени процесс контейнеризации распространился не только на центральные порты, но и на региональные. Однако порты Японии делали инвестиции в развитие в ответ на спрос, в отличие от агрессивного стратегического развертывания крупномасштабных концентрированных инвестиций, наблюдаемых в соседних странах, таких как Южная Корея и Китай [Семенова 2023]. Увеличение размеров контейнеровозов и формирование стратегических альянсов морских перевозчиков привели к усилению конкуренции между портовыми инфраструктурами.

До середины 1990-х гг. динамичное развитие торговли между Японией и «азиатскими тиграми» (Сингапуром, Гонконгом, Тайванем и Южной Кореей) стимулировало рост региональных портов, особенно в контейнерном сегменте. Глобализационные процессы существенно повлияли на развитие портовой инфраструктуры Китая и Японии. Рост международных торговых операций привел к значительному увеличению объема грузоперевозок через порты этих стран, что потребовало модернизации существующих портовых сооружений и строительства новых контейнерных терминалов. Глобализация также привлекла иностранные инвестиции в портовую инфраструктуру. Японские компании активно участвовали в модернизации китайских портов, внедряя передовые технологии управления и логистики [Шульга 2018].

¹ Ships built by country of building, annualLast updated // UNCTAD. Jun 05, 2024. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.ShipBuilding> (дата обращения: 16.03.2025).

² Maritime transport // UNCTAD. 2024. URL: <https://unctadstat.unctad.org/insights/theme/25> (дата обращения: 16.03.2025).

Однако в дальнейшем мировая производственная база стала смещаться в Китай, который превратился в ключевой драйвер роста глобальных контейнерных перевозок. В результате Восточная Азия еще больше укрепила свои позиции как центр мирового контейнерного трафика.

Прирост доли Азиатского региона в общем объеме мировой торговли обеспечен главным образом Китаем. За период 2000—2023 гг. вклад Китая в торговлю Восточной Азии вырос почти в три раза — с 19,9 % в 2000 г. до 55 % в 2023 г., сменив прежнего торгового лидера региона Японию, сократившую свою «торговую долю» с 36,0 % до 13,9 %¹ (табл. 2).

Таблица 2. Общий объем торговли и темпы роста, 2020, 2023 гг. (млн долл. США)

Экономика	Экспорт			Импорт		
	2000	2023	2000/2023, %	2000	2023	2000/2023, %
Восточная Азия	1 258 590	5 752 052	357	1 124 625	5 027 099	347
Китай	249 203	3 379 255	1256	225 024	2 556 565	1036
Япония	479 296	717 261	50	379 510	785 796	107

Источник: составлено и рассчитано автором по Merchandise: Total trade and share, annual // UNCTAD. October 10, 2024. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMerchTotal> (дата обращения: 16.03.2025).

Примечание: данные округлены.

Согласно данным UNCTAD, в 2010 г. мировой объем перевалки контейнеров составил примерно 545 млн TEU. К 2023 г. этот показатель вырос до почти 858 млн TEU, что свидетельствует о росте более, чем на 57 %. Контейнерооборот портов КНР достиг 279,8 млн TEU, порты Японии завершили год с показателем 21,5 млн TEU. В то время как общий рост объемов перевозок в мире существенно увеличился, японский портовый сектор оставался относительно стабильным, что указывает на стагнационные процессы в отрасли и приводит к снижению позиций страны в международных рейтингах морских перевозок (табл. 3).

Таблица 3. Динамика грузо потока контейнерных портов, мир, Китай², Япония, 2010—2023 гг. (млн TEU) (данные округлены)

Экономика	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Мир	545,4	591,0	620,8	641,1	672,1	681,9	698,3	743,3	781,1	801,2	792,5	849,5	854,1	858,2
КНР	136,0	151,8	165,9	176,6	187,3	195,5	202,8	218,7	229,1	237,6	240,5	256,9	269,0	279,8
Япония	20,0	20,6	21,5	21,4	21,7	21,1	21,7	22,8	23,4	23,3	21,6	22,4	22,5	21,5

Источник: составлено автором по Container port throughput, annual // UNCTAD. March 24, 2025. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.ContPortThroughput> (дата обращения: 24.03.2025).

¹ Merchandise: Total trade and share, annual // UNCTAD. October 10, 2024. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMerchTotal> (дата обращения: 16.03.2025).

² Без учета показателей Специальных административных районов КНР Гонконга и Макао, и провинции Тайвань (прим. авт.)

По итогам 2023 г. 5 японских портов входят в ТОП-100 контейнерных портов мира: Токио — 46-е место, Иокогама — 68-е, Кобэ — 72-е, Нагоя — 75-е, завершает пятерку порт Осака, занимающий 84-е место в рейтинге (табл. 4).

Таблица 4. Крупнейшие контейнерные порты Японии по версии Lloyd, пропускная способность (млн TEU) и темпы роста (%), 2022—2023 гг.

Место в рейтинге	Порт	Пропускная способность, тыс. ТЕП			Причины повышения/снижения показателей
		2023	2022	2022/2023, %	
46	Токио	4570,00	4430,00	+3,2	Восстановлении экономики после последствий СОУГО
68	Иокогама	3021,01	2979,60	+1,4	Оживление экономики после последствий СОУТВ
72	Кобэ	2835,59	2890,67	-1,9	Причины снижения: уменьшения объемов контейнерных перевозок за рубежом, в том числе замедления темпов роста в Китае
75	Нагоя	2698,12	2680,23	+0,7	Порт, зависящий от автомобильной промышленности, компенсирует спад в Китае высоким спросом на других рынках
84	Осака	2238,67	2391,31	-6,4	Причины снижения: сложная логистика в Японии из-за замедления экономики Китая, роста цен на энергоносители, слабой иены и вызванного этим повышения цен

Источник: составлено автором по Lloyd's List One Hundred Ports 2023 // Lloyd's. 2024. URL: <https://www.lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2024> (дата обращения: 16.03.2025).

Примечание: данные округлены.

Китай, обладая береговой линией протяженностью около 18 тыс. км и разветвленной сетью внутренних водных путей, утвердился в качестве значимого морского центра. Портовая инфраструктура страны играет важнейшую роль в ее экономическом развитии, обеспечивая обработку более 30 % всех мировых контейнерных перевозок¹. В настоящее время в Китае расположено больше морских портов, чем в любой другой стране. Всего в КНР насчитывается около 2 тыс. морских и речных портов (150 прибрежных портов), 130 из которых открыты для судов иностранных государств, 36 крупных портов (включая прибрежные порты и внутренние речные порты) с грузооборотом более 100 млн т в материковом Китае (за исключением Гонконга, Макао и Тайваня), 22 из них прибрежные [Семенова, 2023]. По итогам 2023 г. 25 китайских портов² входят в сотню крупнейших контейнерных портов мира, 8 из 10 портов первой десятки — китайские (табл. 5).

¹ China Port List: Gateways to Global Trade and Economic Growth // TRADLINX. February 16, 2025. URL: <https://blogs.tradlinx.com/china-port-list-gateways-to-global-trade-and-economic-growth/> (дата обращения: 18.03.2025).

Таблица 5. Крупнейшие контейнерные порты Китая по версии Lloyd, пропускная способность (млн TEU) и темпы роста (%), 2022—2023 гг.

Место в рейтинге	Порт	Пропускная способность, тыс. ТЕП		
		2023	2022	2022/2023, %
1	Шанхай	49 158,30	47 303,00	+3,9
3	Нинбо-Чжоушань	35 301,00	33 351,00	+5,8
4	Шэньчжэнь	29 880,00	30 036,20	-0,5
5	Циндао	28 770,00	25 670,00	+12,1
6	Гуанчжоу	25 414,40	24 857,60	+2,2
8	Тяньцзинь	22 187,20	21 021,30	+5,5
10	Гонконг	14 401,00	16 685,00	+13,7
13	Сямэнь	12 553,70	12 434,70	+1,0
20	Тайцан	8039,10	8025,86	+0,2
29	Жичжао	6260,40	5804,40	+7,9
30	Циньчжоу	6210,00	5407,00	+14,9
31	Ляньюньган	6140,00	5570,00	+ 10,2
35	Инкоу	5331,00	4995,00	+6,7
38	Далянь	5028,00	4459,00	+12,8
45	Яньтай	4627,70	4117,80	+12,4
50	Дунгуань	3901,50	3410,00	+14,4
55	Фучжоу	3496,20	3293,00	+6,2
56	Нанкин	3461,00	3200,20	+8,1
58	Цзясин	3404,40	2853,90	+19,3
86	Таншань	2093,60	3343,00	-37,4
89	Наньтун	2042,00	2240,00	-8,8
92	Цюаньчжоу	1919,30	2091,40	-8,2
96	Цзиньчжоу	1840,00	1876,00	-1,9
97	Янну	1833,50	1767,00	+3,8
99	Шаньтоу	1758,20	1765,00	-0,4

Источник: составлено автором по Lloyd's List One Hundred Ports 2023 // Lloyd's. 2024.
URL: <https://www.lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2024> (дата обращения: 16.03.2025).

Сравнение социально-экономических и морских профилей Китая и Японии за 2023 г. (рис. 1) показывает, что Китай продолжает доминировать в мировой экономике, занимая около 17 % по доле населения и ВВП (16,92 %). Высокая

² Без учета провинции Тайвань (прим. авт.).

доля Китая в мировом экспорте (14,19 %) подтверждает его статус «мировой фабрики», тогда как его доля в мировом импорте (10,54 %) отражает зависимость от сырья. Япония, несмотря на скромную долю населения (1,54 % от мирового), сохраняет значимый ВВП (3,99 % от мирового), но ее доли экспорта и импорта (3,01 % и 3,24 % соответственно) свидетельствуют о снижении роли в глобальной торговле. Экономический рост в Китае обеспечен более дешевой, чем в Японии, рабочей силой, развитой инфраструктурой, государственной политикой стимулирования экспорта и прямых иностранных инвестиций. Стагнация в Японии связана с демографическим кризисом, переносом производств в другие страны Азии и высокой конкуренцией с КНР (рис. 1).

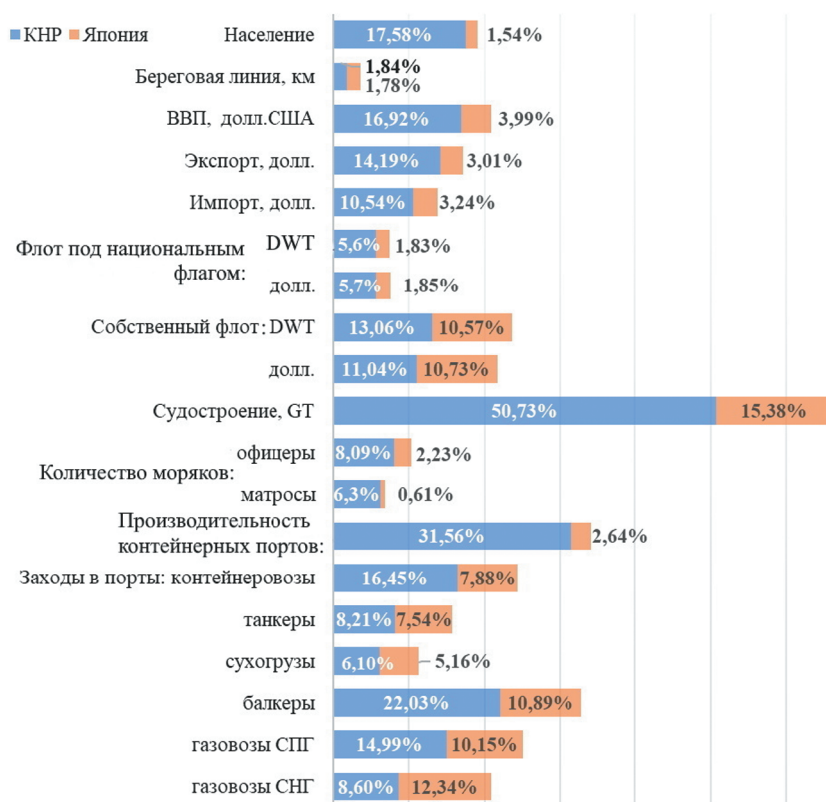


Рис. 1. Социально-экономические и морские профили Китая и Японии, 2023 г. (%)

Источник: составлено автором по Maritime profile: Japan // UNCSTAD. October 11, 2024. URL: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/392/index.html> (дата обращения: 22.03.2025); Maritime profile: China // UNCSTAD. October 11, 2024. URL: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/156/index.html> (дата обращения: 22.03.2025). *Условные обозначения:* DWT — дедвейт, показатель грузоподъемности грузовых торговых судов; GT — гигатонны; TEU — двадцатифутовый эквивалент — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств; СПГ — сжиженный природный газ; СНГ — сжиженный нефтяной газ.

Что касается непосредственно морской торговли и судоходства, Китай лидирует в контейнерных перевозках (16,45 % заходов, 31,56 % производительности портов) и судостроении (50,73 % GT), что соответствует его роли главного мирового логистического хаба. Япония уступает по контейнерным перевозкам (7,88 % заходов, 2,64 % производительности), но сохраняет сильные позиции в нишевых сегментах (газовозы СПГ — 10,15 %, танкеры — 7,54 %). Причины такой динамики — в существенном объеме инвестиций Китая в портовую инфраструктуру (Шанхай, Нинбо) и господдержке судостроения. В Японии сокращение судостроительных мощностей происходит из-за высокой стоимости рабочей силы и конкуренции с Кореей и Китаем.

Китай контролирует 22,03 % балкерного рынка и 14,99 % газовозов СПГ, что связано с растущим импортом энергоресурсов (увеличение спроса на уголь и газ для промышленности). Япония, традиционно сильная в газовозах (12,34 % СНГ, 10,15 % СПГ), теряет позиции из-за снижения зависимости от импорта (сокращение потребления СПГ, авария на Фукусиме (2011) и переход к альтернативной энергетике).

Китай играет значительную роль в глобальном судоходстве, обеспечивая 6,3 % мировой численности матросов и 8,09 % офицеров. Однако, несмотря на это, национальный флот, составляющий 13,06 % мирового тоннажа (DWT), в значительной степени зависит от иностранных флагов — лишь 5,6 % судов ходят под китайским флагом. Основная причина такой диспропорции — относительная дешевизна рабочей силы, что делает китайских моряков востребованными на международном рынке. В то же время низкие стандарты оплаты труда снижают престиж профессии, создавая долгосрочные кадровые риски для отрасли. Несмотря на скромную долю в мировом кадровом резерве (0,61 % матросов), Япония сохраняет значительный флот под национальным флагом (1,83 % мирового тоннажа). Эта диспропорция объясняется жестким государственным регулированием, направленным на поддержание отрасли в условиях старения моряков и острой нехватки молодых специалистов. Такая политика отчасти компенсирует демографические вызовы, но может ограничивать конкурентоспособность японского флота в долгосрочной перспективе.

Несмотря на снижение в рейтингах мировой портовой индустрии Япония на текущий момент — одна из крупнейших экономических держав мира, имеет более 1 тыс. портов, расположенных на побережье (около 100 из них имеют статус главных), через которые совершается основной грузооборот. Крупнейшие из них Токио, Иокогама, Нагоя, Осака и Кобэ. По некоторым показателям Япония продолжает занимать лидерские позиции в морских транспортных перевозках мира, что отражено в ведущих мировых рейтингах: в рейтинге крупнейших экономик-судовладельцев¹, в рейтинге экономик по количеству прибытий судов в порты и среднему времени пребывания в порту², в мировом рейтинге лидирую-

¹ Shipping Review and Outlook, Spring 2023 // Clarksons Research. 2024. URL: <https://www.crsi.com/acatalog/shipping-review-and-outlook.html> (дата обращения: 17.03.2025).

² Maritime transport // UNCTAD. 2024. URL: <https://unctadstat.unctad.org/insights/theme/25> (дата обращения: 16.03.2025).

ших экономик по грузопотоку контейнерных портов¹, в рейтинге экономик — лидеров по Индексу обслуживания линейного судоходства² и др.

Китай и Япония обладают рядом стратегически значимых портов, играющих ключевую роль в двусторонней торговле. Основными логистическими хабами, связывающими китайских экспортеров с мировыми рынками (включая японский), выступают мегапорты Шанхая, Нинбо, Гуанчжоу и Шэньчжэня. В частности, Шанхай — крупнейший в мире контейнерный терминал — играет стратегическую роль в поставках китайских товаров в Японию. Он характеризуется высокой пропускной способностью и современной инфраструктурой, что делает его привлекательным для международных грузоперевозок. Порт Нинбо также занимает высокие позиции в мировом рейтинге и является важным центром для торговли с Японией, особенно в сферах электроники и текстиля. Порты Гуанчжоу и Шэньчжэня, расположенные на юге Китая, играют значительную роль в торговле с Японией. Гуанчжоу особое место занимает в работе с продукцией агропромышленного сектора, автомобильной и промышленной техники. Шэньчжэнь имеет решающее значение для торговли из-за своей близости к Гонконгу и специализируется на электронике и высокотехнологичных товарах.

Среди основных японских портов, обеспечивающих торговлю с Китаем, выделяются Токио, Иокогама, Кобэ и Нагоя. Токийский порт, будучи столичным, играет значительную роль в импорте китайской продукции, включая электронику, текстиль и машины, а также активно участвует в реэкспорте. Порт Иокогамы, один из крупнейших в Японии, обрабатывает широкий спектр грузов — от электроники до скоропортящихся товаров — и обеспечивает их эффективное распределение по промышленным центрам страны. Порт Кобэ, обладающий развитой инженерной инфраструктурой и устойчивостью к стихийным бедствиям, является ключевым логистическим узлом региона Кансай, поддерживая как внутреннее, так и международные торговые потоки, особенно в автомобильной промышленности. Порт Нагоя, расположенный в центре японского автомобилестроения, специализируется на перевалке автокомпонентов и сырья, критически важных для локального производства. Все перечисленные порты оснащены современными таможенными системами и надежной логистической инфраструктурой, что обеспечивает бесперебойную доставку грузов от судна до конечных пунктов назначения.

Динамика торгового баланса как индикатор конкурентных позиций Китая и Японии

В настоящее время Китай и Япония являются крупнейшими торговыми партнерами в регионе, несмотря на существенную конкурентную составляющую [Schulze, Blechinger-Talcott 2019, p. 725—747]. Основным торговым партнером

¹ Container port throughput, annual // UNCSTAD. March 24, 2025. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.ContPortThroughput> (дата обращения: 24.03.2025).

² Liner shipping connectivity index // UNCSTAD. December 12, 2024. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92> (дата обращения: 18.03.2025).

Японии на протяжении более полувека вплоть до 2008 г. оставались США. Однако после финансового кризиса конца 2000-х гг. экономика США переживала спад, что привело к снижению спроса. Тем временем, благодаря различным правительственным экономическим мерам, Китай смог сохранить относительно стабильное развитие экономики, демонстрируя высокие темпы роста, и стал главным экспортером для Японии в 2009—2012 гг. Затем лидерство попеременно переходило то к США (2013—2017, 2019, 2023), то к Китаю (2018, 2020—2022). В 2024 г. лидирующую позицию по японскому экспорту вновь заняли США¹.

Что касается импорта, то с момента своего выхода на первое место в рейтинге ведущих торговых партнеров Японии (2002) Поднебесная продолжает удерживать лидерство (рис. 2). Это обусловлено формированием новой экономической и торговой системы, в рамках которой японские компании для усиления международной ценовой конкурентоспособности своей продукции создают производственные мощности в Китае [Urata 2007, р. 114—138], где уровень заработной платы остается ниже, чем в Японии.

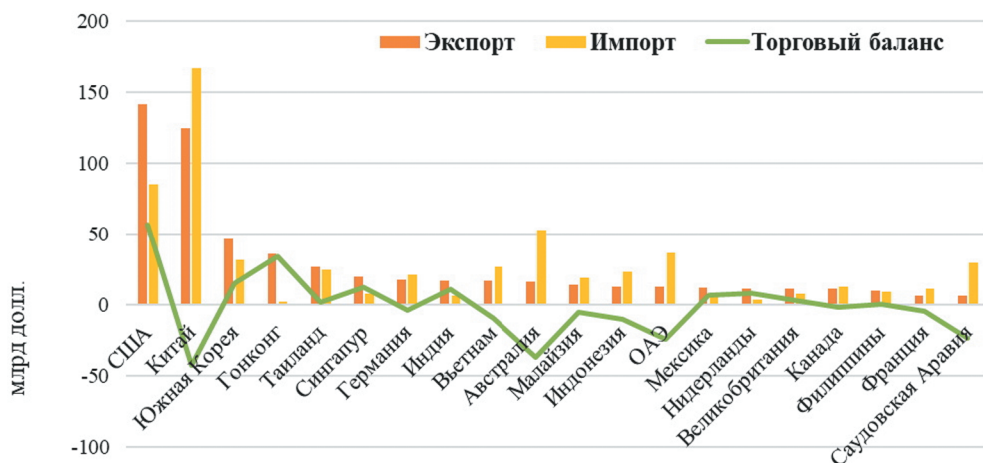


Рис. 2. Показатели внешней торговли Японии по основным торговым партнерам, 2024 г. (млрд долл.).

Источники: составлено автором по Japan Exports By Country // Trading economics. 2024. URL: <https://tradingeconomics.com/japan/exports-by-country> (дата обращения: 21.03.2025); Japan Imports By Country // Trading economics. 2024. URL: <https://tradingeconomics.com/japan/imports-by-country> (дата обращения: 21.03.2025).

Для Китая Япония сохраняет статус одного из ключевых торговых партнеров, занимая третье место в рейтинге с общим объемом товарооборота в 308,3 млрд долл. США² (рис. 3). Это положение отражает глубину экономиче-

¹ Trade Statistics of Japan // Ministry of Finance Japan. January 30, 2025. URL: https://www.customs.go.jp/toukei/shinbun/trade-st_e/2024/2024_115e.pdf (дата обращения: 20.03.2025).

² Trade and Economic Cooperation // National Bureau of Statistics of China, 2024. URL: <https://www.stats.gov.cn/sj/nds/2024/indexch.htm> (дата обращения: 01.09.2025).

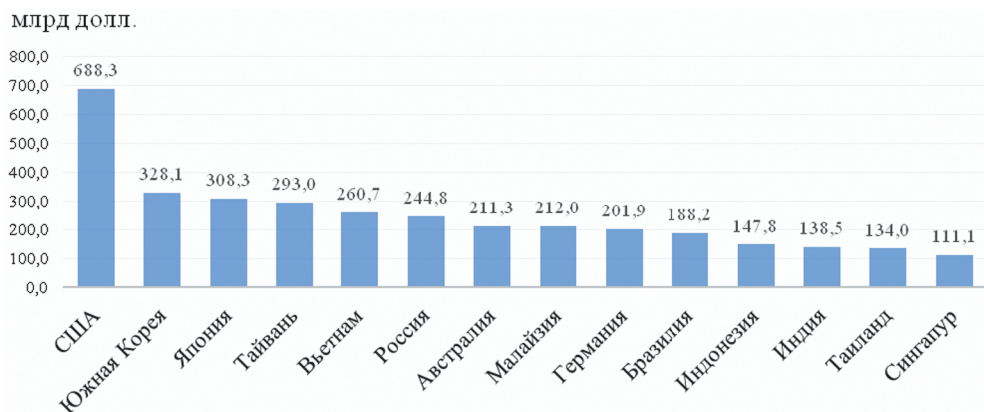


Рис. 3. Крупнейшие торговые партнеры Китая (импорт + экспорт), 2024 г. (млрд долл.).
Источник: составлено автором по International Trade and Economic Cooperation // National Bureau of Statistics of China, 2024. URL: <https://www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2024/indexch.htm> (дата обращения: 01.09.2025).

ской взаимозависимости двух стран, несмотря на периодическое обострение политических разногласий и сохраняющуюся технологическую конкуренцию.

Важно отметить, что Япония, наряду с другими азиатскими партнерами (АСЕАН, Южная Корея, Тайвань), является структурным элементом региональной производственной экосистемы. Совокупный товарооборот Китая с этими соседними экономиками кратно превышает объем торговли с любым другим внерегиональным партнером, включая ЕС и США. Это подтверждает тезис о примате региональной экономической интеграции во внешнеторговой стратегии КНР.

При этом сохранение стабильно высоких объемов торговли происходит на фоне усиления стратегического соперничества и попыток отдельных стран диверсифицировать цепочки поставок, снижая зависимость от Китая. Данные показывают, что, несмотря на эти тенденции, экономическая взаимодополняемость между Китаем и Японией остается настолько глубокой, что ее быстрое разъединение представляется маловероятным.

Что касается динамики японо-китайской торговли, то в начале 2000-х гг. Китай демонстрировал стремительный экономический рост, способствовавший увеличению его экспорта, в том числе в Японию. В балансе взаимной торговли наблюдался устойчивый приоритет Китая. С 1995 по 2024 г. имеются только два эпизода положительного сальдо Японии в торговле с Китаем (рис. 4).

В 2010 г. рост китайской экономики начал замедляться и это повлияло на динамику торговли. Торговый баланс между Японией и Китаем впервые за десятилетия изменился в пользу Японии, что стало важной вехой в экономических отношениях между двумя странами. Это явление представляет собой результат сложного взаимодействия множества факторов, среди которых — восстановление японской экономики в 2010 г. после серьезной рецессии 2008—2009 гг. на фоне глобального финансового кризиса, ослабление юаня по отношению к иене, уси-

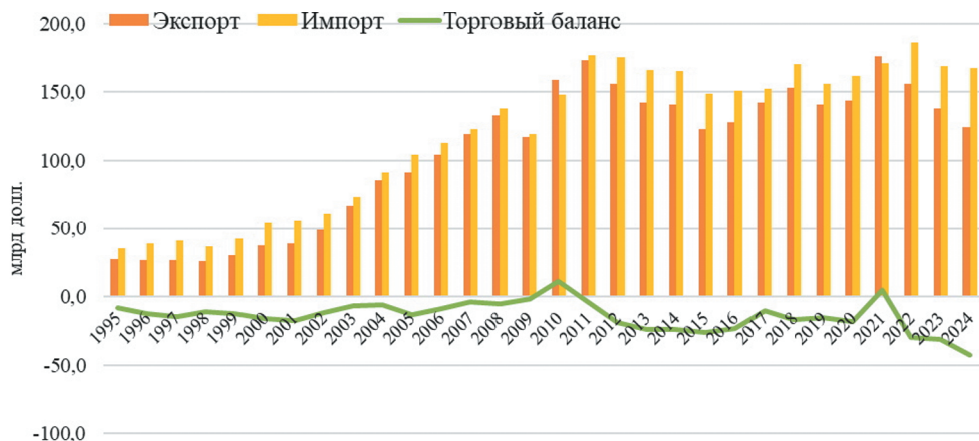


Рис. 4. Показатели внешней торговли Японии с Китаем, 1995—2024 гг. (млрд долл.).

Источники: составлено автором по Japan Exports By Country // Trading economics. 2024. URL: <https://tradingeconomics.com/japan/exports-by-country> (дата обращения: 21.03.2025); Japan Imports By Country // Trading economics. 2024. URL: <https://tradingeconomics.com/japan/imports-by-country> (дата обращения: 21.03.2025).

ление конкурентоспособности японских товаров на китайском рынке и др., что способствовало увеличению экспорта из Японии. Также японские корпорации инициировали процесс диверсификации источников снабжения, что обусловило снижение уровня зависимости от продукции китайского происхождения.

Спустя десятилетие, в 2021 г., торговый баланс между Японией и Китаем вновь изменился в пользу Японии. Среди причин этого явления — масштабные экономические изменения в связи с пандемией COVID-19: в глобальных цепочках поставок, во внутренних экономических политиках обеих стран, в условиях на международных рынках.

Японо-китайская торговля в 2024 г. сократилась как по экспорту (-3,5 %), так и по импорту (-2,6 %)¹. При этом было достигнуто рекордное положительное сальдо торгового баланса в пользу Китая в размере 42,5 млрд долл.² Этот результат обусловлен длительными макроэкономическими и геополитическими трендами, такими как укрепление технологического потенциала Китая, снижение конкурентоспособности Японии [Тимонина 2023] и структурные изменения в мировых производственно-сбытовых цепочках (табл. 6). Эти тенденции оказывают значительное влияние на экономики обеих стран, определяя новые направления сотрудничества между ними.

¹ 2024-nen no Chūgoku no bōeki, yushutsunyū tomo ni purasu seichō (Chūgoku) [China's trade, imports and exports to grow positively in 2024 (China)] // Japan External Trade Organization (JETRO). February 4, 2025. URL: <https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/02/179af94fc337ee90.html> (дата обращения: 22.03.2025). (In Japanese).

² Japan Exports By Country // Trading economics. 2024. URL: <https://tradingeconomics.com/japan/exports-by-country> (дата обращения: 21.03.2025); Japan Imports By Country // Trading economics. 2024. URL: <https://tradingeconomics.com/japan/imports-by-country> (дата обращения: 21.03.2025).

Таблица 6. Основные факторы значительного положительного сальдо Китая в торговле с Японией (2024 г.)

Факторы	Воздействие/следствие
1. Рост китайского экспорта высокотехнологичной продукции	Китай: укрепление позиций в производстве и экспорте высокотехнологичных товаров (электромобили, полупроводники, оборудование для возобновляемой энергетики, потребительская электроника). Япония: растущая конкуренция со стороны китайских компаний, которые предлагают более дешевые аналоги
2. Изменение динамики спроса на японский экспорт в Китае	Китай: замедление экономического роста и усиление внутреннего производства; активные инвестиции в развитие собственных технологий, включая искусственный интеллект, квантовые вычисления и возобновляемую энергетику
3. Изменения в глобальных цепочках поставок	Китай: диверсифицирует свои поставки сырья и компонентов, снижая зависимость от японских производителей. Япония: рост затрат на импорт из-за глобальной инфляции и значительное ослабление иены (2023—2024) по отношению к доллару и юаню
4. Политические и экономические тренды	Китай: усиление торговли с азиатскими партнерами, включая Японию, на фоне торговых ограничений и санкций США и их союзников. Япония: как союзник США, вынуждена соблюдать ограничения, что негативно сказывается на ее экспорте в Китай; рост цен на энергоносители (энергетический кризис), увеличение затрат на производство, девальвация иены = японский импорт более дорогой, а экспорт менее конкурентоспособный
5. Пандемия COVID-19 и ее последствия	Китай: ускорение цифровизации и автоматизации производства в Китае повышает конкурентоспособность китайских товаров. Япония: замедление экономического восстановления ослабило позиции на мировом рынке

Источники: оставлено автором по [Елистратов, Пилоян, 2021, с. 7—13; Тимонина 2023]¹.

Характер торговли имеет ярко выраженную индустриальную направленность, отражающую формирование внутриотраслевого и межотраслевого разделения труда между странами. Япония выступает для Китая критически важным поставщиком высокотехнологичных компонентов, машин и оборудования. Китай поставляет в Японию продукцию общего машиностроения, электромашиностроения, электронику, одежду, мебель, кожгалантерею, продукты питания и др.²

¹ Dōmoto, Kenta; Kitagawa, Ryo; Tanaka, Takahiro (2025). Nihon keizai no genkyō [Japanese Economy] // Mitsubishi Research Institute. February, 2025. URL: https://www.mri.co.jp/knowledge/insight/ecoutlook/2025/i5inlu000001i7vk-att/nr20250218pec_02_japan.pdf (дата обращения: 20.03.2025). (In Japanese).

² Trade Statistics of Japan // Ministry of Finance Japan. January 30, 2025. URL: https://www.customs.go.jp/toukei/shinbun/trade-st_e/2024/2024_115e.pdf (дата обращения: 20.03.2025).

Китайско-японские торговые отношения носят амбивалентный характер, сочетая в себе элементы острой технологической конкуренции и устойчивой структурной взаимозависимости, и продолжают оставаться важнейшим фактором экономической динамики в Восточной Азии.

Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о двойственном характере китайско-японских отношений в сфере морской торговли. С одной стороны, историческая взаимозависимость и экономические интересы способствуют развитию сотрудничества, включая технологический обмен и интеграцию в глобальные транспортные сети. С другой стороны, геополитическая конкуренция и стремление обеих стран к усилению собственных позиций в регионе создают напряженность, особенно в условиях торговых ограничений и санкций.

Анализ динамики торгового баланса показывает, что Китай постепенно укрепляет свои позиции за счет экспорта высокотехнологичной продукции, в то время как Япония вынуждена адаптироваться к новым вызовам, включая диверсификацию цепочек поставок и развитие собственных технологий в других странах (таких, как Южная Корея, Вьетнам, Индия, Индонезия и Тайвань). Тем не менее, несмотря на периодические кризисы, морская торговля остается важным стабилизирующим фактором в двусторонних отношениях.

В краткосрочной перспективе экономическая нестабильность и политическая напряженность могут привести и уже приводят к сокращению товарооборота, вероятно еще больший рост конкуренции. Китай продолжит вытеснять японские товары на внутреннем рынке и рынках третьих стран, благодаря более низким ценам и развитию технологий. Обе страны могут вводить ограничения для защиты внутренних производителей. В среднесрочной перспективе Япония будет стремиться снизить зависимость от Китая, усиливая сотрудничество с другими азиатскими странами и США. Китай продолжит инвестировать в высокотехнологичные отрасли, что усилит конкуренцию с Японией в области искусственного интеллекта, робототехники и чипов. Обе страны будут развивать возобновляемую энергетику, что может создать новые точки сотрудничества. В долгосрочной перспективе возможен рост взаимодействия в области зеленых технологий, цифровой экономики и здравоохранения. Сокращение населения в обеих странах может привести к пересмотру моделей экономического роста. Участие в соглашениях о RCEP и о Сотрудничестве на рынке третьих сторон (Third-Party Market Cooperation, TPMC) [Zhang 2019, p. 310—329; Zhang 2024, p. 1—20] может смягчить торговые противоречия.

Торговые отношения между двумя странами, играющие ключевую роль для их экономик, в последние годы сталкиваются с вызовами: глобальные кризисы, политическая напряженность и внутренние проблемы создают неопределенность в развитии двустороннего взаимодействия. Дальнейшее сотрудничество во многом определится умением сторон сочетать экономическую целесообразность с геополитическими ограничениями, а также способностью адаптироваться к ме-

няющимся экономическим и политическим условиям. Важными шагами для снижения рисков и укрепления партнерства могут стать совместные инфраструктурные проекты и углубление региональной интеграции.

Библиографический список

Булатов А.С., Ребрей С.М., Сенюк Н.Ю. Перспективы экономической глобализации Японии. *Перспективы экономической глобализации* / под ред. А.С. Булатова. М.: КНОРУС, 2019. С. 511—528.

Гордеева И.В. Инициатива Китая «Один пояс, один путь» и позиция Японии: конфронтация или взаимодействие? / *Проблемы Дальнего Востока*. 2020. № 3. С. 53—66. URL: <https://doi.org/10.31857/S013128120010378-6>

Дун В. Эволюция роли Китая в Азиатско-Тихоокеанском регионе // *США и Канада: экономика, политика, культура*. 2024. № 8(656). С. 63—73. URL: <https://doi.org/10.31857/S2686673024080064>.

Елистратов А.С., Пилюн М. Г. Внешняя торговля Японии: историко-экономический анализ // *Журнал исторических исследований*. 2021. Т. 6. № 2. С. 7—13.

Казанцев А.Е. Проблема Южно-Китайского и Восточно-Китайского морей в контексте исторической политики Китая в отношении Японии // *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. 2023. Т. 3. № 2(59). С. 212—223. URL: <https://doi.org/10.31696/2072-8271-2023-3-2-59-212-223>

Киреева А.А. Япония в контексте китайско-американской конфронтации. «Новая холодная война» в Азии. *Глобальное и региональное измерение* // под ред. Д.В. Стрельцова. М.: Аспект Пресс. 2025. С. 67—102.

Кистанов В.О. Китай и Япония: хроника отношений. *Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура* 2017—2018 / под ред. С.Г. Лузянина. М.: Форум. 2018. С. 315—321.

Лебедева И.П. Япония в XXI веке: взгляды и оценки российских японоведов. *Современное российское японоведение: оглядываясь на путь длиною в четверть века* / под редакцией Д. В. Стрельцова. М.: АИРО-XXI. 2015. С. 386—436.

Морозов Ю.В. Глобальные позиции Китая и перспективы их развития в XXI веке // *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. 2020. Т. 25. № 25. С. 80—95. URL: <https://doi.org/10.24411/2618-6888-2020-10005>.

Нелидов В.В., Стрельцов Д.В. Япония в «новой холодной войне»: путь к «нормальному государству». «Новая холодная война» в Азии. *Глобальное и региональное измерение* / под ред. Д.В. Стрельцова. М.: Аспект Пресс. 2025. С. 46—67.

Семенова Н.К. Морские порты Китая: современное состояние и перспективы развития. М.: ИВ РАН. 2023.

Тимонина И.Л. Япония в глобальной экономике: реалии и прогнозы XXI века. *Новые тренды в экономической глобализации* / под ред. А.С. Булатова, Н.В. Галищевой, М.А. Максаковой. М.: Аспект пресс. 2023. С.193—215.

Уразаева Ф.П. Япония и Китай: сотрудничество в Восточной Азии // *Вопросы политологии*. 2018. Т. 8. № 10 (38). С. 824—830.

Шульга Н.Г. Японо-китайское экономическое сотрудничество, влияние Японии на рост экономики Китая. *Наука сегодня: глобальные вызовы и механизмы развития*. Часть 2. Вологда: ООО «Маркер». 2018. С. 124—127.

Япония: события 11 марта 2011 года. Итоги и уроки / под. ред. С.Б. Маркарянц Э.В. Молодяковой. М.: АИРО-XXI. 2012.

References

Bulatov, A., Rebrei, S., & Senyuk, N. (2019). Perspektivy ekonomicheskoi globalizatsii Yaponii. [Prospects for Japan's Economic Globalization]. In A. Bulatov (ed.), *Perspektivy ekonomicheskoi globalizatsii* [Prospects for Economic Globalization] (pp. 511—528). Moscow: KNORUS. (In Russian).

Dong, W. (2024). Evolyutsiya roli Kitaya v Aziatsko-Tikhookeanskom regione [The Evolution of China's Role in the Asia-Pacific Region]. *SShA i Kanada: ekonomika, politika, kul'tura* [US and Canada: Economy, Politics, Culture], 8 (656), 63—73. URL: <https://doi.org/10.31857/S2686673024080064> (In Russian).

Elistratov, A. & Piloyan, M. (2021). Vneshnyaya trgovlya Yaponii: istoriko-ekonomicheskii analiz [Japan's Foreign Trade: Historical and Economic Analysis]. *Zhurnal istoricheskikh issledovaniy* [Journal of Historical Research], 6 (2), 7—13. (In Russian).

Gordeeva, I. (2020). Initsiativa Kitaya «Odin poyas, odin put'» i pozitsiya Yaponii: konfrontatsiya ili vzaimodeistvie? [China's Belt and Road Initiative and Japan's Position: Confrontation or Cooperation?]. *Problemy Dal'nego Vostoka*, 3, 53—66. URL: <https://doi.org/10.31857/S013128120010378-6> (In Russian).

Kazantsev, A. (2023). Problema Yuzhno-Kitaiskogo i Vostochno-Kitaiskogo morei v kontekste istoricheskoi politiki Kitaya v otnoshenii Yaponii [The Problem of the South China and East China Seas in the Context of China's Historical Policy]. *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nyye problemy razvitiya*, Vol. 3, Is. 2 (59), 212—223. URL: <https://doi.org/10.31696/2072-8271-2023-3-2-59-212-223> (In Russian).

Kireeva, A. (2025). Yaponiya v kontekste kitaisko-amerikanskoi konfrontatsii [Japan in the Context of the Chinese-American Confrontation]. In D. Streltsov (ed.), «Novaya kholodnaya voyna» v Azii. *Global'noe i regional'noe izmerenie* [«New Cold War» in Asia. Global and Regional Dimension] (pp. 67—102). Moscow: Aspekt Press. (In Russian).

Kistanov, V. (2018). Kitai i Yaponiya: khronika otnoshenii [China and Japan: Chronicle of Relations]. In S. Luzyanin (ed.), *Kitaiskaya Narodnaya Respublika: politika, ekonomika, kul'tura 2017—2018* [People's Republic of China: Politics, Economy, Culture 2017—2018] (pp.315—321). Moscow: Forum. (In Russian).

Lebedeva, I. (2015). Yaponiya v XXI veke: vzglyady i otsenki rossiiskikh yaponovedov [Japan in the 21st Century: Views and Assessments of Russian Japanologists]. In

D. Streltsov (ed.), *Sovremennoe rossiiskoe yaponovedenie: oglyadyvayas' na put' dlinoyu v chetvert' veka* [Contemporary Russian Japanese Studies: Looking Back at the Quarter-Century-Long Path] (pp. 386—436). Moscow: AIRO-XXI. (In Russian).

Morozov, Yu. (2020). Global'nye pozitsii Kitaya i perspektivy ikh razvitiya v XXI veke [Global Positions of China and Prospects for Their Development in the 21st Century]. *Kitai v mirovoi i regional'noi politike. Istoriya i sovremennost'*, 25 (25), 80—95. URL: <https://doi.org/10.24411/2618-6888-2020-10005> (In Russian).

Nelidov, V. & Streltsov, D. (2025). Yaponiya v «novoi kholodnoi voine»: put' k «normal'nomu gosudarstvu» [Japan in the «New Cold War»: The Path to a «Normal State»]. In D. Streltsov (ed.) «*Novaya kholodnaya voyna*» v Azii. *Global'noe i regional'noe izmerenie* [«New Cold War» in Asia. Global and Regional Dimension] (pp. 46—67). Moscow: Aspekt Press. (In Russian).

Semenova, N.K. (2023). *Morskie porty Kitaya: sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya* [Seaports of China: Current Status and Development Prospects]. Moscow: Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences. (In Russian).

Shulga, N. (2018). Yaponno-kitaiskoe ekonomicheskoe sotrudnichestvo, vliyanie Yaponii na rost ekonomiki Kitaya [Japanese-Chinese Economic Cooperation, Japan's Influence on China's Economic Growth]. In *Nauka segodnya: global'nye vyzovy i mekhanizmy razvitiya* [Science Today: Global Challenges and Development Mechanisms], Part 2 (pp. 124—127). Vologda: OOO «Marker». (In Russian).

Timonina, I. (2023). Yaponiya v global'noi ekonomike: realii i prognozy XXI veka [Japan in the Global Economy: Realities and Forecasts of the 21st Century]. In A. Bulatov, N. Galishcheva, M. Maksakova (eds.), *Novye trendy v ekonomicheskoi globalizatsii* [New Trends in Economic Globalization] (pp. 193—215). Moscow: Aspekt Press. (In Russian).

Urazaeva, F. (2018). Yaponiya i Kitai: sotrudnichestvo v Vostochnoi Azii [Japan and China: Cooperation in East Asia]. *Voprosy politologii*, Vol. 8, Is. 10 (38), 824—830. (In Russian).

Yaponiya: sobytiya 11 marta 2011 goda. Itogi i uroki [Japan: Events of March 11, 2011. Results and Lessons]. (2012). Ed. by S. Markaryants, E. Molodyakova. Moscow: AIRO-XXI. (In Russian).

* * *

Burns, K.G. (2000). China and Japan: Economic Partnership to Political Ends. *Stimson Center, Economic Confidence-Building and Regional Security*, 27—58.

Mayers, W.F. & King, C. (1867). The Treaty Ports of China and Japan: A Complete Guide to the Open Ports of Those Countries, Together with Peking, Yedo, Hongkong and Macao. In *Forming a Guide Book & Vade Mecum for Travellers, Merchants, and Residents in General*. London: Trubner and Company.

Nagy, S.R. (2013). Territorial Disputes, Trade and Diplomacy: Examining the repercussions of the Sino-Japanese territorial dispute on bilateral trade. *China Perspectives*, 4, 46—57. URL: <https://doi.org/10.4000/chinaperspectives.6321>

Nagy, S.R. (2023). Re-defining the ASEAN—Japan Relationship. *East Asia Forum Quarterly*, 15 (3), 27—30. URL: <https://doi.org/10.59425/eabc.1697148022>

Schulze, K. & Blechinger-Talcott, V. (2019). Introduction Special Issue: Dimensions of Sino-Japanese Rivalry in a Global Context. *The Pacific Review*, 32, 725—747. URL: <https://doi.org/10.1080/09512748.2019.1569116>

Urata, S. (2007). The Creation of Regional Production Networks in Asia Pacific: The Case of Japanese Multinational Corporations. In Juan J. Palacios (ed.), *Multinational Corporations and the Emerging Network Economy in Asia and the Pacific* (pp. 114—138). London, Routledge.

Wu, Chongbo & Yao, Yungui. (2018). Riben Haiyang Jingji Fazhan yiji yu Zhongguo de Jingzheng Hezuo [The Development of Japan's Marine Economy and the Competition — Cooperation Relations Between Japan and China]. *Contemporary Economy of Japan*, 6 (222), 59—68. URL: <https://doi.org/10.16123/j.cnki.issn.1000-355x.2018.06.006>

Zhang, Muhui. (2024). Sino-Japanese Third-Party Market Cooperation: Asymmetries of Economic Diplomacy and Politico-Economic Gaps. *Japanese Journal of Political Science*, 25 (1), 1—20. URL: <https://doi.org/10.1017/S1468109923000269>

Zhang, Youyi. (2019). Third-Party Market Cooperation Under the Belt and Road Initiative: Progress, Challenges, and Recommendations. *China International Strategy Review*, 1, 310—329. URL: <https://doi.org/10.1007/s42533-019-00026-7>

Поступила в редакцию: 27.03.2025

Принята к публикации: 21.07.2025

Received: 27 March 2025

Accepted: 21 July 2025