

4. Чеклина Т.Н. Среднесрочные перспективы торговли России со странами СНГ [Текст] / Т.Н. Чеклина // БИКИ. – 2013. – № 49. – С. 24 – 32

5. Импорт России важнейших товаров в январе-декабре 2013 г. // <http://www.customs.ru> // Федеральная таможенная служба. URL: http://www.customs.ru/index2.php?option=com_content&view=article&id=18873:-2013-&catid=52:2011-01-24-16-28-57&Itemid=1978

6. Курманалиева Э.С. Страны СНГ: основные макроэкономические показатели и прогнозы [Электронный ресурс] / Э.С. Курманалиева // Информационно-аналитические материалы №1(22) февраль 2014 – Режим доступа: http://www.eabr.org/general/upload/СП%20-%20izdania/EvrazЭкИнтеграция/номер%201_22_2014/eei_1_2014_kurmanalieva.pdf

ИССЛЕДОВАНИЕ ЭФФЕКТОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ В РАМКАХ НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ

(Исследование поддержано грантом Президента РФ. Проект № МД-1107.2014.6)

*С.Н. Растворцева, А.Л. Онищенко
г. Белгород, Россия*

Стремительная глобализация мировой экономики и, как результат – увеличение объемов международной торговли – наиболее актуальные тенденции современного этапа мирового экономического развития. Так, основная характеристика мировой экономики сегодня – постепенное усиление интеграционного взаимодействия стран, посредством создания на разных континентах объединений, нацеленных на отмену барьеров на пути миграции товаров, работ, услуг, капитала. Именно посредством международной экономической интеграции раскрываются движущие силы и последствия глобализации с помощью технологических и политических изменений [1].

Экономическая интеграция влияет на экономику стран-участниц по-разному, прежде всего, отражаясь на уровне и темпах роста экономической активности. Такие выгоды интеграции можно отнести к статическим эффектам (как последствиям устранения торговых барьеров между странами). Отметим, что результаты количественной оценки статических эффектов экономической интеграции достаточно немногочисленны. Чтобы обосновать очевидные выгоды экономической интеграции между странами, зачастую рассматривают динамические эффекты интеграции. К их числу, например, можно отнести эффект экономического роста (который происходит благодаря более высокому уровню инвестиций и более быстрому технологическому прогрессу) [2, с.503].

Среди эффектов, изученных в рамках новой экономической географии, широко известны следующие: эффект возникновения отклонения торговли (Дж. Вайнер, 1950), экономия от экономии масштаба производства (В. Корден, 1972), эффекты в рамках теории инвестиций и инвестиционных потоков (Р. Болдвин, Р. Форслид, Я. Хааланд, 1995), теории возрастания роли сектора услуг (Д. Лоуренс, 1997), а также прямых иностранных инвестиций (У. Этье, 1998). Все эти направления рассматривались в рамках «новой» школы международной интеграции и вызвали большую волну споров [6, с.140].

При изучении эффектов международной экономической интеграции особое внимание следует уделить взаимодействию центробежных и центростремительных сил, что в рамках новой экономической географии тесно связано именно с пространственным перемещением факторов производства. Прежде всего, это – эффект прибыли от экономии масштаба, который признан основополагающим фактором при учете пространственной неравномерности экономической активности. При этом он занимает основное направление в положениях новой экономической географии и центральное место в объяснении пространственных различий в производственной и интеграционной деятельности.

Во-вторых, монополистическая конкуренция лежит в основе существования экономии от масштаба производства. А, в- третьих, ненулевые транспортные расходы, включенные в качестве одного из базовых элементов новой экономической географии, оказывают значительное влияние на выбор местоположения фирмы [3, с. 4].

Положения новой экономической географии широко тестируются эмпирическими исследованиями. На практике при изучении интеграции регионов в основном исследуются эффекты агломерации, возникновение которых связано со стремлением перемещения производства к периферийным регионам при открытии национальных границ.

Еще один эффектом экономической интеграции является эффект локализаций, причинами возникновения которых выступают торговые и инвестиционные потоки. Необходимо отметить влияние эффекта урбанизации, причинами которого в основном является экономия на транспортных издержках и перемещение к рынкам сбыта [5, с. 31].

Представим основные теории экономической интеграции в таблице (табл.).

Таблица

Традиционные и новые теории экономической интеграции

Направление теории между-народной интеграции	Автор	Год	Основная идея
<i>Традиционные теории экономической интеграции</i>			
Традиционная теория таможенных союзов	Дж. Вайнер	1950	Таможенные союзы приносят больше вреда, нежели пользы, если только они не заключены между странами, осуществляющими защиту одинаковых отраслей.
Эффект расширения торговли	Дж. Мид	1955	Таможенный союз может увеличить объем товарооборота, даже при условии наличия эффекта «отклонения торговли».
Теории интеграции между конкурентными и комплементарными странами	Ф. Мейер	1956	Благосостояние таможенного союза увеличивается, если страны-партнеры конкурентоспособны, но при этом дополняют друг друга, а также если начальные уровни тарифов высоки и каждый партнер является основным поставщиком для другого.
Сравнение эффектов уменьшения и отмены тарифных ставок	Р. Липси К. Ланкастер	1956- 1957	Экономическое благосостояние стран-членов союза увеличится в случае, если тарифные ставки будут уменьшены, нежели чем полностью отменены.
Эффекты производства и потребления	Р. Липси	1957	В таможенном объединении больше шансов получать доходы, чем выше доля торговли с партнером по союзу и чем ниже эта пропорция с остальным миром, а также чем ниже показатель объема внешней торговли в процентах от ВВП.
Теория торговли между странами с аналогичными и разными уровнями дохода	С. Линдер	1961	Страны получают больший торговый потенциал, если они имеют сходный уровень доходов на душу населения. В случае разного уровня доходов действует теория сравнительных преимуществ Хекшера- Олина.
Связь доходов на душу населения со структурой торговли	К. Ланкастер Д. Гринвей	1980- 1981	Чем выше совпадение предпочтений спроса между потенциальными торговыми партнерами, тем больше возможностей для внутриотраслевой торговли.
<i>Новые теории экономической интеграции</i>			
Статический и динамический анализ интеграции	Б. Баласса	1962	Динамические эффекты интеграции рассматриваются как технологические изменения, влияние интеграции на структуру рынка и конкуренцию, рост производительности труда и инвестиционной активности.
Теория инвестиций и инвестиционных потоков	Болдвин Форелид	1995	В случае снятия инвестиционных барьеров, производство переходит от дорогостоящего

Направление теории международной интеграции	Автор	Год	Основная идея
	Хааланд Робсон	1998	источника сырья к более дешевому источнику в союзе.
Теория возрастания роли сектора услуг	Д. Лоуренс	1997	Все возрастающее значение сектора услуг существенно изменяет мировой экономический порядок и создает новые стимулы для интеграции.
Теория возрастания роли прямых иностранных инвестиций	У. Этье	1998	Прямые иностранные инвестиции являются одной из важнейших предпосылок интеграции, особенно между развивающимися странами, из-за связи с основными переменными: экспортом и экономическим ростом.
	Р. Шамс	2003	Иностранные инвестиции повышают интеграционные схемы выхода на международный рынок и создают больше возможностей для увеличения взаимной торговли

Интеграция России в международные и региональные объединения – одно из основных направлений успешного развития отечественных предприятий и всей экономики. В условиях всевозрастающей нестабильности мировой экономики, оно, с одной стороны, вносит стабилизирующее значение, тогда как с другой – еще больше усугубляет положение. В этом и заключается основное противоречие необходимости интеграции страны в мировое хозяйство [7].

При практическом исследовании вовлеченности РФ в международные интеграционные процессы, необходимо отметить интеграцию в Зону свободной торговли Содружества Независимых Государств (СНГ), Таможенный Союз Белоруссии, Казахстана, России (ТС), Азиатско-Тихоокеанский форум Экономического Сотрудничества (АТЭС), Ассоциацию Стран Юго- Восточной Азии (АСЕАН), Шанхайскую Организацию Сотрудничества (ШОС), БРИКС и т.д.

На практике эффект локализации от международной экономической интеграции, прежде всего, проявляется в участии России в «Азиатско-тихоокеанском сотрудничестве», причем наиболее важное значение это имеет для сибирского и дальневосточного регионов. Однако наибольшие выгоды от интеграции пока получает лишь Владивосток, хотя за годы членства в организации уже могла бы быть создана разветвленная инфраструктура, современный промышленный комплекс на территории Сибири и Дальнего Востока, что привело бы к увеличению экспорта готовых изделий и обработанного сырья в зарубежные страны – партнеры [4, с.71].

Таким образом, неизбежность неравномерности распределения эффектов международной интеграции обусловлена, прежде всего, неоднородностью самого экономического пространства. Существующие на сегодняшний день теории весьма противоречивы, но практическое их применение доказывает, что эффекты экономической интеграции проявляются в результате изменений, формирующих мировую экономику и сегодня. основополагающими факторами таких изменений выступают: возрастающая отдача от эффекта масштаба, условия монополистической конкуренции, учет транспортных расходов, а также экономический эффект, а также объединение рынка труда и наличие специализированных посредников. Все эти силы являются основой функционирования моделей новой экономической географии. Эмпирические доказательства теоретических предположений относительно решающего значения взаимосвязи спроса для определения пространственных структур в распределении доходов, неоднородности рабочей силы и неравенства в заработной плате, перераспределения ресурсов выделяемых на определенный сектор экономики, подтверждают необходимость исследования эффектов международной экономической интеграции, что позволит аккумулировать выгоды от участия в международных объединениях.

Литература

1. Большой экономический словарь [Текст]: словарь / гл. ред. А.Б. Борисов. – М.: Книжный мир, 2003. – 895 с.

2. Jovanovic M. N. International Economic Integration: Critical Perspectives on the World Economy – Theory and Measurement. [Текст]: учебник М. N. Jovanovic – London: Routledge, 1998. – 720 p.
3. New Economic Geography and Economic Integration: A Review [Текст]: Department of Geography and Environment London School of Economics and Political Science; A. Ascari, R. Crescenzi, S. Iammarino. – 2012. – 25 p.
4. Насыров И. Статус субъекта федерации. Субъекты Российской Федерации в контексте международной интеграции [Текст] / И. Насыров // Казанский федералист. – 2004.–№2(10). – С. 71-79.
5. Рыжова Н. П. Пространственные эффекты международной экономической интеграции (случай российских регионов) [Текст] / Н. П. Рыжова // Пространственная экономика. – 2012. – №4.– С. 28-48.
6. Hosny A. S. Theories of Economic Integration: A Survey of the Economic and Political Literature [Текст]/ A. S. Hosny// International Journal of Economy, Management and Social Sciences. – 2013.– 2(5) May. – Pages: 133-155.
7. Карпова Н.С., Фаминский И.П. Участие России в международных организациях и интеграционных объединениях // Национальная экономика. М.: ИНФРА-М, 2011. С.795-807.

РОССИЯ В КОНТЕКСТЕ МИРОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА

*О.С. Сахарова, Т.С. Кузнецова
г. Белгород, Россия*

На сегодняшний день автомобильная промышленность – является основной из отраслей машиностроения, которая влияет как на процессы развития экономики страны, так и на ее внешнеэкономическое положение в мире. Для любого государства наличие развитой автомобильной промышленности – важнейший элемент обеспечения национальной безопасности.

Автомобильная промышленность – отрасль машиностроения, производящая легковые и грузовые автомобили (в т.ч. специального назначения), автобусы, прицепы, а также их части, узлы и агрегаты. Автомобильная промышленность характеризуется высоким уровнем специализации, широким кооперированием, передовой технологией, в т. ч. применением конвейерной сборки. [2, с.15]

В данной отрасли сконцентрированы сотни организаций, трудоустроены тысячи работников. Автомобильная промышленность сотрудничает и тесно переплетается с другими промышленностями: это предприятия электронной, электротехнической, химической, металлургической, легкой и других отраслей промышленности. [6]

Автомобильный рынок – это совокупность экономических отношений, благодаря которым происходит взаимодействие субъектов рынка с целью обмена готовых автомобилей на денежные средства или их эквиваленты. [5]

Сегодня рынок автомобильной техники не только перенасыщен, но и постоянно пополняется. Можно отметить, что это один из немногих рынков, который предлагает не только новую продукцию, но и вторсырье, которое пользуется не меньшим спросом. В условиях такой конкуренции предприятия-производители прибегают к торговым альянсам, взаимовыгодным соглашениям и др.

В связи с большой экономической и социальной значимостью автомобилестроения, данная отрасль всегда была объектом государственного регулирования и защиты, причем для этих целей используются как прямые, так и косвенные меры регулирования. Среди них: меры защиты внутреннего рынка от иностранной или некачественной продукции, стимулирование экспорта отечественного товара на внешние рынки, а также меры повышающие привлекательность отечественных автомобилей и др.

Все эти меры широко применяются в странах-лидерах автомобильной отрасли, которые условно подразделяют на два блока: развитые страны-лидеры (Германия, США,