

# ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТА ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ПРОДУКТОВ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ КАК ИНДИКАТОР ПРОТИВОСТОЯНИЯ РЕГИОНАЛИЗМА И ГЛОБАЛИЗМА В НАФТА

Сапир Елена Владимировна

доктор экономических наук, профессор,  
ФГБОУ ВО «Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова»,  
г. Ярославль, Российская Федерация.  
E-mail: evsapir@yahoo.com

Васильченко Александр Дмитриевич

Студент,  
ФГБОУ ВО «Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова»,  
г. Ярославль, Российская Федерация.  
E-mail: vasilchenko.ad7@mail.ru

**Аннотация:** В настоящем исследовании на примере сектора транспортного машиностроения НАФТА оценивалось противостояние тенденций глобализма и регионализма в развитии промышленных кооперационных связей макрорегиона. Определены тенденции экспорта промежуточных продуктов данного сектора НАФТА. Дана характеристика качественному изменению роли США и Мексики в индустрии транспортного машиностроения. Доказана взаимозависимость тенденций глобализма и регионализма в развитии сектора, а также подчеркнута значимость регионального этапа развития Мексики для последующего её выхода на глобальный уровень производственной кооперации в транспортном машиностроении и, в частности, в автомобилестроении.

**Ключевые слова:** промежуточная торговля, НАФТА, глобализм, регионализм, Мексика, США, транспортное машиностроение.

JEL: F02; F15

THE INTERMEDIATES EXPORTS EVOLUTION IN NAFTA TRANSPORT ENGINEERING IN THE CONTEXT OF REGIONALISM VS GLOBALISM OPPOSITION

Sapir Elena Vladimirovna  
Doctor of Economics, Professor,  
Head of the Department of World Economy and Statistics, P.G. Demidov Yaroslavl State University  
Yaroslavl, Russian Federation.

Vasilchenko Alexander Dmitrievich  
Bachelor of the Department of World Economy and Statistics, P.G. Demidov Yaroslavl State University  
Yaroslavl, Russian Federation.

**Abstract:** The study, using the NAFTA-backed pattern for regional production cooperation in transport engineering sector, reveals the globalism vs regionalism opposition on the macroregional level. Trends in the intermediate products export are determined. The qualitative change in the roles of the United States and Mexico in the transport engineering industry is characterized. The interdependence of the trends of globalism and regionalism in the development of the sector is proved. The regional integration stage in Mexico's economic development is found to be crucial to the country's subsequent

entry into global production networks in transport engineering at large and in the automotive industry in particular.

**Keywords:** intermediate trade, NAFTA, globalism, regionalism, Mexico, USA, transport engineering.

Североамериканское соглашение о свободной торговле (North American Free Trade Agreement - НАФТА) было подписано тремя странами: Канадой, Мексикой и США и вступило в силу 1 января 1994 г. НАФТА стала одним из крупнейших и самых влиятельных торговых блоков в мире. После того, как президент США Дональд Трамп вступил в должность в январе 2017 года, он принял решение заменить НАФТА новым соглашением, начав переговоры с Канадой и Мексикой. В сентябре 2018 года все три страны договорились о замене НАФТА новым Соглашением между США, Мексикой и Канадой (USMCA), и ратифицировали его к марту 2020 года. USMCA вступил в силу 1 июля 2020 года, заменив НАФТА.

Что привело к фактической ликвидации проекта НАФТА в его изначально задуманном виде и замене принципиально новым союзом? Политическая воля лидера одной страны – ключевого игрока объединения? Или объективные, внутренние процессы деглобализации мировой экономики, изменение соотношения двух противоречивых, но неразрывно связанных между собой тенденций - глобализма и регионализма в пользу последнего - и смена мирового тренда с глобализма на макрорегионализм? Или действуют множественные и более разнообразные факторы, которые нельзя свести только к прямому политическому давлению или конкуренции двух мегатрендов? Эти вопросы, несомненно, стоят сегодня перед мировым научным сообществом. А ответы на них, по нашему мнению, лежат в плоскости анализа реального хозяйственного взаимодействия различных субъектов мировой экономики: компаний, стран, региональных экономических объединений, и связаны эти ответы с изменением баланса сил в международном торгово-экономическом пространстве, остротой международной конкуренции, борьбой за новые рынки сбыта и структурными сдвигами в мировом экспорте и импорте.

Сегодня ни у кого не вызывает сомнений тот факт, что ключевые мировые экономические события и тренды формируются прежде всего вокруг макрорегиональных интересов, нежели вытекают из конкуренции отдельных стран. В действительности мы понимаем, что речь не идёт о банальном, «лобовом» столкновении, скажем, США и Германии в отрасли автомобилестроения и на мировом автомобильном рынке. Наоборот, всё больше дискуссий посвящены сосуществованию и сотрудничеству в глобальном пространстве. Но! уже не отдельных стран, а макрорегиональных трансграничных систем - Северо-Американского и Европейского автомобилестроительных комплексов. Действительно, с течением времени в данных регионах намечаются структурные производственные сдвиги: к примеру, в последние два десятилетия в Европе претерпел существенное снижение объем выпуска Германии, Испании, Франции, Италии, Бельгии и Нидерландов (по сути, всех традиционных европейских «фабрик»), тогда как трехзначные темпы роста демонстрируют Чехия, Словакия и Румыния. Однако, несмотря на подобные изменения, доля экономик Западной Европы в данном региональном производственном комплексе по-прежнему является преобладающей, хотя все больше экспертов прогнозируют последующее смещение основных производственно-логистических процессов на восток и юг Европы [3].

В современных реалиях развития мировой экономики глубокая интеграция стран, в том числе в контексте макрорегионов, а также происходящие в ней структурные сдвиги идентифицируются через анализ промежуточной торговли - экспорта и импорта продуктов, являющихся составными частями конечного товара, образующегося «на выходе» глобальных цепочек создания стоимости.

По нашему мнению, рассматриваемые в работе тенденции глобализма и регионализма не являются взаимоисключающими и сменяющими друг друга в контексте развития всей мировой промышленности. Для того, чтобы дать характеристику сосуществования указанных тенденций и их совместного влияния на развитие региональных производственных цепочек, в качестве объекта

исследования по ряду причин был выбран сектор транспортного машиностроения НАФТА. Во-первых, транспортное машиностроение, в частности, автомобилестроение, представляет собой сложный производственный комплекс, предполагающий скоординированное участие различных стран в создании конечного продукта – транспортного средства – в рамках цепочек создания стоимости. Во-вторых, НАФТА как региональное экономическое объединение обладает рядом специфических особенностей:

- минимальный состав партнеров (3), диктующий жесткость экономической конструкции блока;
- высокая дифференциация социально-экономического развития стран;
- исходной предпосылкой интеграции является политическая воля;
- НАФТА на сегодняшний день демонстрирует наиболее турбулентную эволюцию и трансформацию природы интеграционного объединения стран.

В рамках исследования нами были сформулированы две гипотезы:

1. Усиление региональных процессов есть форма адаптации национальных экономик к глобальным вызовам (под вызовом мы понимаем назревшую трансформацию форм взаимодействия национальных экономик и их участия в глобальной хозяйственной системе).

2. По мере углубления региональной интеграции оттачиваются производственные компетенции национальных экономик, позволяющие им вести все более широкую глобальную экспансию, успешно выходя на новые рынки за пределы интеграционного пространства.

Основу методологии исследования составляет построение временных рядов экспорта промежуточной и конечной продукции стран НАФТА внутри и за пределы объединения. В качестве статистической основы была использована база данных ОЭСР TiVA (Trade in Value Added) [5]. TiVA представляет собой операционную интегрированную базу, обобщающую данные по экспорту и импорту промежуточной продукции, зарубежной и отечественной добавленной стоимости в валовом экспорте, доле добавленной стоимости в валовом накоплении основного капитала и другим показателям.

В начале необходимо привести обобщающую характеристику профиля НАФТА с точки зрения торговли конечной и промежуточной продукцией. В валовом выражении, в период с 1994 по 2011 годы наблюдался рост профицита в торговле Канады и Мексики с США и Мексики в торговле с Канадой. В части промежуточной торговли, начиная с 2000 года Мексика вышла из дефицита в торговле с США, который «на дне» достигал практически 30 млн. долл., в профицит, составивший более 20 млн. долл. «на пике» - в 2011 году. Как для Мексики, так и для Канады их торговый профицит с США в первые полтора десятилетия существования НАФТА существенно отличается с точки зрения добавленной стоимости. В самом деле, для мексиканской экономики ее валовой экспортный профицит с США фактически был дефицитом с точки зрения добавленной стоимости. Как в отношении Мексики, так и США в период с 1995 по 2011 год наблюдается снижение доли внутренней добавленной стоимости в экспорте, а применительно к Канаде регистрируется обратная тенденция. Это говорит о том, что при росте общих объемов мексиканского и американского экспорта, эти две экономики, будучи партнерами по НАФТА, вступали в более тесную торговую кооперацию, что нельзя сказать в отношении Канады [1].

Стоит более подробно обозначить роли США и Мексики как наиболее примечательных субъектов промышленности НАФТА, в частности, сектора транспортного машиностроения.

США определились в своей традиционной роли, осуществляя поставки сырья и комплектующих в Канаду и Мексику, откуда после соответствующей производственной обработки импортировали их обратно в виде узлов и агрегатов для последующей конечной сборки готовых изделий, в том числе автотранспортных средств. Однако, начиная с середины 90-х годов 20 века доля американской добавленной стоимости в импорте из стран-партнеров по блоку начала снижаться. Так, если в

1995 году импорт США из Мексики на 26% по стоимости состоял из американских компонентов, то к 2011 году эта доля снизилась до 16%. Аналогично ситуация выглядела и в отношении Канады: в период с 1995 г. по 2011 г. данный показатель снизился с 21 до 15%. Интерес представляет тот факт, что при относительно неизменной доле добавленной стоимости стран-партнеров по НАФТА в импорте промышленной продукции США значительно возросла доля Китая: с 2,8% в 1995 году до 15,5% к 2011 году. Применительно непосредственно к сектору транспортного машиностроения наблюдается аналогичная динамика: доля американской добавленной стоимости в импорте из Мексики упала за период с 26,5 до 18,1% [2]. Полученные нами эмпирические результаты анализа экспорта промежуточной продукции данного сектора США также выражают данные тенденции. На протяжении исследуемого периода (2005-2015 годы) внешний промежуточный экспорт США демонстрирует устойчивое превосходство в темпах роста над внутренним экспортом: 11% (с 6184 до 17166 млн. \$) против 1,2% (с 21229 до 23900 млн. \$) (рис. 1). Можно предположить, что американские ТНК в средней и долгосрочной перспективе не были однозначно настроены на построение стабильных региональных цепочек стоимости преимущественно с партнёрами по НАФТА. Кроме того, экспорт готовых автомобилей США в третьи страны существенно опережал аналогичный внутренний экспорт: 11% против практически нулевого роста. Это говорит о том, что американские автомобильные корпорации продолжают сохранять четкую ориентацию на глобальные рынки, скорее всего, ввиду ограниченной емкости рынка партнеров по НАФТА.



Рисунок 1 – Внутри- и внерегиональный экспорт промежуточной продукции транспортного машиностроения стран НАФТА.

Источник: Составлено авторами по данным [5].

Крайне показательным является профиль общего развития Мексики и ее автомобилестроительного комплекса за период членства в НАФТА. Важной вехой развития данного комплекса является принятие в 1989 году «автомобильного декрета», который существенно либерализовал мексиканские процедуры в автомобильной промышленности, хотя национальные требования к локализации производства добавленной стоимости и регистрации собственности в мексиканской юрисдикции оставались огромными препятствиями для развития отрасли. Важным шагом на пути к рыночной интеграции Мексики с Соединенными Штатами стало внедрение программы *maquiladora* (иногда именуемой *maquila*), привлекательность которой была двойной: сырье из США ввозилось в Мексику в рамках беспошлинного импорта (при условии, что продукция *maquiladora* будет экспортироваться обратно), а с американской стороны пошлины взимались только на добавленную Мексикой стоимость. Последующие переговоры по НАФТА стимулировали приток инвестиций, в результате чего заводы по сборке автомобилей в Мексике получили доступ к самым современным технологиям. С течением времени после принятия Соглашения заводы по сборке автомобилей в Мексике совершенно перестали уступать в качестве и техническом уровне

заводам в США и Канаде. В рамках НАФТА, что подчеркивается рядом исследователей, Мексика качественным образом трансформировала свое взаимодействие с США и приобрела иной, более независимый и способный на самоопределение по ряду вопросов профиль. Так, данное объединение стало для Мексики впоследствии своего рода отправной точкой к заключению целого ряда торговых соглашений с другими странами мира. Уже к 2016 году Мексика стала участником 14 соглашений о свободной торговле с 46 странами [4]. Качественные изменения также претерпела географическая структура продаж легковых автомобилей Мексики (табл. 1).

Таблица 1 - География продаж легковых автомобилей производства Мексики (доля целевого рынка, %) [4].

Год	Внутренний рынок	США и Канада	Европа	Азия
1990	95	5	-	-
1995	70	17	2	-
2000	48	28	4	1
2005	35	25	14	10
2010	43	23	11	16
2015	49	15	7	24

Как видно из таблицы, отчетливо прослеживаются два важных тренда: во-первых, снижение с 2000 года доли продаж в странах-партнерах по НАФТА и, во-вторых, начиная с того же года стремительный рост доли продаж в Азиатском регионе. Действительно, уже по этим данным становится очевидным изменение ориентации страны в отношении партнеров по блоку.

Проведенные нами расчеты по торговле промежуточными товарами Мексики в секторе транспортного машиностроения также говорят о структурной трансформации Мексики как некогда исключительно производственной фабрики, обслуживающей американских автопроизводителей. Начать стоит с того, что на протяжении исследуемого периода Мексика устойчиво опережает и США, и Канаду по среднегодовому приросту экспорта: 10% против 4,1% США и 1,3% Канада. Экспорт промежуточных продуктов из Мексики в третьи страны существенно опережал аналогичный внутренний экспорт: 15,6% в год против 2%, что с очевидностью говорит о постепенной глобальной переориентации мексиканского экспорта. Несколько отличная тенденция имеет место и в экспорте готовых автомобилей: на 14% ежегодно рос экспорт как в страны-партнеры НАФТА, так и за пределы объединения. Это свидетельствует о том, что Мексика всё более принимает на себя роль не просто производителя комплектующих для последующей сборки, но и поставщика готовых машин на мировой и внутрирегиональный автомобильный рынок.

Действительно, в отношении Мексики данные изменения производственной конфигурации носят достаточно системный характер. Так, доля Мексики в производстве легковых автомобилей в рамках объединения возросла с примерно 1,2% в 1990 году до практически 20% к 2016 году (рис. 2). Мексика смогла наладить взаимоотношения с такими автогигантами, как Audi, VW, BMW и Mercedes-Benz, которых привлекло как наличие налаженных производственных мощностей в Мексике, так и сложившееся преференциальное пространство в торговле с этой страной. Развитие автомобильной промышленности Мексики означает, по сути, появление второго кластера по производству автомобилей в Северной Америке, специализирующегося на производстве небольших автомобилей и пикапов и имеющего комфортные условия для экспорта своих автомобилей по всему Западному полушарию [4]. В обоих случаях существующие тенденции говорят об отсутствии статичности в конфигурации производственных блоков и выраженной ориентации мексиканского автопрома на

усиление сотрудничества с крупнейшими автогигантами Европы.

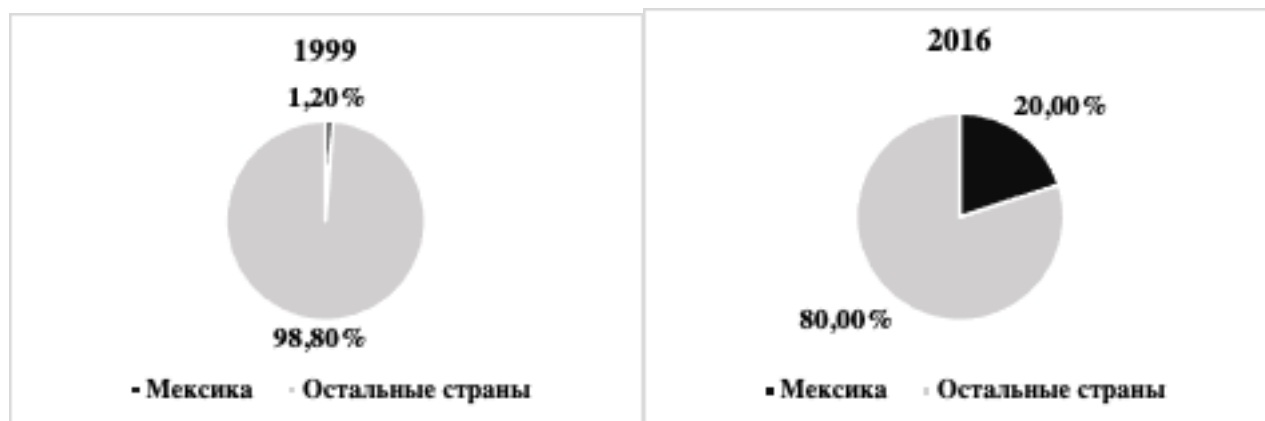


Рисунок 2 - Доля Мексики в производстве легковых автомобилей в НАФТА [4]

При анализе указанных новых тенденций расширения мексиканского экспорта на внешние по отношению к НАФТА рынки возникает логичный вопрос: какова роль европейского комплекса транспортного машиностроения во взаимоотношениях с НАФТА и какими тенденциями характеризуется европейский комплекс?

В настоящее время развитие европейского автомобильного комплекса следует тенденции пространственно-временного сдвига (spacio-temporal fix), которая обуславливается поиском относительно менее затратных мест размещения производства, по сравнению с существующими локациями в Западной Европе, как в традиционно ключевых странах, так и на периферии. Отмечается возросшая интернационализация европейской автомобильной индустрии благодаря возросшей роли ТНК. Тот факт, что на долю крупных отечественных фирм ЕС приходится лишь пятая часть созданных рабочих мест, при этом более половины потерянных рабочих мест, свидетельствует о том, что крупные фирмы, как в Западной, так и в Восточной Европе, теряют позиции за счет иностранных фирм. Этот вывод подтверждают существующие исследования, указывающие на значительно возросшую роль «глобальных» поставщиков и ослабление роли отечественных фирм в условиях жесткой конкуренции в автомобильной промышленности. Текущие тенденции развития данной отрасли в Евросоюзе свидетельствуют о повышении региональной специализации в рамках ЕС и формировании более эффективного разделения труда. Однако традиционные регионы автомобильной промышленности Западной Европы будут продолжать функционировать в качестве основной области европейского автомобилестроения, на долю которой приходится не только подавляющее большинство производственных операций с высокой добавленной стоимостью, но и большинство рабочих мест в секторе. Из-за сохраняющегося разрыва в затратах на рабочую силу, корпоративных налогах и инвестиционных стимулах по сравнению с основными регионами вновь интегрированные регионы Восточной Европы будут продолжать осваивать в основном производство недорогих стандартизированных автомобилей и универсальных компонентов с более низкой добавленной стоимостью и трудоемкостью, несмотря на постепенную модернизацию своей автомобильной промышленности [6]. Таким образом, можно сделать вывод о формировании схожих тенденций в автомобильных секторах ЕС и НАФТА: в обоих случаях имеет место «динамический регионализм» (сдвиги в пространственном размещении отдельных локальных производственных операций при сохранении главной роли за традиционными центрами силы), а также интернационализация традиционно сложившегося комплекса.

В целом, Европейский Союз воспринимается Мексикой именно как возможность балансировать и диверсифицировать свою внешнюю политику по отношению к США.

Проанализировав паттерны промежуточной торговли США и Мексики в секторе 11

1111 транспортного машиностроения, приходим к выводу о том, что эти две крупнейшие в части транспортного машиностроения экономики НАФТА проводят политику активного расширения географии производственных связей в рамках данного сектора, что является четким проявлением глобализационного тренда в развитии существующих в этих странах производственных систем. Особенно важно понимать, что возросший внешний промежуточный экспорт Мексики в данном случае не связан с ростом предварительного промежуточного импорта из США, а объясняется развитием собственной промышленной базы. Стоит также отметить, что примерно на 14% в год рос как внутрорегиональный, так и внешний экспорт готовой продукции транспортного машиностроения Мексики. Применительно к США, ее внутренний конечный экспорт практически не менялся на протяжении периода, а внешний экспорт рос на 11% ежегодно. Таким образом, этот факт еще больше доказывает возросший вес Мексики: помимо того, что окрепла ее производственная база и она все больше интегрируется с внеблоковыми контрагентами, она также активнее занимает часть рынка сбыта в США и Канаде и наращивает сбыт на другие рынки, в то время как США также интенсифицируют свои поставки за пределы объединения.

Несмотря на то, что метаморфозы мексиканской промышленности и в целом экономического уклада страны привлекают наибольшее внимание исследователей, никогда с повестки дня не сходил вопрос об общей привлекательности НАФТА для Мексики. В то время, как для США и Канады это соглашение носило секторальный характер, для Мексики оно создало основу для уникальной модели торговой либерализации и экспортно-ориентированного роста. Однако важно заметить, что положительный эффект создания торговли для страны был отмечен только в ограниченном числе индустрий, например, в легкой промышленности. Как отмечается, крупнейшие компании (Chrysler, GM и Ford), чьи производственные фабрики были размещены в Мексике, использовали страну как площадку для осуществления последующего экспорта в третьи страны. И, в целом, сравнительно низкий уровень национального вклада в создание экспортируемой продукции, отсутствие макроэкономической стабильности, а также возросшая уязвимость мексиканской экономики от циклов ВВП США указывают на то, что долгосрочные выгоды для Мексики от членства в объединении были поставлены под большое сомнение [7]. Отсюда следует, что исчерпание преимуществ формата НАФТА для Мексики (но, всё же, не отсутствие) стало еще одним фактором, склонивших экономику к расширению географии производственных связей и снижению зависимости от США.

Роль Канады в секторе транспортного машиностроения в настоящее время не представляет особого исследовательского интереса ввиду отсутствия стратегической ориентации страны на развитие данного сектора своей промышленности. Так, на протяжении исследуемого периода (2005-2011 гг.) канадский промежуточный экспорт в Мексику стагнировал на незначимых уровнях (на 294 млн. долл. в 2005 и 491 млн. долл. в 2015). Кроме того, экспорт промежуточных продуктов в США упал более, чем вдвое (с 16797 млн. долл. до 7039 млн. долл.). Имела место и зеркальная тенденция: в целом снизилось значение Канады как целевого рынка для стран-партнеров по НАФТА (импорт из Мексики хоть и вырос, но остался в пределах незначимого интервала, а американский импорт транспортных средств снизился с 16490 млн. долл. до 12909 млн. долл.) (рис. 3).

По итогам проведенного исследования тенденций развития торговли промежуточными продуктами в секторе транспортного машиностроения НАФТА и их взаимосвязи с проявлениями трендов глобализации vs регионализма в Североамериканском регионе не удалось установить однозначно преобладающий тренд. В частности, не получено однозначных данных, подтверждающих преобладание тенденции регионализма над глобализмом, несмотря на то, что в литературе последних лет тенденция мегарегионализма активно продвигается многими авторами в качестве преобладающей. Вместе с тем, тенденция внутрорегионального взаимодействия сохраняет стабильность, внутриблоковые связи демонстрируют определенную положительную динамику, но при этом рост всех показателей, характеризующих внутривнутриблочную кооперацию, отстает от

соответствующих показателей глобальной интернационализации автомобильного сектора стран-партнеров.

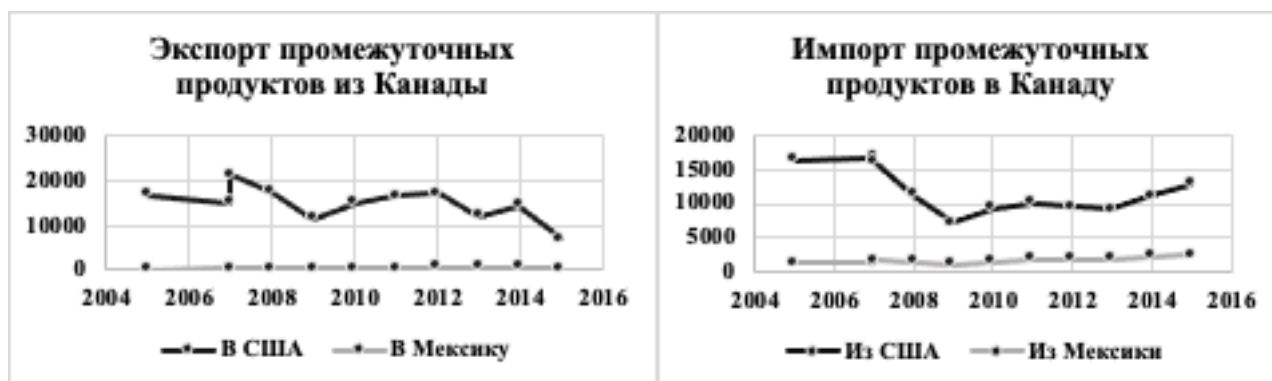


Рисунок 3 - Динамика экспорта и импорта промежуточных продуктов транспортного машиностроения Канады в страны-партнеры по НАФТА (млн. \$). Составлено авторами по данным [5]

Таким образом, гипотеза о неоднозначном характере взаимосвязей тенденций регионализации и глобализации нашла свое подтверждение: несмотря на то, что с очевидностью проявились тенденции к обращению партнеров на внешние рынки сбыта, одновременно усилились кооперационные связи США и Мексики. Подтвердилась взаимообусловленность и неразрывность глобального и регионального трендов интеграции. Условием выхода Мексики на глобальный уровень кооперации является углубленная интеграция внутри блока. Можно предположить, что неравномерный характер развития региональной интеграции с возможностью опережения на определенном этапе стартовавших с отставанием стран вплоть до перехода с региональной «орбиты» на глобальную представляет закономерность для интеграционных объединений так называемого зонтичного формата, где несколько более слабых стран составляют фоновое окружение центральной «якорной» страны-лидера.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Cervantes-Martinez, R., Villasenor-Becerra, J., Romero-Morett, M. NAFTA Trade (and some extra NAFTA trade) in value added and its distribution, 1995-2011. *Journal of Economic Structures* 5, 27 (2016). <https://doi.org/10.1186/s40008-016-0059-2>
2. Flatness, A., Rasmussen, Ch. U.S.-Produced Value in U.S. Imports from NAFTA. 2017, available at: <https://www.commerce.gov/sites/default/files/us-produced-value-in-us-imports-from-nafta.pdf>
3. Frigant, V., Miollan, S. The Geographical Restructuring of the European Automobile Industry in the 2000s. Munich Personal RePEc Archive, 2014, available at: <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/53509/>
4. Klier, Th., Rubenstein, J. Mexico's Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA: Who Makes What and What Goes Where. *Economic Perspectives*, Vol. 41, No. 6, 2017.
5. Trade in Value Added Database. Organization for Economic Cooperation and Development official website. URL: <https://www.oecd.org/sti/ind/measuring-trade-in-value-added.htm>
6. Pavlínek, P. (2020) Restructuring and Internationalization of the European Automotive Industry. *Journal of Economic Geograph* 20(2):509-541, DOI: 10.1093/jeg/lby070
7. Sánchez, J., Calderón, C., & León, S. (2018) Is NAFTA really advantageous for Mexico?, *The International Trade Journal*, 32:1, 21-42, DOI: 10.1080/08853908.2017.1387623