DOI 10.24412/2658-5960-2024-45-124-143
УДК 947.088(571.6)«199-201»

Юлия Николаевна Ковалевская[1]
tupa67@mail.ru

Елена Сергеевна Волкова[1]
elenavolkova1@yandex.ru

ИСТОРИЯ «ПРАВОГО РУЛЯ» НА ПОСТСОВЕТСКОМ ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ: СОЦИАЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ДИНАМИКА

Авторы рассматривают трансграничную торговлю подержанными японскими автомобилями на Дальнем Востоке России в долговременной исторической ретроспективе (1990—2000) в контексте динамики социально-экономических институтов, выявляя роль политики федерального центра в данном процессе. «Праворульный» бизнес явился феноменом открытой рыночной экономики, использующим региональное конкурентное преимущество — близость к странам АТР. Он сыграл выдающуюся роль в преодолении кризиса 1990-х гг., породил новую массовую сферу занятости, независимую от государства, сформировал специфические повседневные практики, образ жизни и повлиял на региональную идентичность дальневосточников. Развитие новой отрасли сопровождалось «транспортной революцией» в регионе: в условиях развала системы общественного (государственного) транспорта произошёл ускоренный переход на частный автомобильный транспорт. Тем не менее политика федеральных властей была направлена на ограничение этой отрасли экономики, несмотря на социальные и политические издержки. Ограничительные меры неизменно инициировали волну недовольства широких слоёв населения. Приведены доказательства, что «праворульный» бизнес, с одной стороны, и бизнес по производству и продаже новых автомобилей (пользующийся поддержкой государства), с другой, имеют глубокие институциональные различия. Авторы заключают, что эволюция авторынка является отражением общей ситуации в экономике региона: свободная «фронтирная» экономика и децентрализованный инклюзивный рынок 1990-х гг., открытый для миллионов акторов, превращаются в более зарегулированную, иерархическую, экстрактивную структуру.

Ключевые слова: российский Дальний Восток, автобизнес, «правый руль», трансграничная торговля, практики выживания, «карман эффективности», инклюзивные и экстрактивные институты.

[1] Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток, Россия.

Yuliya N. Kovalevskaya[2]
tupa67@mail.ru
Elena S. Volkova[2]
elenavolkova1@yandex.ru

HISTORY OF "RIGHT HAND DRIVE" IN THE POST-SOVIET FAR EAST: SOCIAL SIGNIFICANCE AND INSTITUTIONAL DYNAMICS

The authors consider cross-border trade in used Japanese cars in the Russian Far East in a long-term historical retrospective (1990—2020) in the context of the dynamics of socio-economic institutions, identifying the role of the policy of the federal center in this process. "Right-hand drive" business was a phenomenon of an open market economy, using the regional competitive advantage — proximity to the Asia-Pacific countries. He played an outstanding role in overcoming the crisis of the 1990s, gave birth to a new mass sphere of employment, independent of the state, shaped specific everyday practices, a way of life, and influenced the regional identity. The development of the new industry was accompanied by a "transport revolution" in the region: in the context of the collapse of the public (state) transport system, there was an accelerated transition to private automobile transport. However, government policy was aimed at limiting this sector, despite the social and political costs. Restrictive measures have invariably initiated a wave of discontent among general population. The authors conclude that evolution of the car market is a reflection of the general situation in the regional economy: a free "frontier" economy and a decentralized inclusive market of the 1990s, open to millions of actors, turns into a regulated, hierarchical, extractive structure.
Keywords: Russian Far East, auto business, "right hand drive", cross-border trade, survival practices, "pocket of efficiency", inclusive and extractive institution.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Во всех постсоветских государствах после распада централизованной плановой экономики возникли массовые стихийные рыночные практики, в процессе которых были найдены и освоены виды бизнеса, основанные на использовании региональных (локальных) конкурентных преимуществ. Одним из них был сам постсоветский фронтир — контактная зона с относительно прозрачными границами, наличием трансграничных связей и социальных сетей, унаследованных из советского прошлого или создаваемых заново. В 1990-х гг. здесь возникает самый демократичный вид бизнеса — челночная торговля [21].

Тема «правого руля» в академическом дискурсе затрагивалась как часть изучения трансграничной торговли экономистами, социологами

[2] Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia.

и антропологами в контексте трансформации постсоветской экономики, социальных институтов и повседневных практик. В международном проекте под руководством С. Фелингс «Неформальные рынки и торговля в Центральной Азии и на Кавказе» на основе полевых исследований в Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Пакистане, Китае и пограничных с ними странах показывается, как неформальные рынки и челночная торговля стали одним из ключевых механизмов трансформации постсоветских стран, формирования новых элит и в более широком смысле — стихийной глобализации [34]. Применительно к Сибири тема неформальных рынков, трансграничной торговли и «челночного бизнеса» также раскрыта в ряде работ [17]. Дальневосточная специфика этого процесса отражена в трудах Л.Е. Бляхера [5], Н.П. Рыжовой [24], Т.Н. Журавской [11] и др. Однако специального рассмотрения этого вопроса в рамках исторического исследования в 30-летней ретроспективе до сих пор не было.

Цель настоящего исследования — выявить зарождение, проследить эволюцию и определить дальневосточную специфику трансграничной торговли праворульными автомобилями в 1990—2020 гг. в контексте динамики социально-экономических институтов и роль государственной региональной политики в этом процессе.

Авторы использовали исторические методы — нарративный, историко-генетический и сравнительный (контрастное и индивидуализирующее сравнение), с элементами историко-антропологического подхода («плотного описания», анализа отдельных кейсов). Статья опирается на комплекс исторических источников: правовые акты, данные статистики, экспертный анализ (по автомобильной отрасли), интервью, воспоминания, документальные и художественные тексты, средства массовой информации и др.

Анализ эмпирического материала и выход на более высокий уровень обобщения производились с опорой на институциональный подход, так как концепт «институт» связывает экономические отношения с политическим принуждением, социальными нормами и практиками. Использовались концепции «экстрактивных/инклюзивных институтов» и «карманов эффективности», которые являются вариантом типологии в рамках сравнительно-исторического подхода (метод контрастного сравнения) к изучению разных социально-экономических систем, элементов экономической системы или этапов её развития.

Реформы 1990-х гг. привели дальневосточную экономику и, в частности, трудовую сферу в состояние глубокого кризиса. В 1993—1999 гг. общая численность занятых в регионе снизилась на 518,7 тыс. чел., ВРП в 1998 г. составлял меньше половины от уровня 1990 г. [20, с. 70]. Разрушение производственных связей с европейской частью России и рост авиа- и железнодорожных тарифов (более чем в 10 раз) заставили дальневосточные предприятия и экономически активных граждан

переориентироваться с внутрироссийского рынка на рынки АТР. Сопоставление абсолютных показателей трансграничного взаимодействия Дальнего Востока и АТР за 1990—2019 гг. позволяет в целом определить его динамику как активный рост: за этот период товарооборот в реальном выражении увеличился более чем в 2,1 раза [13, с. 37]. На базе трансграничной торговли сформировалась экономика, включающая свободные, а отчасти и теневые потоки природных ресурсов (уголь, лес, рыба), потребительских товаров массового спроса (продукты, одежда, бытовая техника) и автомобилей.

В бизнесе по продаже и обслуживанию японских подержанных автомобилей с правым рулём фактор такого рыночного конкурентного преимущества, как открытая граница со странами АТР, играл значительную роль. Однако немаловажным обстоятельством было также изменение социальных условий: снижение роли государственного (общественного) транспорта и рост значимости частного автотранспорта. Роль автомобилизации (в том числе «праворульной») как революционного фактора развития Сибири и Дальнего Востока при переходе от советского индустриального типа экономики к современному подчёркнута в статье А.Н. Пилясова и др. Авторы считают, что широко понятая автомобильность жителей периферии (включающая внедорожники, вездеходы, снегоходы и другие наземные транспортные средства) определила новую природу мобильности на этих территориях. В сибирском и дальневосточном бездорожье это сработало мощнее, чем в европейской части страны: относительно доступные транспортные средства, способные без особых проблем передвигаться по местным грунтовым дорогам летом и по зимникам в экстремальные холода, приобрели здесь подлинно народный характер [18, с. 170, 176].

«ПРАВОРУЛЬНЫЙ» БИЗНЕС: ОТ РАССВЕТА ДО ЗАКАТА

Первые автомобили из Японии появились во Владивостоке в конце 1970-х гг., однако массовая «японизация» региона началась в конце 1980-х гг., когда моряки получили разрешение на беспошлинный ввоз автомобилей, правда, исключительно для личного пользования — без права продажи. Но выход был найден: юридический собственник выписывал покупателю доверенность на управление транспортным средством, получал деньги и отдавал ключи [1, с. 17].

В 1993 г. был принят новый Таможенный кодекс РФ, а позже — постановление правительства «О порядке перемещения физическими лицами через таможенную границу РФ товаров, не предназначенных для производственной или иной коммерческой деятельности» [19]. Теперь ввезти иномарку мог любой гражданин России при условии оплаты таможенной пошлины, но лётчики, моряки и другие граждане,

Рис. 1. Транспортировка подержанных автомобилей из Японии в Россию. Фото Ю. Мальцева. URL: https://vvo.live/post/vladivostok-pravorulnyj-kak-vsyo-nachinalos (дата обращения: 09.07.2024)

проработавшие за границей не менее 6 мес., могли «растаможить» автомобиль бесплатно. В местных газетах и на заборах немедленно появились объявления «Помогу оформить паспорт моряка…», и эта услуга стала настолько популярной, что вскоре государство было вынуждено ввести плату (пусть и льготную) для данных категорий граждан, а затем льгота была отменена [35, p. 1155].

Многие дальневосточники помнят названия поистине легендарных теплоходов, на которых перевозили в Японию потенциальных покупателей, — «Михаил Шолохов», «Антонина Нежданова», «Ольга Садовская», «Русь» и др. Во второй половине 1990-х гг. в отношении компании «Пасифика Трейдинг Ко ЛТД», арендующей судно «Михаил Шолохов», возбудили уголовное дело: выяснилось, что она устраивала полулегальные круизы, причём билеты продавались прямо на борту теплохода за наличные средства. Правоохранительные органы установили, что за март — апрель 1997 г. билетов было реализовано на 1,5 млрд руб., но налоги с этой суммы уплачены не были [4].

Героиня романа приморского прозаика Л.Г. Белоиван, вспоминая 1990-е гг., признаёт: «И я, и бывший муж, и практически все мои друзья, и друзья моих друзей, и друзья друзей друзей так или иначе хотя бы вскользь занимались торговлей японскими машинами» [3, с. 145—146]. Так сформировалась целая отрасль дальневосточной экономики (начиная от таможенного оформления, транспортировки и регистрации авто

и заканчивая ремонтом, текущим обслуживанием, торговлей запчастями и расходными материалами), помогавшая населению региона «выжить и сохранить за собой эту землю» [1, с. 301], при этом обеспечивая стабильные поступления в госбюджет. И хотя исчерпывающих данных по всем аспектам «праворульного» бизнеса не существует, о его масштабах можно судить по данным как российской, так и японской статистики.

В 1998 г. в Россию было ввезено 330 тыс. подержанных иномарок, затем экономический кризис привёл к сокращению импорта, но уже в 2002 г. он приблизился к отметке в полмиллиона автомобилей. В 2000—2010 гг. валовый доход от ввоза иномарок вырос с 6,1 млн долл. до 1,6 млрд долл. При этом, если в течение 2000—2007 гг. увеличение импорта легковых автомобилей было обусловлено ростом доходов населения, то в 2008 г. оно в значительной степени было связано с ожиданиями повышения пошлин с января 2009 г. [10, с. 46].

В 1985 г. на 1 тыс. населения Дальнего Востока приходилось 40,8 собственных легковых автомобилей [7, с. 186], через пять лет — 57,2, а в 1995 г. — уже 130, в результате чего регион поднялся с пятого места по данному показателю в РСФСР/РФ на первое. В 2000 г. число собственных легковых автомобилей на 1 тыс. дальневосточников достигло 160,6, увеличившись за 15 лет почти в 4 раза [22]. За 1991—2000 гг. количество легковых автомашин в РФ в среднем удвоилось, на Дальнем Востоке возросло в 2,7 раза, а по отдельным субъектам (Приморский край, Сахалинская область) — в 3 раза [27]. С учётом того, что эти годы в динамике благосостояния населения нельзя назвать успешными (скорее, наоборот), становится очевидным, что главной причиной подобного скачка стал именно импорт бывших в употреблении «праворулек».

По данным японской статистики, в 1990-х гг. экспорт подержанных автомобилей в Россию составлял около 150 тыс. в год и к началу XXI в. достиг 200 тыс. Официальная статистика по этому виду бизнеса ведётся в Японии начиная с 2005 г., и она свидетельствует, что в 2005 г. экспорт составил 240 тыс., а в 2008 г. — 517 тыс. автомобилей (рекордное число за все годы) [15]. В 2005 г., по сообщению японского информагентства Kaiji Press, Россия вышла на первое место в мире по импорту подержанных автомобилей (более 268 тыс. авто), оставив далеко позади своих «соперников» — Новую Зеландию и ОАЭ [23].

Разумеется, эта отрасль имела и криминальную составляющую, которая нашла отражение в различных источниках. Так, героиня романа Л.Г. Белоиван, как одна из участниц автомобильного бизнеса, невозмутимо признаёт, что часть импортируемых в Россию японских автомобилей «была нормально угнана с территории этой благословенной в своей наивности страны»; далее поясняется, что для сокрытия этого факта производилась «замена заводского номера на двигателе автомобиля в кустарных условиях» [3, с. 146, 150]. Кроме того,

для рядового гражданина ввоз «праворулек» уже в начале 1990-х гг. был связан с большим риском и превратился, по выражению одного из автовладельцев, в «жуткий аттракцион», угрожающий не только кошельку, но зачастую здоровью и жизни, а для преступного сообщества — в высокодоходную отрасль. Нередки были случаи, когда моряк лишался машины, ещё не успев ступить на берег. Криминальные схемы в дальневосточных портах и на перегонах («японки» активно мигрировали в другие регионы) были отработаны до автоматизма, самыми опасными городами у перегонщиков считались Уссурийск и Хабаровск, самым рискованным участком — трасса Хабаровск — Чита[3]. Но потенциальные автовладельцы готовы были преодолеть любые препятствия ради вожделенной «японки» [35, p. 1156].

Ветеран «праворульного» бизнеса Ирина вспоминает: «Я начала возить машины в 1989 году. Был повсеместный дефицит хороших и качественных автомобилей. Пределом мечтаний было иметь „Жигули“ или „Волгу“. Естественно, когда разрешили ввоз японских автомобилей, люди погнались за качеством и доступной ценой. И они себя показали. Возникающие тогда сложности решались быстро: сегодня вопрос возник — завтра он решился. И всё шло нормально. Хотя правила игры постоянно менялись. То вводили „пять экю“[4], то появлялись льготы, то пошлины обнулили, то опять ввели. В период беспошлинного ввоза машины оформлялись через две недели после выгрузки. Были и „дяди в бордовых пиджаках“. Тогда машины не гоняли в одиночку, собирались в колонны, старались группироваться» [4].

На начальном этапе «праворульного» бизнеса японский автомобиль можно было не только продать, но и обменять на земельный участок или квартиру. В постсоветский период формирование потребительского общества на российском Дальнем Востоке невероятно ускорилось, и надо признать, что роскошные по тем временам заморские авто, которые стали доступны широким слоям населения, внесли серьёзный вклад в этот процесс.

Вскоре правый руль становится важным компонентом региональной идентичности и формирует особый культурно-мировоззренческий пласт. Дальневосточный фольклор пополняется актуальными пословицами («Жена должна быть русской, а машина — японской»; «Хороший руль левым не назовут»; «Запретите правый руль — и вы получите Дальневосточную республику» и т.п.), а художественные произведения местных авторов пестрят названиями популярных автомобильных марок. Рокер И. Панфилов в популярной песне признаётся в любви «японке» Toyota Celica, прозаик В. Авченко пишет документальный

[3] Подробное рассмотрение теневой стороны «праворульного» бизнеса не входит в круг наших задач и требует отдельного исследования.

[4] Сборы за ввоз автомобилей в то время рассчитывались в безналичной европейской валюте экю, которая просуществовала до введения евро в 1999 г.

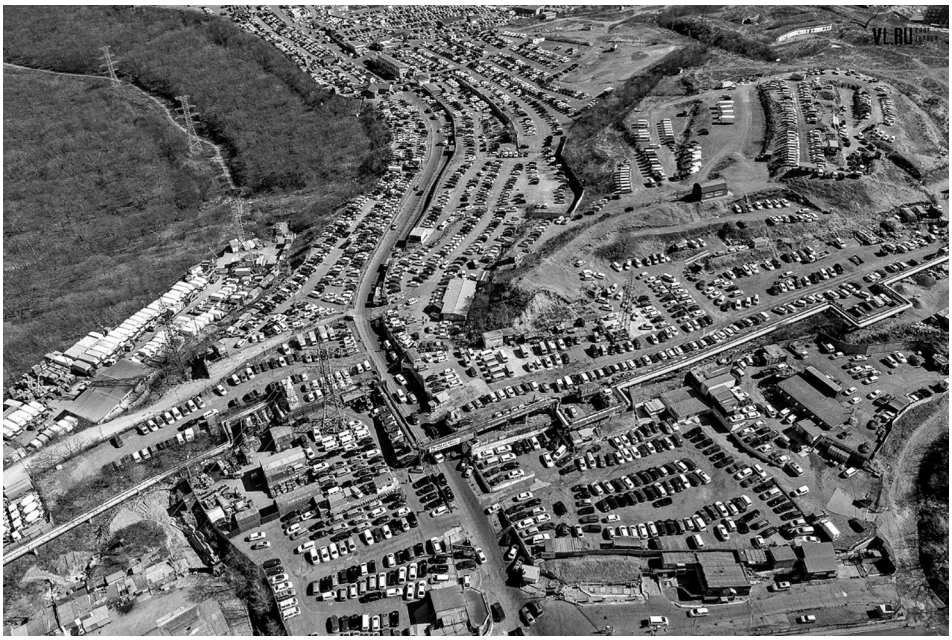

Рис. 2. Авторынок «Зелёный угол», Владивосток. Спутниковая съёмка.
URL: https://www.drive2.ru/l/583538309725208544 (дата обращения: 09.07.2024)

роман «Правый руль», а поэт И. Шепета декламирует: «Руль — справа, сердце — слева, где паспорт и права» [30, с. 82]. В 2000—2010-е гг. во Владивостоке неоднократно звучали призывы поставить памятник правому рулю или подержанной японской машине «народной» марки, и общественность с воодушевлением их поддерживала.

Одним из крупнейших авторынков, причём не только в России, но и в мире, стал «Зелёный угол» во Владивостоке. Он был открыт по распоряжению мэра В.И. Черепкова в 1993 г. на пустующих сопках, поскольку небольшая площадка на городском стадионе, где до этого продавали машины, не могла уже вместить всех желающих и создавала нежелательный для спального района шумовой фон. Вскоре на «Зелёном углу» и по соседству с ним появились магазины автозапчастей, автосервисы, точки по шиномонтажу, конторы, оформляющие сделки купли-продажи автомобилей, позже открылись представительства банков и страховых компаний.

Разумеется, экономическая ситуация отражалась на работе «Зелёного угла». Первый раз он ощутимо пострадал от кризиса 1998 г., но вскоре ожил, продажи снова стали расти, хотя цены повысились. В 2000-е гг. началось массовое «паломничество» на «Зелёный угол» из других дальневосточных краёв и областей, а затем — из Сибири и европейской части страны. Жители Приморья выезжали на работу в Японию, где брали на себя поиск машин на аукционах, их ремонт на месте, отправку в Россию. В этом смысле на восточном фронтире

страны российские граждане сами смогли занять ту рыночную нишу, которую на западе (в Калининграде) пришлось уступить соседям — гражданам Литвы и других прибалтийских государств [6].

Оборот «праворульного» бизнеса рос, в то же время федеральная власть последовательно вводила ограничения на импорт подержанных автомобилей. После «клебановского»[5] повышения пошлин 2002 г. «проходной» возраст «японок» снизился до семи лет. Тогда предприимчивые торговцы изобрели «конструкторы»: в Японии машину разбирали на кузов, двигатель и подвеску, ввозили и растаможивали в России под видом запчастей и собирали заново. ПТС на запчасти не выдавался, поэтому для легализации «конструктора» нужно было найти документы на такую же (или родственную) модель. В результате стал формироваться рынок ПТС: как правило, продавались документы разбитых или старых автомобилей, цены на них исчислялись тысячами долларов.

Пик развития авторынка (как и ввоза подержанных «японок») пришёлся на 2008 г., когда на «Зелёном углу» одновременно находилось до 12 тыс. автомобилей, рынок приобрёл цивилизованный вид, работал круглый год без выходных и хорошо был виден из космоса [4]. Но в следующем году произошёл обвал, связанный с очередным повышением пошлин на ввозимые автомобили, в результате цены поднялись в 1,5—2 раза, кроме того, выросли пошлины на импорт кузовов, что поставило крест на «конструкторах» (на тот момент они составляли уже до четверти всех ввозимых через Дальний Восток автотранспортных средств [1, с. 177]). И если в 2008 г. в ДФО было импортировано свыше 500 тыс. автомобилей, то в 2009 г. — всего лишь 80 тыс. (по японским данным — 45 тыс. [15]).

Но вскоре на смену «конструкторам» приходят «распилы»: в Японии или на пароходе машину разрезали надвое, а по прибытии к месту назначения сваривали заново. Здесь были риски, связанные с оформлением документов (прежде всего, при регистрации легкового (нерамного) «распилыша»), тем не менее с 2010 г. рынок начал восстанавливаться и в 2012 г. перешёл отметку в 250 тыс. автомобилей. Автобизнес всё-таки выжил, но сократилось количество перегонщиков из других регионов, кроме того, «проходной» возраст снизился до 5 лет, увеличилась доля мало- и микролитражек [12].

Дмитрий из Новосибирска рассказывает: «Я возил машины из Владивостока в Сибирь много лет. Всякое бывало, конечно. Несколько раз чудом живым выходил. Машину однажды отобрали, Subaru Forester турбовый, под заказ вёз. <…> Сейчас Владивосток — уже не самый дешёвый город, где можно купить машину. Иногда разница в цене достигает 100—200 тыс. руб., причём не в пользу Приморья. То же касается

[5] Данное повышение пошлин связано с именем главы Минпромнауки РФ в 2001—2003 гг. И.И. Клебанова.

и запчастей. Те, кто не знает, как тут дела обстоят, иногда не могут понять, почему бампер из Владивостока на японскую машину стоит дороже, чем такой же в Москве. Говорят — там же Япония за углом, почему так дорого?» [4].

Действия федеральных властей, направленные на ограничение импорта «японок», не раз инициировали волну недовольства широких слоёв населения. Первые протестные акции прошли весной 1993 г., когда премьер-министр В.С. Черномырдин подписал постановление о запрете правого руля. Тогда шла подготовка к всероссийскому референдуму (25 апреля 1993 г.), и это крайне непопулярное на Дальнем Востоке постановление было отменено.

«Клебановское» повышение пошлин 2002 г. спровоцировало всероссийскую акцию протеста. Через три года, когда федеральная власть заявила о намерении ввести запретительные таможенные пошлины на импорт автомобилей старше 5 лет, поднимается новая волна недовольства, формируется движение автомобилистов «Свобода выбора» (официально зарегистрировано в качестве межрегиональной общественной организации в 2006 г.). Важной вехой стало «дело Щербинского», возбуждённое после гибели в ДТП губернатора Алтайского края М.С. Евдокимова в августе 2005 г. Поскольку автомобиль О.Ф. Щербинского, железнодорожника из Бийска, в который врезался губернаторский «Мерседес», был праворульным, в верхах снова зазвучали речи о необходимости запрета «правого руля». По всей стране начались акции в защиту Щербинского, сбор средств на оплату услуг адвоката; важную роль в организации протеста стал играть популярный интернет-сайт auto.vl.ru (затем переименованный в drom.ru). В феврале 2006 г. Щербинский был признан виновным и осуждён на четыре года колонии-поселения, но в марте неожиданно оправдан и освобождён [1, с. 185].

Тем не менее обстановка продолжала накаляться. В 2008 г. было объявлено о резком повышении пошлин на автомобили и кузова (см. выше), и «праворульный» протест достиг своей кульминации. Особый размах акции приняли во Владивостоке, где в воскресенье 14 декабря на улицы вышли тысячи человек с плакатами «Административный произвол — петля на шее народа», «Рост пошлин на иномарки — смерть Дальнему Востоку», «Путин, где обещанные преференции Дальнему Востоку?» и т.п. Митингующие на несколько часов перекрыли главную городскую магистраль, блокировали подъезды к аэропорту. С наступлением темноты манифестантов оттеснил ОМОН, некоторые были задержаны [29].

20 декабря автомобилисты снова вышли на улицы с речами и транспарантами, десятки человек забрали в милицию. На следующий день, учитывая предшествующий опыт задержаний, люди отправились на главную площадь уже без плакатов и мегафонов и начали водить хоровод вокруг городской новогодней ёлки. «21 декабря на площадь вышли даже не автомобилисты. Мы требовали уже не отмены

пошлин, а своего права жить на этой земле», — заключает лирический герой романа «Правый руль» [1, с. 311]. Против «новогоднего хоровода» выступил специально прибывший во Владивосток подмосковный «Зубр» — отряд милиции особого назначения. «Били, пинали, „винтили“. Тащили людей в автозаки» [1, с. 310], а через день спикер Госдумы (и почётный гражданин Владивостока) Б.В. Грызлов заявил: «Никаких причин для столь ярого проявления недовольства нет… Если мы говорим о том, что пострадают 500 человек, которые наживаются на перепродаже автомобилей, приобретаемых в Японии, ну, значит, они должны теперь заняться более нужным для народа бизнесом» [16].

Последующие попытки введения ограничительных мер, предпринятые федеральным центром (в 2010, 2012, 2017 гг. и др.), также сопровождались протестными акциями, пусть и не такими массовыми [9].

АВТОРЫНОК КАК ЗЕРКАЛО ТРАНСФОРМАЦИИ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Как правительство РФ объясняло последовательное ограничение динамичной отрасли дальневосточной экономики, которая развивалась без правительственных субсидий и давала работу значительной части местного населения? На уровне политической риторики декларировалась *забота о развитии отечественного автопрома*. В 2008 г., в дни протестных акций автомобилистов, В.В. Путин даже выступил с предложением приравнять к нулю тариф на перевозку автомобилей российского производства на Дальний Восток (при условии возмещения выпадающих доходов ОАО «РЖД» из госбюджета) [14]. Речь также шла о *безопасности* автолюбителей — считалось, что подержанные автомобили имеют плохое техническое состояние (хотя статистика ДТП по регионам этого не подтверждает [1, с. 202—203]).

Однако анализ хода развития автобизнеса в стране в 2000—2020 гг. раскрывает несколько иные приоритеты и внутренние механизмы правительственной политики. В наибольшей степени это видно по тем бизнес-структурам, которые пришли на смену демократичному дальневосточному «праворульному» авторынку.

Во второй половине 2000-х гг. продажи автомобилей в стране быстро росли, спрос начал превышать предложение, популярные модели покупателям приходилось ждать по несколько месяцев, а то и год. Россия стала вторым по величине автомобильным рынком Европы (после Германии) и в ближайшей перспективе претендовала на первое место, но в результате экономического кризиса 2008—2009 гг. продажи сократились в два раза. Именно этот кризис и побудил правительство принять меры госрегулирования, чтобы перераспределить рынок автомобилей в пользу крупных игроков.

Российский рынок производства и продажи автомобилей принадлежал нескольким крупным вертикально интегрированным холдингам, обладающим мощным лоббистским потенциалом. В начале 2000-х гг. «Северсталь» приобрела Ульяновский автозавод и Заволжский моторный завод — так было сформировано ОАО «Северсталь-авто» (с 2008 г. «Соллерс») во главе с В.А. Швецовым[6]. Группа «Сибирский алюминий», которой руководил О.В. Дерипаска, стала владельцем Павловского автобусного, а затем и Горьковского автомобильного заводов, позже к ним прибавились ЛиАЗ, ЯМЗ и другие активы — все они вошли в «Руспромавто» (с 2005 г. «Группа ГАЗ»).

Ещё до кризиса 2008 г. владельцы крупнейших советских автопроизводств, выстраивая бизнес-планы, отдавали приоритет не выпуску отечественных машин, а сборке и продаже импортных, и это несмотря на то, что президент В.В. Путин при первой же встрече с российскими автопромышленниками в июне 2001 г. пообещал защитить рынок от подержанных иномарок, если отечественные предприятия будут выпускать качественные и конкурентоспособные автомобили [31]. В 2000-х гг. снимаются с производства «Ока» (на Серпуховском автозаводе) и классическая «Волга» (на Горьковском), АЗЛК и вовсе прекращает выпуск автомобилей.

При объединении с ведущими западными, корейскими и японскими автоконцернами российские холдинги использовали свой административный ресурс и лоббистский потенциал. «Грубо говоря, мы договаривались о продаже рынка в обмен на стратегические партнёрства и инвестиции», — поясняет гендиректор «КамАЗа» и член совета директоров «АвтоВАЗа» С.А. Когогин [31]. В 2010 г. количество собранных в стране иномарок превысило производство отечественных машин (затем доля иномарок продолжала постепенно расти). В 2018 г. объём господдержки авторынка в целом сократился, но программа льготного автокредитования и автолизинга была продлена до 2020 г., кроме того, были увеличены льготы по автокредитованию для ДФО в целях стимулирования продаж автомобилей отечественной сборки [26].

Предприятие «Соллерс — Дальний Восток», принадлежащее В.А. Швецову (со штаб-квартирой в Москве), было открыто в декабре 2009 г. во Владивостоке на базе «Дальзавода». В 2012 г. компании Mazda Motor Corporation и «Соллерс — Дальний Восток» на принципах партнёрства 50/50 создали совместное предприятие «Мазда Соллерс Мануфэкчуринг Рус». Данный бизнес-проект обладал всеми признаками феномена, который в теории авторитарной модернизации описывается как «карман эффективности» — это специфическая совокупность институтов, которые должны обеспечить проекту привилегированные условия деятельности,

[6] В 2007 г. глава металлургического концерна «Северсталь» А.А. Мордашов вышел из автомобильного бизнеса, его акции выкупил гендиректор «Северсталь-авто» В.А. Швецов.

позволяющие достичь успеха и генерировать для высшего политического руководства и элиты материальную и символическую (престижную) ренту [8, с. 200]. Перечислим основные институты, на которых основаны «карманы эффективности».

Патронаж со стороны политического руководства заключается в личном внимании и контроле главы государства и первых лиц управления. Так, в 2018 г. на церемонию открытия завода двигателей Mazda, построенного совместным предприятием «Мазда Соллерс Мануфэкчуринг Рус», прибыли президент России В.В. Путин и премьер-министр Японии Синдзо Абэ.

Организационная автономия проектов означает предоставление господдержки в виде прямых субсидий, таможенных и налоговых льгот и т.п., а также сравнительной автономии от местных органов власти. «Соллерс», являвшийся частным коммерческим предприятием, получал эксклюзивную господдержку, которая исключала его из нормальной рыночной конкуренции и позволяла не платить налоги в том регионе, где он работает. В 2014 г. предприятие «Мазда Соллерс» было включено в ОЭЗ промышленно-производственного типа во Владивостоке (что предполагало режим свободной таможенной зоны, уменьшение налога на прибыль и другие льготы). В 2015 г. предприятие стало искать дополнительные механизмы господдержки, в качестве одного из вариантов рассматривалась регистрация новых предприятий на ТОР [33]. В 2016 г. оно заключило с Минпромторгом РФ специнвестконтракт, который давал «Мазда Соллерс» налоговые льготы в обмен на инвестиции, и получило субсидию на транспортировку автомобилей с Дальнего Востока в другие регионы России до 2019 г. (не менее 500 млн руб. ежегодно), затем эта мера поддержки была продлена. Представитель «Соллерса» в 2019 г. откровенно заявил журналистам, что без неё продажи автомобилей «Мазда» с Дальнего Востока будут убыточными [32].

Быстрый «демонстрационный эффект», обеспечивающий привлечение новых ресурсов, в данном случае тоже налицо. Открытие на базе «Дальзавода» (старейшего завода Владивостока, основанного в 1887 г.) автосборочного предприятия «Соллерс — Дальний Восток» являлось символическим шагом, призванным продемонстрировать, что и на Дальнем Востоке закончился кризис 1990-х гг. и началась новая индустриализация. В дальнейшем и федеральные, и местные власти позиционировали успехи «Соллерса» как собственные достижения.

Институциональная и организационная преемственность в случае смены участников проекта и/или политического руководства выражается в том, что проект сохраняет покровительство президентской администрации и лоббистский потенциал, несмотря на смену лиц, курирующих автопром и ДФО, не говоря уже о сменяющихся мэрах Владивостока и губернаторах Приморского края.

В 2018 г. продажи Mazda в России выросли на 22% (до 31,7 тыс. шт.), присутствие марки на рынке — на 0,2 п.п. (до 1,8%). Такие цифры приводит Ассоциация европейского бизнеса. Согласно отчётности «Соллерса», чистая прибыль «Мазда Соллерс» в 2019 г. достигла 406 млн руб., увеличившись на 153% по сравнению с 2018 г. Однако, по мнению финансового аналитика, эффективность предприятия была ниже по сравнению с отраслевыми и общероссийскими показателями [28][7].

Анализ авторынка показывает, что бизнес, основанный на ввозе и обслуживании «праворульных» подержанных машин, и тот, что имеет дело с новыми машинами (импортными или изготовленными на сборочных производствах на территории Дальнего Востока), обладают глубокими институциональными различиями. В качестве инструмента для сравнения авторы использовали концепцию инклюзивности/экстрактивности[8] Д. Аджемоглу и Дж.А. Робинсона [2].

Таблица 1

Различия между бизнесами по продаже бывших в употреблении японских автомобилей и новых автомобилей в ДФО

Параметры сравнения	Продажа подержанных «праворульных» автомобилей	Продажа новых автомобилей
Цена товара	Относительно низкая	Высокая
Торговый формат	Рынок под открытым небом	Специализированный салон, магазин
Тип сервиса	Неспециализированный, коммерческий	Специализированный, гарантийный и коммерческий
Социальная принадлежность участников и потребителей	Средние и низшие слои	Средние и высшие (элитарные) слои
Господдержка	Нет	Есть
Контроль органов надзора (налоговый, технический)	Децентрализованный	Централизованный
Уровень получения административной ренты с бизнеса	Город, муниципальный район	Субъект федерации, федеральный центр
Тип коррупции	Децентрализованная, «низовая»	Централизованная, «элитная»
Институциональный формат	Рыночный	«Карман эффективности»
Институциональный тип в целом	Инклюзивный	Экстрактивный

[7] В апреле 2022 г., после начала СВО, предприятие «Мазда Соллерс» во Владивостоке остановило производство, а спустя несколько месяцев японская компания вышла из проекта, продав свою долю российской стороне [29].

[8] Инклюзивные/экстрактивные институты — формы политического и экономического доминирования, которые способствуют/препятствуют большинству граждан извлекать для себя выгоду из участия в экономических отношениях и перераспределяют собственность и доходы в пользу широких/привилегированных слоёв населения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

«Праворульный» бизнес, стартовавший в сравнительно благополучные 1980-е гг. как инструмент удовлетворения возрастающих потребностей консюмеризирующегося общества, в «лихие девяностые» становится одной из важнейших практик выживания в регионе, не являвшемся в то время приоритетным для федерального центра. И здесь нужно говорить не только о создании рабочих мест, но и о том, что развитие новой отрасли сопровождалось «транспортной революцией»: произошёл ускоренный переход с общественного (государственного) на частный автомобильный транспорт. В условиях развала транспортной системы региона в постсоветский период автомобиль перестаёт быть роскошью — он становится насущной необходимостью, а качество дорожной сети (а зачастую и топлива) заставляет автовладельцев предъявлять к своим «рабочим лошадкам» повышенные требования: они должны быть относительно доступными по цене, неприхотливыми, надёжными, в идеале — «неубиваемыми». Из всего, что предлагает рынок, именно подержанные японские автомобили имеют оптимальное соотношение цена — качество, уверены многочисленные сторонники «правого руля». Поэтому сущность «праворульной» автомобилизации на Дальнем Востоке гораздо шире простой замены отечественных машин на японские, как это стремились представить инициаторы запрета «праворулек».

Эксперты отмечают, что в 2010-х гг. весь национальный экономический рост стал зависеть от запуска локальных полюсов роста «снизу», от пространственного поведения отдельных акторов экономики, атомарного размещения производительных сил, а не от развёрстки всегда ограниченных федеральных бюджетных ресурсов «сверху» [18, с. 157]. Противники «праворульного» бизнеса неоднократно говорили, что здесь используются «серые» экономические схемы, но это свидетельствует только о том, что власть не смогла должным образом организовать работу надзорных органов и обеспечить эффективное развитие уже сформировавшихся экономических институтов в интересах общества и государства. Нерациональная региональная политика приводит к уничтожению успешных секторов экономики, основанных на использовании локальных конкурентных преимуществ пограничья, в пользу неэффективных проектов, которые не только не становятся «драйверами роста», но и выступают в качестве «меркантилистского насоса», высасывающего региональные ресурсы в пользу бенефициаров из Центра.

Ситуация с рынком подержанных японских машин ярко отражает общую динамику развития дальневосточной экономики: в новом столетии «фронтирная» экономика и децентрализованный инклюзивный

рынок 1990-х гг., открытый для миллионов акторов, были захвачены членами «выигрышной коалиции» и превращены в иерархическую, экстрактивную структуру. При этом риторика перехода к «цивилизованным форматам бизнеса», «безопасности на дорогах» или «поддержки отечественных производителей» в виде сборочных автопроизводств служила только прикрытием централизации и монополизации экономической деятельности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Авченко В. Правый руль. М.: Ад Маргинем Пресс, 2012. 368 с.
2. Аджемоглу Д., Робинсон Дж.А. Почему одни страны богатые, а другие бедные. Происхождение власти, процветания и нищеты. М.: АСТ, 2015. 695 с.
3. Белоиван Л. Чемоданный роман. М.: Эксмо, 2012. 240 с.
4. Бессмертная «Зелёнка»: как сегодня живет один из крупнейших в стране рынков подержанных машин // Новости Владивостока. 2019. 11 апр. URL: https://www.newsvl.ru/vlad/2019/04/11/179711/#ixzz6LMHROZN1 (дата обращения: 30.06.2021).
5. Бляхер Л.Е. Общество за пределами статистики // Мир России. Социология. Этнология. 2017. Т. 26. № 2. С. 188—193.
6. Боярских С. Борисовский авторынок изнутри // Авторынок Калининграда. 2005. 29 марта. URL: http://auto39.ru/articles/2005/a05032913.html (дата обращения: 29.06.2021).
7. Ващук А.С. Социальная политика в СССР и её реализация на Дальнем Востоке (середина 40 — 80-х годов XX в.). Владивосток: Дальнаука, 1998. 212 с.
8. Гельман В.Я. «Недостойное правление»: политика в современной России. СПб.: Изд-во Европейского ун-та в Санкт-Петербурге, 2019. 254 с.
9. Грамматчиков А. Права правых // Автопанорама. 2017. № 9. URL: http://www.motorpage.ru/analytics/prava_pravih.html (дата обращения: 11.11.2023).
10. Деваева Е.И., Котова Т.Е. Внешняя торговля Дальнего Востока России: современное состояние и тенденции развития // Пространственная экономика. 2009. № 4. С. 40—56.
11. Журавская Т.Н. «Китайский» торговый центр vs. «китайский» рынок: что изменилось со времени запрета на торговлю иностранцев на розничных рынках (на примере Амурской области) // Полития. 2012. № 4. С. 104—123.
12. История о том, как начали ввозить японские автомобили в Россию // Japan Car Club. 2018. 11 авг. URL: https://zen.yandex.ru/media/id/5b6d4dc2b5223300a9195585/istoriia-o-tom-kak-nachali-vvozit-iaponskie-avtomobili-v-rossiiu-5b6ee03681eea600a9497481 (дата обращения: 10.11.2023).
13. Киреев А.А. Российский Дальний Восток в трансграничных отношениях с АТР: обзор динамики с 1990—2017 гг. // Ойкумена: регионоведческие исследования. 2019. № 1. С. 35—45.
14. Колесников А. Владимир Путин поднял курс руля // Коммерсант. 2008. 20 дек. URL: https://www.kommersant.ru/doc/1097594?ysclid=lyebq984sv687865479 (дата обращения: 09.07.2024).

15. Мотои К. Дальневосточный рынок японских подержанных автомобилей: что ждёт его, когда миновала золотая пора? URL: https://www.nippon.com/ru/currents/d10011/ (дата обращения: 29.06.2021).
16. Никаких причин для столь яростного недовольства нет — Грызлов о протестах автомобилистов // ПримаМедиа. 2008. 23 дек. URL: https://primamedia.ru/news/87987/ (дата обращения: 10.11.2023).
17. Переселенческое общество азиатской России: миграции, пространства, сообщества. Рубежи XIX—XX и XX—XXI веков / науч. ред. В.И. Дятлов, К.В. Григоричев. Иркутск: Оттиск, 2013. 624 с.
18. Пилясов А.Н., Замятина Н.Ю., Гончаров Р.В. Без мобильности нет креативности: антропология транспорта Сибири и Дальнего Востока // Пространственная экономика. 2019. Т. 15. № 4. С. 149—183.
19. Правила перемещения в упрощённом, льготном порядке транспортных средств физическими лицами через таможенную границу Российской Федерации (утв. приказом ГТК РФ от 24 ноября 1999 г. № 814) // СПС «Гарант».
20. Прокапало О.М. Региональная социально-экономическая динамика: Дальний Восток и Забайкалье. Хабаровск: РИОТИП, 2003. 256 с.
21. Радаев В.В. Захват российских территорий: новая конкурентная ситуация в розничной торговле. М.: ГУ ВШЭ, 2007. 220 с.
22. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2011: стат. сб. / Росстат. М., 2011. 990 с.
23. Россия была первой по импорту подержанных автомобилей из Японии в 2005 // Автомобильные новости на Drom.ru. 2006. 13 февр. URL: https://news.drom.ru/6994.html (дата обращения: 11.11.2023).
24. Рыжова Н.П. Приграничная «народная торговля» в Благовещенске как механизм формирования экономического и социального симбиоза // Диаспоры. 2003. № 2. С. 88—126.
25. «Соллерс» разъезжается с Mazda // Коммерсант. 2022. 26 сент. URL: https://www.kommersant.ru/doc/5581992?ysclid=lorx2oij9135890274 (дата обращения: 10.11.2023).
26. Соловей М.В., Кобычева М.Д. Сравнительный анализ функционирования Особых экономических зон в Калининграде и Владивостоке // Актуальные экономические исследования калининградских вузов: сб. науч. тр. / отв. ред. Н.Г. Дупленко. Казань: Бук, 2017. С. 16—20.
27. Социальное положение и уровень жизни населения России: стат. сб. М.: Госкомстат, 2000. 642 с.
28. Финансовое состояние ООО «Мазда Соллерс Мануфэкчуринг Рус» в 2019 г. URL: https://www.testfirm.ru/result/7743816842_ooo-mazda-sollers-manufekchuring-rus (дата обращения: 29.06.2021).
29. Чернышев А., Белов Ю., Янчевский М. Автомобилисты проехались по пошлинам // Коммерсант. 2008. 15 дек. URL: https://www.kommersant.ru/doc/1095138?ysclid=lyebudr7oh758773607 (дата обращения: 09.07.2024).
30. Шепета И. Если смотреть на море. Владивосток: Изд-во Ивана Шепеты, 2021. 136 с.
31. Штанов В. Как за 20 лет Россия похоронила старый и построила новый автопром // Ведомости. 2019. 12 нояб. URL: https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2019/11/11/815982-rossiya-avtoprom (дата обращения: 09.07.2024).

32. Штанов В. Правительство готово утроить субсидии на перевозку автомобилей Mazda // Ведомости. 2019. 27 сент. URL: https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2019/09/27/812208-pravitelstvo-utroit-subsidii (дата обращения: 09.07.2024).
33. Штанов В. «Соллерс» передумал создавать особую экономическую зону // Ведомости. 2017. 10 мая. URL: https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2017/05/10/689145-sollers (дата обращения: 09.07.2024).
34. Fehlings S. The Chinese Connection — Informal Trade Relations between the Caucasus and China Since the Early 1990s // Caucasus Analytical Digest. 2017. No. 96. P. 2—5.
35. Volkova E., Dudaryonok S., Kovalevskaya Yu., Kovalenko S., Krushanova L. Open border and transformation of Russian Far East regional identity in 1990s // EpSBS. 2021. Vol. 102. P. 1151—1158.

REFERENCES

1. Avchenko V. *Pravyy rul'* [Right-hand Drive]. Moscow, Ad Marginem Press Publ., 2012, 368 p. (In Russ.)
2. Adzhemoglu D., Robinson Dzh.A. *Pochemu odni strany bogatye, a drugie bednye. Proiskhozhdenie vlasti, procvetaniya i nishchety* [Why are Some Countries Rich and Others Poor. The Origin of Power, Prosperity and Poverty]. Moscow, AST Publ., 2015, 695 p. (In Russ.)
3. Beloivan L. *Chemodanniy roman* [Suitcase Novel]. Moscow, Eksmo Publ., 2012, 240 p. (In Russ.)
4. Bessmertnaya «Zelenka»: kak segodnya zhivet odin iz krupneyshikh v strane rynkov poderzhannykh mashin [Immortal “Zelyonka”: How One of the Largest Used Car Markets in the Country Lives Today]. *Novosti Vladivostoka*, 2019, April 11. Available at: https://www.newsvl.ru/vlad/2019/04/11/179711/#ixzz6LMHROZN1 (accessed 30.06.2021). (In Russ.)
5. Blyakher L.E. Obshchestvo za predelami statistiki [Society outside of Statistics]. *Mir Rossii. Sociologiya. Etnologiya*, 2017, vol. 26, no. 2, pp. 188—193. (In Russ.)
6. Boyarskikh S. Borisovskiy avtorynok iznutri [Borisov Car Market from the Inside]. *Avtorynok Kaliningrada*, 2005, March 29. Available at: http://auto39.ru/articles/2005/a05032913.html (accessed 29.06.2021). (In Russ.)
7. Vashchuk A.S. *Sotsial'naya politika v SSSR i ee realizatsiya na Dal'nem Vostoke (seredina 40 — 80-kh godov XX v.)* [Social Policy in the USSR and Its Implementation in the Far East (Mid 40s — 80s of the 20th Century)]. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 1998, 212 p. (In Russ.)
8. Gel'man V.Ya. *«Nedostoynoe pravlenie»: politika v sovremennoy Rossii* [“Unworthy Rule”: Politics in Contemporary Russia]. Saint Petersburg, Izd-vo Evropeyskogo un-ta v Sankt-Peterburge Publ., 2019, 254 p. (In Russ.)
9. Grammatchikov A. Prava pravykh [Rights of the Right]. *Autopanorama*, 2017, no. 9. Available at: http://www.motorpage.ru/analytics/prava_pravih.html (accessed 11.11.2023). (In Russ.)
10. Devaeva E.I., Kotova T.E. Vneshnyaya torgovlya Dal'nego Vostoka Rossii: sovremennoe sostoyanie i tendentsii razvitiya [Foreign Trade of the Russian Far East: Current State and Development Trends]. *Prostranstvennaya ekonomika*, 2009, no. 4, pp. 40—56. (In Russ.)

11. Zhuravskaya T.N. «Kitayskiy» torgovyy tsentr vs. «kitayskiy» rynok: chto izmenilos' so vremeni zapreta na torgovlyu inostrancev na roznichnyh rynkakh (na primere Amurskoy oblasti) [“Chinese” Shopping Center vs. “Chinese” Market: What has Changed since the Ban on Foreign Trade in Retail Markets (for Example, the Amur Region)]. *Politiya*, 2012, no. 4, pp. 104—123. (In Russ.)
12. Istoriya o tom, kak nachali vvozit' yaponskie avtomobili v Rossiyu [The Story of How Japanese Cars Began to be Imported into Russia]. *Japan Car Club*, 2018, August 11. Available at: https://zen.yandex.ru/media/id/5b6d4dc2b5223300a9195585/istoriia-o-tom-kak-nachali-vvozit-iaponskie-avtomobili-v-rossiiu-5b6ee03681eea600a9497481 (accessed 10.11.2023). (In Russ.)
13. Kireev A.A. Rossiyskiy Dal'niy Vostok v transgranichnykh otnosheniyakh s ATR: obzor dinamiki s 1990—2017 gg. [The Russian Far East in Cross-border Relations with the Asia-Pacific Region: a Review of the Dynamics from 1990 to 2017]. *Oykumena: regionovedcheskie issledovaniya*, 2019, no. 1, pp. 35—45. (In Russ.)
14. Kolesnikov A. Vladimir Putin podnyal kurs rulya [Vladimir Putin has Raised the Rate of the Steering Wheel]. *Kommersant*, 2008, December 20. Available at: https://www.kommersant.ru/doc/1097594?ysclid=lyebq984sv687865479 (accessed 09.07.2024). (In Russ.)
15. Motoi K. *Dal'nevostochnyy rynok yaponskikh poderzhannykh avtomobiley: chto zhdyot ego, kogda minovala zolotaya pora?* [Far East Japanese Used Car Market: What Awaits Him When the Golden Age has Passed?]. Available at: https://www.nippon.com/ru/currents/d10011/ (accessed 29.06.2021). (In Russ.)
16. Nikakikh prichin dlya stol' yarostnogo nedovol'stva net — Gryzlov o protestakh avtomobilistov [There is No Reason for Such a Fierce Discontent — Gryzlov about the Protests of Motorists]. *PrimaMedia*, 2008, December 23. Available at: https://primamedia.ru/news/87987/ (accessed 10.11.2023). (In Russ.)
17. *Pereselencheskoe obshchestvo aziatskoy Rossii: migratsii, prostranstva, soobshchestva. Rubezhi XIX—XX i XX—XXI vekov* [Migration Society of Asian Russia: Migration, Space, Community. Frontiers of the 19th—20th and 20th—21st Centuries]. Scientific eds. V.I. Dyatlov, K.V. Grigorichev. Irkutsk, Imprint Publ., 2013, 624 p. (In Russ.)
18. Pilyasov A.N., Zamyatina N.Yu., Goncharov R.V. Bez mobil'nosti net kreativnosti: antropologiya transporta Sibiri i Dal'nego Vostoka [There is no Creativity without Mobility: the Anthropology of Transport in Siberia and Far East]. *Prostranstvennaya ekonomika*, 2019, vol. 15, no. 4, pp. 149—183. (In Russ.)
19. *Pravila peremeshcheniya v uproshchennom, l'gotnom poryadke transportnykh sredstv fizicheskimi licami cherez tamozhennuyu granitsu Rossiyskoy Federatsii, utv. prikazom GTK RF ot 24 noyabrya 1999 g. № 814* [Rules for the Movement in a Simplified, Preferential Manner of Vehicles by Individuals across the Customs Border of the Russian Federation, Approved by the Order of the State Customs Committee of the Russian Federation of November 24, 1999 N 814]. *SPS «Garant»* [Legal Reference System “Garant”]. (In Russ.)
20. Prokapalo O.M. *Regional'naya sotsial'no-ekonomicheskaya dinamika: Dal'niy Vostok i Zabaykal'e* [Regional Socio-economic Dynamics: the Far East and Transbaikalia]. Khabarovsk, RIOTIP Publ., 2003, 256 p. (In Russ.)
21. Radaev V.V. *Zakhvat rossiyskikh territoriy: novaya konkurentnaya situatsiya v roznichnoy torgovle* [Capturing Russian Territories: a New Competitive Situation in Retail]. Moscow, GU VSHE Publ., 2007, 220 p. (In Russ.)

22. *Regiony Rossii. Sotsial'no-ekonomicheskie pokazateli. 2011*: stat. sb. [Regions of Russia. Socio-economic Indicators. 2011: Statistical Collection]. Moscow, Rosstat Publ., 2022, 990 p. (In Russ.)
23. Rossiya byla pervoy po importu poderzhannykh avtomobiley iz Yaponii v 2005 [Russia was the First to Import Used Cars from Japan in 2005]. *Avtomobil'nye novosti na Drom.ru*, 2006, February 13. Available at: https://news.drom.ru/6994.html (accessed 11.11.2023). (In Russ.)
24. Ryzhova N.P. Prigranichnaya «narodnaya torgovlya» v Blagoveshchenske kak mekhanizm formirovaniya ekonomicheskogo i sotsial'nogo simbioza [Cross-border "people's trade" in Blagoveshchensk as a Mechanism for the Formation of Economic and Social Symbiosis]. *Diaspory*, 2003, no. 2, pp. 88—126. (In Russ.)
25. «Sollers» raz"ezzhaetsya s Mazda [Sollers Breaks up with Mazda]. *Kommersant*, 2022, September 26. Available at: https://www.kommersant.ru/doc/5581992?ysclid=lorx2oij9135890274 (accessed 10.11.2023). (In Russ.)
26. Solovey M.V., Kobycheva M.D. Sravnitel'nyy analiz funkcionirovaniya Osobykh ekonomicheskikh zon v Kaliningrade i Vladivostoke [Comparative Analysis of the Functioning of the Special Economic Zones in Kaliningrad and Vladivostok]. *Aktual'nyye ekonomicheskiye issledovaniya kaliningradskikh vuzov: sb. nauch. tr.* [Current Economic Research of Kaliningrad Universities: Collection of Scientific Papers]. Executive ed. N.G. Duplenko. Kazan, Book Publ., 2017, pp. 16—20. (In Russ.)
27. *Sotsial'noe polozhenie i uroven' zhizni naseleniya Rossii*: stat. sb. [Social Status and Standard of Living of the Population of Russia: Statistical Collection]. Moscow, Goskomstat Publ., 2000, 642 p. (In Russ.)
28. *Finansovoe sostoyanie OOO «Mazda Sollers Manufekchuring Rus» v 2019 g.* [Financial Condition of Mazda Sollers Manufacturing Rus LLC in 2019]. Available at: https://www.testfirm.ru/result/7743816842_ooo-mazda-sollers-manufekchuring-rus (accessed 29.06.2021). (In Russ.)
29. Chernyshev A., Belov Y., Yanchevsky M. Avtomobilisty proekhalis' po poshlinam [Motorists Drove through the Toll]. *Kommersant*, 2008, December 15. Available at: https://www.kommersant.ru/doc/1095138?ysclid=lyebudr7oh758773607 (accessed 09.07.2024). (In Russ.)
30. Shepeta I. *Esli smotret' na more* [Looking at the Sea]. Vladivostok, Izd-vo Ivana Shepety Publ., 2021, 136 p. (In Russ.)
31. Shtanov V. Kak za 20 let Rossiya pohoronila staryj i postroila novyj avtoprom [How in 20 years Russia has Buried the Old and Built a New Car Industry]. *Vedomosti*, 2019, November 12. Available at: https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2019/11/11/815982-rossiya-avtoprom (accessed 09.07.2024). (In Russ.)
32. Shtanov V. Pravitel'stvo gotovo utroit' subsidii na perevozku avtomobilej Mazda [The Government is Ready to Triple Subsidies for the Transportation of Mazda Cars]. *Vedomosti*, 2019, September 27. Available at: https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2019/09/27/812208-pravitelstvo-utroit-subsidii (accessed 09.07.2024). (In Russ.)
33. Shtanov V. «Sollers» peredumal sozdavat' osobuyu ekonomicheskuyu zonu [Sollers Changed Its Mind about Creating a Special Economic Zone]. *Vedomosti*, 2017, May 10. Available at: https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2017/05/10/689145-sollers (accessed 09.07.2024). (In Russ.)
34. Fehlings S. The Chinese Connection — Informal Trade Relations between the Caucasus and China Since the Early 1990s. *Caucasus Analytical Digest*, 2017, no. 96, pp. 2—5. (In Eng.)
35. Volkova E., Dudaryonok S., Kovalevskaya Yu., Kovalenko S., Krushanova L. Open border and transformation of Russian Far East regional identity in 1990s. *EpSBS*, 2021, vol. 102, pp. 1151—1158. (In Eng.)