

Аспекты региональной интеграции, связанные с экономической географией

Региональная интеграция при правильной постановке дела содействует подключению развивающихся стран к мировым рынкам



Контейнерное судно у побережья Бразилии.

Уве Дайхманн и Индермит Гилл

В УСЛОВИЯХ неопределенности относительно итогов раунда переговоров в Дохе наблюдается быстрое увеличение числа двусторонних и региональных торговых соглашений. Этот процесс привел к возобновлению давних споров в сфере международных экономических отношений между теми, кто выступает за глобальные торговые соглашения, и теми, кто отдает предпочтение региональным подходам. Но во многих отношениях эта дискуссия неправомерна, особенно для самых малых и наиболее бедных стран, находящихся в наиболее неблагоприятном географическом положении, таких как страны Африки и Центральной Азии.

Одна из причин заключается в том, что участники часто плохо понимают различие между торговыми соглашениями и более общими механизмами интеграции. Региональная интеграция включает множество мер, которые повышают конкурентоспособность участвующих стран, а не только обеспечивают доступ к преференциальной торговле. Вторая причина состоит в том, что дискуссия часто подразумевает ложный выбор между региональной или глобальной интеграцией. Необходимы оба вида интеграции, поскольку они содействуют различным целям. Региональная интеграция помогает малым и расположенным далеко от торговых путей странам наращивать потенциал производства в рамках региональных производственных систем. Это, в свою очередь, позволяет этим странам выходить на мировые рынки.

Для того чтобы понять, почему эти различия имеют значение для экономической политики, в последнем «Докладе о мировом развитии» (ДМР) Всемирного банка, озаглавленном «Новый взгляд на экономическую географию», анализируются изменения торговли с точки зрения экономической географии (см. вставку). Развитие сопровождается отраслевой трансформацией, переходом от сельского хозяйства к промышленности и услугам. В докладе утверждается, что развивающиеся страны должны также проводить пространственные преобразования, то есть создать возможность для географического распределения экономической активности внутри страны и между странами. Важнейшим элементом этих преобразований является региональная интеграция. Для того чтобы стратегия региональной интеграции была эффек-

тивной, она должна учитывать экономическую географию (прежде всего, размеры, место и открытость к взаимодействию с основными рынками) в каждой части мира.

Рассмотрение непредвиденных последствий снижающихся транспортных издержек в XX веке позволяет проиллюстрировать роль экономической географии и международном развитии. В 1910 году британский экспорт распределялся среди стран Европы, Азии и других регионов практически равномерно. Но к 1990-м года 60 процентов британского экспорта направлялось в Европу, и лишь 11 процентов в Азию. Стандартная экономическая теория предсказывала бы, что благодаря совершенствованию и удешевлению транспорта торговля с отдаленными территориями должна увеличиваться. Но вместо этого торговля расширилась между соседями.

Географические преобразования

Страны добиваются успеха, когда они содействуют преобразованиям согласно параметрам экономической географии: повышение плотности по мере роста городов, сокращение длины поездок по мере того, как работники и предприятия приближаются к районам большей плотности, и уменьшение разделяющих факторов по мере того, как страны снижают барьеры на экономических границах и выходят на мировые рынки, с тем чтобы воспользоваться преимуществами масштабов и торговли специализированной продукцией. В ДМР делается вывод, что преобразования по этим трем параметрам (плотность, расстояние и разделение) являются крайне необходимыми и должны поощряться.

Но эти преобразования сопровождаются несбалансированным ростом. Сейчас в трущобах проживает один миллиард людей, но быстрое переселение в города продолжается. Миллиард людей живет в отсталых районах развивающихся стран, вдалеке от многих благ глобализации. Среди «беднейшего миллиарда» мира сохраняется высокий уровень бедности и смертности, он остается без доступа к глобальным рынкам, тогда как благосостояние и продолжительность жизни других людей растут. Обеспокоенность положением этих трех пересекающихся миллиардов подчеркивает потребность в пространственно сбалансированном росте.

Но мы приходим к выводу, что хотя экономический рост является несбалансированным, развитие может при этом охватывать всех людей. Даже те, кто начинают свою жизнь вдалеке от плотной экономической активности, могут выиграть от растущей концентрации богатства. Для того чтобы рост был быстрым и распространялся на широкие слои населения, правительства должны содействовать экономической интеграции на всех географических уровнях, используя надлежащее сочетание инструментов — институтов, действующих независимо от местности, инфраструктуры, соединяющей различные районы, и стимулов, учитывающих географию.

Объяснения, почерпнутые из новой теории экономической географии и международной торговли, за которую Пол Кругман получил Нобелевскую премию по экономике 2008 года, пролили свет на эту загадку. Первая волна глобализации в XIX веке привела к увеличению торговли на основе сравнительных преимуществ. Страны обменивались товарами, которые они не могли производить сами. Поэтому Европа поставляла оборудование в обмен на бананы из Центральной Америки или специи из Южной Азии. Но в XX веке транспортные издержки снизились настолько, что даже торговля схожими товарами или частями и компонентами приобрела экономический смысл. Поэтому страны обменивались различными сортами пива или частями автомашин и компьютеров. Это благоприятствовало торговле между обладающими схожими ресурсами странами, которые часто расположены рядом друг с другом. Такое взаимодействие между снижением транспортных издержек и меняющимся характером торговли привело к концентрации экономической массы на ведущих мировых рынках. Опыт успешно развивавшихся стран позволяет извлечь уроки для сегодняшних развивающихся регионов.

Новые методы перевозок

После окончания Второй мировой войны транспортные издержки существенно снизились. По некоторым оценкам, они составляют половину от уровня 1970 года. А транспортные «трения» (доля транспортных издержек в общей стоимости отгруженных товаров) уменьшились еще больше, поскольку соотношение стоимости участвующих в торговле товаров и их веса увеличилось. В случае тех видов транспорта, где снижение издержек и трений было меньшим, значительно повыси-

лись качество и скорость. Например, использование грузовых контейнеров ликвидирует дорогостоящую и продолжительную перегрузку, и все больше и больше грузов отправляется воздушным транспортом.

Но эти издержки равномерно снизились не везде. Экономия на транспорте, обусловленная масштабами, например, гигантские контейнерные суда, бороздящие моря на выгодных маршрутах между Северо-Восточной Азией и Северной Америкой, означают, что более низкие издержки приведут к расширению торговли, которая еще больше снизит издержки. Большая часть развивающихся стран осталась в стороне от этого нарастающего и благотворного процесса, поскольку они не обладают производством в достаточном масштабе и инфраструктурой для привлечения более дешевых транспортных услуг.

Там, где транспортные издержки снизились, фирмы увеличили масштабы производства и специализацию. Важнейшим фактором и основным детерминантом роста в развивающихся регионах является внутриотраслевая торговля, в основном частями и компонентами. Этот вид торговли более чувствителен к транспортным издержкам, чем торговля сырьем и конечными продуктами. На крупнейших рынках мира: в Северной Америке, Западной Европе и Восточной Азии — внутриотраслевая торговля составляет высокую и растущую долю совокупной торговли (см. рисунок). Все более продвинутые сети покупателей и поставщиков в ведущих регионах мира являются одной из основных особенностей глобализации. Покупатели конечных продуктов могут быть в любом месте, но поставщики промежуточной продукции обычно расположены рядом. Растущая специализация увеличивает торговлю, создавая возможности даже для некоторых малых стран. Например, Камбоджа, вероятно, не может собирать компьютеры или автомобили, но может производить кабель или провода, которые будут использоваться на сборочных конвейерах в Китае. Благодаря этой «вертикальной разбивке» производства, ставшей возможной из-за снижающихся транспортных издержек, экономический рост и благосостояние распространяются внутри развивающихся регионов.

Недавний опыт Восточной Азии можно объяснить специализацией после снижения транспортных издержек, но в других частях света этого не происходило. Особенно в Африке отдельные страны часто слишком малы и не могут обеспечить достаточные масштабы и потенциал для привлечения инвестиций в трудоемкую обрабатывающую промышленность, которая до сих пор является наиболее важной дорогой к среднему уровню доходов. В этих регионах между странами сохраняются существенные различия. Границы в Африке в значительной мере менее проницаемы, чем в Западной Европе. Эти разделения препятствуют благоприятному взаимодействию и объединению ресурсов, которые позволяют появиться региональным источникам роста, например, в удобных прибрежных районах. Поэтому вторичные эффекты роста, являющиеся одним из главных фактов развития в ведущих регионах мира, в таких регионах, как Африка, практически отсутствуют. Если бы Швейцария испытывала незначительные вторичные эффекты соседей, которые испытывает Центральноафриканская Республика с 1970 года по 2000 год, ее ВВП был бы меньше на 334 млрд долларов. Темпы роста Камбоджи, если она находилась бы не в Восточной Азии, а в Восточной Африке, были бы значительно ниже.

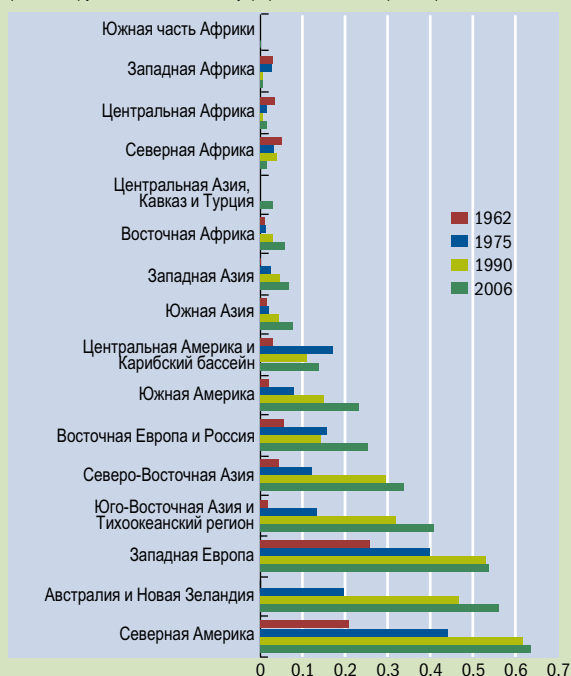
Близкие друзья

Как бедные, малые и отдаленные страны могут воспользоваться теми же силами, которые преобразовали Восточную Азию? По отдельности большинство стран в отстающих регионах не имеет необходимого числа квалифицированных работников, местных финансовых возможностей или способности обеспечивать группы поставщиков и комплементарные услуги.

Концентрация торговли

Внутриотраслевая торговля достигает наибольшей величины в развитых странах, но в Африке и Центральной Азии, на Кавказе и в Турции близка к нулю.

(Индекс Грубеля-Ллойда для внутрирегиональной торговли)



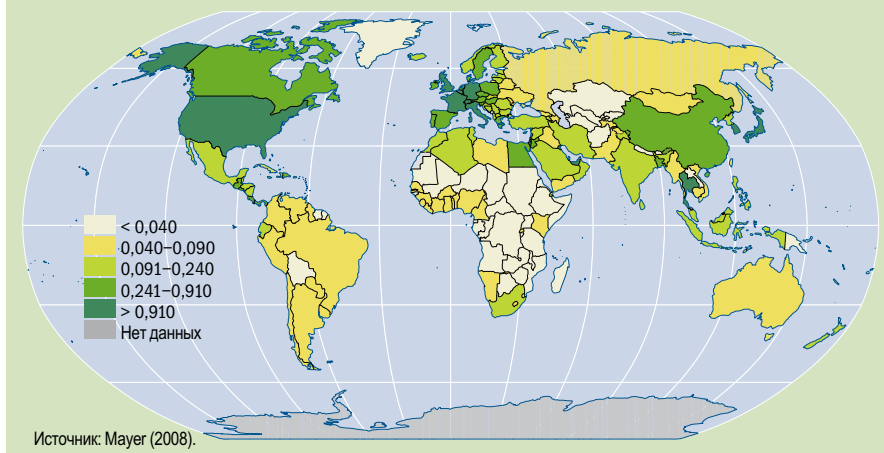
Источник: Brülhart (2008).

Примечание. Индекс Грубеля-Ллойда представляет собой долю совокупной торговли, которая приходится на внутриотраслевую торговлю. Данные по южной части Африки, Центральной Азии, Кавказу и Турции, а также Австралии и Новой Зеландии являются неполными или отсутствуют.

Клуб для избранных

Близость к процветающим районам формирует перспективы развития.

(Реальный доступ к рынку относительно США, индекс, 2003 год)



Важнейшей предпосылкой преодоления этих ограничений является региональная интеграция. Цель заключается в том, чтобы увеличить производственный потенциал стран в регионе, обеспечить региональные общественные блага и используя преимущества специализации.

Региональная интеграция означает нечто большее, чем преференциальная торговля между соседями. Она включает ряд шагов, которые могут быть предприняты на пути к полной глобальной интеграции, от инвестиций в региональную инфраструктуру до либерализации региональных рынков труда. Можно выделить три важнейших принципа.

Начинать с малого. Региональная интеграция может вначале быть направлена на преодоление узких мест в сотрудничестве, где затраты и выгоды ясно определены. Сегодняшний Европейский союз начинался с соглашения по углю и стали в шести странах.

Мыслить глобально. Региональная интеграция не должна создавать острова. Она должна помогать странам получать доступ к мировым рынкам, который они не могли получить самостоятельно. Более крупные страны могут выбирать между односторонней глобальной интеграцией и региональной интеграцией. Но малые, бедные или не имеющие выхода к морю страны нуждаются в одной интеграции, чтобы достичь другой. Например, совместные региональные объекты инфраструктуры, такие как транспортные коридоры, дают странам доступ к ранее недостижимым мировым рынкам.

Поддерживать находящиеся в менее благоприятном положении. Концентрация экономической активности, которая следует за региональной интеграцией, когда фирмы специализируются и увеличивают масштабы производства в меньшем количестве мест, является неизбежной и даже желательной частью процесса развития. Но она означает, что некоторые районы выиграют больше, чем другие, по крайней мере на первоначальном этапе. По мере миграции людей в ведущие регионы они распространяют блага, переводя средства в страны происхождения. Но в дополнение к этому могут потребоваться механизмы прямой компенсации для обеспечения доступа к социальным услугам и базовой инфраструктуре в отстающих регионах. Потоки помощи будут играть большую роль в поддержке отстающих, равно как и местные усилия в этой области. Западноафриканский экономический и валютный союз в 2000 году принял единый общий тариф с распределением поступлений. Две богатейших страны, Кот-Д'Ивуар и Сенегал, собирали 60 процентов таможенных доходов, но оставляли себе лишь 12 процентов.

Победители без границ

Стратегии эффективной региональной интеграции не являются едиными для всех регионов мира. География определяет перспективы развития и подсказывает, какие потребуются инструменты. Общей проблемой является раздробленность — наличие слабопроницаемых экономических границ. Различия связаны с экономической плотностью в рамках региона и расстоянием до крупных мировых рынков (см. карту).

Регионы, близкие к основным мировым рынкам. Странам в регионах, близких к мировым рынкам таких как Центральная Америка и Карибский бассейн, Северная Африка и Восточная Европа, осуществлять интеграцию относительно легко. Общие институты могут помочь этим странам стать частью крупных, более продвинутых

рынков.

Удаленные от мировых рынков регионы с крупными странами. Страны в регионах, которые географически удалены от основных мировых рынков, но имеют свои крупные рынки, такие как Индия, Китай, Южная Африка и Бразилия, везде являются привлекательными для инвесторов. Надлежащие институты и региональная инфраструктура могут помочь им выйти на эти рынки. Примерами таких регионов являются Восточная Азия, и во все большей мере — Южная Азия. Но южная часть Африки и Южная Америка могут также интегрироваться в мировую экономику, увеличивая свои внутренние рынки и повышая специализацию с помощью региональных институтов и инфраструктуры. Для самых малых стран региональная инфраструктура является особенно важной, с тем чтобы сократить расстояние до крупных соседних стран, и использовать этих соседей как канал для выхода на мировые рынки.

Удаленные от мировых рынков регионы с малыми странами. Международная интеграция сложнее всего дается странам в регионах, которые являются разделенными, удаленными и не обладают экономической плотностью крупной местной экономики. Это — регионы, которые в работе Collier (2007) называются «беднейшим миллиардом» — Восточная, Центральная и Западная Африка; Центральная Азия; острова Тихого океана. Для этих регионов необходимы все три вида инструментов — региональные институты, которые помогают уменьшить препятствия, создаваемые границами, региональная инфраструктура, соединяющая страны, и стимулы, такие как преференциальный доступ к мировым рынкам с либерализованными правилами происхождения, увеличение помощи для оказания социальных услуг в отстающих странах, создающих широко применимые навыки, расширение поддержки инфраструктуры в прибрежных странах для улучшения доступа к рынкам. Стимулы можно обусловить гарантиями того, что все страна будут прилагать усилия для укрепления региональной интеграции.

Большее понимание аспектов развития, связанных с экономической географией, может помочь в выработке ответных мер, точно соответствующих существующим проблемам международной интеграции. ■

Уве Дайхманн возглавляет подразделение по пространственному анализу в Группе по исследованиям вопросов развития, а Индермит Гилл является главным экономистом по региону Европы и Центральной Азии во Всемирном банке. Гилл возглавлял группу, которая подготовила Доклад о мировом развитии 2009 года.