Устранение теневого сектора в японо-российской торговле: национальные подходы к импорту крабов и экспорту поддержанных автомобилей

Белов Андрей Васильевич

Д-р экон. наук, профессор, профессор кафедры экономики Университета префектуры Фукуи

е-mail: abelov@fpu.ac.jp

Belov Andrey, V.

Fukui Prefectural University

Fukui, Japan

Аннотация. В начале 2010-х годов в торговле между соседними провинциями Японии и России произошли серьезные изменения. В частности, международное сотрудничество позволило ликвидировать незаконные поставки российских крабов, а рационализация внутреннего оборота поддержанных автомобилей в Японии привела к сокращению нелегального вывоза. В первом случае устранение теневой экономики вызвало резкое падение торговли, что свидетельствует о существовании компромисса между охраной ресурсов и наращиванием объемов операций. Во втором случае снижение оборота было связано с состоянием российского автомобильного рынка: кризисным падением продаж, изменением спроса на поддержанные автомобили и протекционистскими ограничениями со стороны российского правительства. С учетом этого можно говорить о существовании различных подходов к устранению теневого сектора со стороны Японии и России. Меры по расширению двустороннего сотрудничества должны учитывать указанные отличия.

Ключевые слова: японо-российские отношения, международная торговля, теневая экономика, нелегальный промысел крабов, торговля поддержанными автомобилями.

ELIMINATION OF THE SHADOW ECONOMY IN JAPAN-RUSSIA TRADE: COUNTRY-SPECIFIC APPROACHES TO IMPORTS OF CRABS AND EXPORTS OF USED VEHICLES

Abstract. The early 2010s brought significant changes to the regional trade between neighboring provinces of Japan and Russia. In particular, international cooperation has allowed elimination of illegal deliveries of Russian crabs, and the rationalization of domestic used cars circulation in Japan has reduced stolen vehicles' exports. In the first case, reduction of the shadow economy caused a sharp drop in trade, indicating a trade-off between sustainability of marine resources and volumes of operations. In the second case, the decrease of Japanese used cars exports to Russia was connected to the state of the Russian automotive market: crisis drop in sales, changes in domestic demand for second-hand cars and protectionist restrictions by the Russian government. Therefore, it is possible to speak about country-specific approaches for elimination of shadow economy in Japan and Russia. These differences should be considered in development of bilateral economic cooperation.

Keywords: Japan-Russia relationships, international trade, shadow economy, illegal catching of crabs, used vehicles trade.

В 2015 г. японо-российская торговля существенно сократилась под влиянием снижения цен на российские энергоносители и падения спроса на японские машины и оборудование. Тем не менее количественные потери сопровождались качественными приобретениями и, прежде всего, переменами в импорте российских крабов и морепродуктов, а также в экспорте японских поддержанных автомобилей. В настоящее время обмен данными товарами составляет 6-7% товарооборота, тем не менее в середине 1990-х – начале 2000-х гг. их доля достигала 30–40%, причем значительная часть торговли осуществлялась нелегальным образом. Теневой сектор в этих двух сферах являлся олицетворением негативных переходных процессов в двусторонних отношениях, а борьба с ним привлекала серьезное внимание обеих стран. В ходе устранения теневого сектора проявилась разница национальных подходов к регулированию экономики. Поэтому сравнение шагов России и Японии представляет интерес с точки зрения культурного разнообразия в формировании среды международного бизнеса.

В 1990–2000-х гг. в поставках рыбы и морских биоресурсов из России широкое распространение имело браконьерство, уклонение от уплаты налогов, нарушение таможенных правил, социальные проблемы в японских портах в связи с наплывом российских моряков и другие негативные явления. Подобные проблемы у России существовали в торговле морскими биоресурсами с целым рядом прибрежных государств, однако в отношениях с Японией теневой сектор достиг наиболее крупных размеров. Косвенным отражением этого являлось несовпадение таможенной статистики России об экспорте и Японии – об импорте морепродуктов. Только за период 1994–2002 гг. превышение японских данных над российскими составило 52,1 миллиарда долларов [1, с.133]. Разумеется, не все статистические различия можно отнести на счет теневого сектора. Правильнее было бы сравнить объемы допустимого улова (ОДУ) и показатели реального вылова или экспорта, разницу которых без всякого оговора следует считать индикатором браконьерской добычи. Относительно крабов (самых дорогих морских биоресурсов, которые чаще всего становятся объектом незаконного промысла) специалисты Всемирного фонда дикой природы (WWF) сделали вывод, что в последнее десятилетие их незаконный вылов на Дальнем Востоке России превышал допустимый уровень в 1,7–4 раза, а местная популяция находилась на грани исчезновения [2, с. 4] .

На протяжении 2000–2010-х гг. величина теневого сектора в области крабовой торговли постепенно сокращалась вслед за усилением контроля и повышением ответственности промысловиков. Тем не менее ситуация улучшалась настолько медленно, что российское правительство приняло решение обратиться к странам-импортерам с просьбой о контроле внешней торговли. Японская сторона долгое время отказывалась от переговоров (по сообщениям СМИ – из-за коррумпированности российских чиновников и различного подхода к регулированию промысла в районе «Северных территорий» –Южных Курил), а затем ссылалась на правило неразглашения информации о деятельности частных рыболовецких компаний. В ходе переговоров импользовались самые разные инструменты – от экологических соображений до запрета экспорта живого краба из российской экономической зоны в 2007–2011 гг.. Определенную роль сыграло привлечение к проблеме внимания международной общественности в лице WWF. В итоге аргументы российской стороны были приняты во внимание. В сентябре 2012 г. правительства России и Японии заключили Соглашение о предотвращении незаконного промысла, в апреле 2014 г. японская сторона ввела в действие новую процедуру таможенного контроля за импортом краба из России или из третьих стран, основанную на обмене информацией с российскими таможенными службами. К декабрю 2015 г., по мнению специалистов, «масштабные поставки браконьерского краба в порты Японии... практически прекратились» [4, с. 1].

Резкий взлет и последующее сокращение импорта краба из России было связано именно с динамикой незаконного промысла, поскольку ОДУ и официальные цифры вылова менялись незначительно. Устранение нелегального бизнеса привело к резкому сокращению импорта из России. Тем не менее создание прозрачной системы организации в этой области японо-российской торговли заложило фундамент для сохранения морских биоресурсов, что должно послужить устойчивому и взаимовыгодному развитию двусторонних отношений.

Расчеты за браконьерского краба в японских портах зачастую велись в наличной валюте, часть которой моряки немедленно тратили на закупку поддержанных японских автомобилей. С середины 1990-х гг. последние заняли лидирующие позиции в экспортных поставках из Японии в Россию. Пик экспорта поддержанных автомобилей из Японии в Россию пришелся на 2008 г., когда было вывезено 517 456 машин. Необходимо добавить, что, по оценкам специалистов, в 2003 г. примерно 60 тысяч автомобилей было похищено и вывезено из страны международными преступными организациями. Общее количество зарегистрированных случаев кражи автомобилей составляло 64 233, следовательно, как утверждают японские специалисты, почти все (93,4%) похищенные автомобили вывозились из страны [6, с.6]. Неудивительно, что даже у законопослушных дилеров иногда возникали основания опасаться за репутацию своего бизнеса. Именно с этих позиций следует рассматривать действия японских властей по упорядочению торговли поддержанными автомобилями в середине 2000-х гг. В частности, экспорт был сконцентрирован в крупных портах, появились специальные причалы и стоянки для погрузки, введено правило обязательного таможенного оформления вне зависимости от стоимости машины. В дополнение к этому усилился контроль за оборотом поддержанных автомобилей на внутреннем рынке, для чего началась регистрация номеров двигателей, развернулась кампания по предотвращению угонов и т.п. За 10 с небольшим лет властям Японии удалось переломить тенденцию и добиться четырехкратного снижения автомобильных краж (до 9421 в первые 8 месяцев 2015 г.), а значит, и пропорционально сократить долю незаконного экспорта в объеме вывезенных поддержанных машин (с 8,2% в 2003-м до 1,2% в 2015 г.).

Важно подчеркнуть, что усиление контроля в этой сфере велось постепенно. Сохранялись и расширялись возможности входа на рынок и добросовестной конкуренции. В частности, с начала 2000-х гг. в Японию начали активно проникать российские компании. В 2004 и 2006 гг. в порту Фукуи (морское побережье Японии) были зарегистрированы 2 российские фирмы, которые занялись экспортом подержанных автомобилей и запчастей. Прочные связи со сбытовыми точками в России стали их важнейшим конкурентным преимуществом (этот вывод можно сделать на основе регулярных опросов представителей компаний, проведенных автором в 2007–2015 гг.). Именно их усилиями экспорт автомобилей через порт Фукуи в 2008 г. был доведен до 21 561 штуки [3, с. 1].

Увеличение экспорта привело к использованию специальных судов типа «Ро-ро» для перевозки подвижного состава, а также четкой организации процедур поиска, закупки, доставки до порта, предпродажной подготовки, таможенной очистки и отгрузки автомобилей. Всего за несколько лет операции в Фукуи вышли за пределы «гаражного бизнеса» и приобрели следующий вид: российский покупатель самостоятельно выбирал подержанный автомобиль на японском интернет-аукционе и вносил аванс в российский офис, а связанная компания в Японии выкупала заказанную машину, проводила техосмотр и осуществляла гарантированную доставку. По этой же схеме работало и большинство других расположенных в Японии российских экспортеров. Фактически большинство дилеров по торговле подержанными автомобилями превратились в эффективных торговых посредников, действующих строго в правовом поле и быстро реагирующих на изменения конъюнктуры.

Повышение российских таможенных пошлин и введение утилизационного сбора на подержанные иномарки в 2009 г. привело к падению продаж. На протяжении 2–3 лет компании из Фукуи пытались компенсировать потери за счет поставок разрезанных (half-cut) автомобилей по таможенным ставкам запчастей. Затем в ассортименте торговли начала расти доля грузовиков, автобусов и машин специального назначения. Однако в 2015 г. кризис в российской экономике привел к настолько глубокому падению спроса, что экспорт фактически прекратился (4 автомобиля за 12 месяцев). Обе компании закрыли площадки в Фукуи, одна из них полностью завершила деятельность в Японии, а вторая перевела часть оставшихся сотрудников в соседний крупный порт Тояма. Автомобильная торговля Фукуи и России полностью прекратилась. Да и общие поставки подержанных машин из Японии в Россию к 2015 г. упали до 40 913 штук. Это было в 2,9 раза меньше предыдущего года, в 12,6 раза меньше пикового 2008 г. и примерно соответствовало уровню 2001–2002 гг.

Торговля подержанными автомобилями изменилась и в самой России. Объединение рынка импортных и произведенных внутри страны машин, распространение интернет-аукционов, появление крупных оптовых компаний, зарубежные инвестиции в дилерские сети из той же Японии – все это появилось в 2010-х гг. сначала во Владивостоке, а затем и во многих других крупных городах. В результате данная сфера стала примером роста частного мелкого и среднего бизнеса не только без какой-либо поддержки государства, но и в условиях постоянных попыток ограничить приток дешевых подержанных иномарок и конкуренцию зарождающемуся внутреннему автомобильному производству [4, с. 48].

Снижение экспорта японских подержанных машин в Россию стало результатом ряда причин, из которых главные относятся к состоянию российского автомобильного рынка. Меры японских властей по предотвращению автомобильных краж и усилению контроля за оборотом подержанных автомобилей мало сказались на объемах торговли, по крайней мере на работе законопослушных дилеров. Борьба с теневым рынком стала не фактором сдерживания и причиной падения экспорта, а стимулом институциональной эволюции автомобильной торговли.

Проведенный анализ позволяет заключить, что в политике устранения теневого сектора из торговли крабами и подержанными автомобилями Япония и Россия проводят во многом отличающуюся политику. Перспективы японо-российского сотрудничества в двух названных областях также определяются динамикой различных факторов, а именно: предложения в импорте крабов и спроса в экспорте подержанных машин. Меры по расширению сотрудничества должны учитывать указанные отличия.

Список литературы

1. *Белов А.В.* Некоторые проблемы развития японо-российской торговли // Проблемы Современной Экономики. 2004. № 3 (11). С.132-135.
2. Всемирный фонд дикой природы. Нелегальный российский краб: исследование торговых потоков [Электронный ресурс]. URL: www.wwf.or.jp (дата обращения 10.01.2016 г.).
3. *Займусё.* Бозки токэй. (Министерство финансов Японии. Торговая статистика. На японском яз.) [Электронный ресурс]. URL: www.customs.go.jp (дата обращения 10 января 2016 г.).
4. *Сайто Т.* Росиа кёкуто туюкося бидзинэсу гэнти хококу. (Сообщение с места событий: бизнес подержанных автомобилей на Дальнем Востоке России. На японском яз.) // Тёса Гэппо. 2015. № 5. С.46-56.
5. Фишнет.ру. Браконьерские поставки краба на рынки АТР неуклонно падают [Электронный ресурс]. URL: www.fishnet.ru (дата обращения 16.01.2016 г.).
6. *Otake T.* Foreigners Dominate Used-Vehicle Export Trade in Japan // The Japan Times. 2004. June 3. P.6.