

Доклад о мировом развитии

2009

НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА  
ЭКОНОМИЧЕСКУЮ  
ГЕОГРАФИЮ



ВСЕМИРНЫЙ БАНК

# НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ГЕОГРАФИЮ

Хорошо дела идут там, где поощряются перемены в трех аспектах экономической географии: увеличение плотности по мере роста городов; сокращение расстояний по мере того, как работники и бизнес мигрируют ближе к узлам высокой экономической плотности; уменьшение разобщенности по мере того, как страны повышают проницаемость своих экономических границ и выходят на мировые рынки, чтобы воспользоваться преимуществами масштабного производства и специализации. Перемены в этих трёх аспектах – плотности, расстоянии, разобщенности – очевидны в тех развивающихся странах мира, которые на данный момент достигли экономического процветания. В Докладе о мировом развитии за 2009 год сделан вывод о том, что подобные изменения будут и в дальнейшем играть крайне важную роль, и их следует поощрять.

Этот вывод не свободен от противоречий. Число обитателей трущоб сегодня достигло миллиарда, но наплыв переселенцев в города не ослабевает. От глобализации выиграли многие – но не миллиард жителей отдалённых районов развивающихся стран. И в то время, как благосостояние и продолжительность жизни многих жителей планеты постоянно растёт, ее «нижний миллиард», лишённый доступа к мировым рынкам, по-прежнему страдает от бедности и высокой смертности. Иногда те, кто выражает обеспокоенность судьбой этих частично пересекающихся групп, предлагают рецепт: обеспечить большую территориальную сбалансированность экономического роста.

Однако основная мысль настоящего доклада состоит в том, что экономический рост останется неравномерным. Попытаться расширить сферу экономической активности – значит лишить ее стимулов. Однако при этом развитие всё же может происходить в интересах всех граждан – даже тех, чья жизнь начинается вдалеке от центров экономической активности. Чтобы обеспечить быстрый экономический рост в интересах широких слоёв населения, правительствам необходимо способствовать экономической интеграции. Именно это понятие, как подчеркивается в настоящем докладе, является ключевым в дискуссиях по проблемам политики урбанизации, территориального развития и региональной интеграции. Вместо этого участники дискуссий по всем этим трем проблемам преувеличивают значение территориально-адресных мероприятий.

В докладе «Новый взгляд на экономическую географию» формат этих дискуссий переосмыслен таким образом, чтобы учесть все средства интеграции: территориально нейтральные институты, территориально-связующую инфраструктуру и территориально-адресные мероприятия. Точно выверив сочетание этих средств, те, кто сегодня управляет процессом развития, смогут преобразовать географию хозяйства своих стран. И если им это удастся, экономический рост в их странах останется неравномерным, но развитие будет отвечать интересам всех слоёв населения.



ВСЕМИРНЫЙ БАНК

ISBN 978-0-8213-7640-9



SKU 17640

Доклад о мировом развитии **2009**

***Новый взгляд на  
экономическую географию***



Доклад о мировом развитии **2009**

*Новый взгляд на  
экономическую географию*



THE WORLD BANK  
Washington, DC

УДК 33+2009+332  
ББК 65/5+65/04  
Д 63

Настоящее издание подготовлено сотрудниками Международного банка реконструкции и развития / Всемирного банка. Содержащиеся в нем решения, интерпретации и суждения не обязательно отражают взгляды Совета исполнительных директоров Всемирного банка или правительств, которые они представляют.

Всемирный банк не гарантирует точности сведений, содержащихся в настоящей публикации. Национальные границы, цвета, обозначения и прочая информация, указанная на картах, включенных в настоящее издание, не подразумевает какое-либо суждение со стороны Всемирного банка относительно юридического статуса какой-либо территории либо одобрения или принятия таких границ.

*Переводчики: Е.А. Журавлева, Н.В. Заборин, Е.Е. Нескоромная Л.Н. Клюкин Т.Н. Кузнецова, Т.Н. Сараницева, А.А. Рябова, А.С. Скобелкин.*

*Редакторы: А.В. Бондаренко, О.Н. Зимарин, Т.В. Кирсанова*

Первоначально опубликовано в 2009 году на английском языке как World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography.

Перевод на русский язык осуществлен Издательством «Весь Мир», которое несет ответственность за его точность. В случае каких-либо расхождений следует руководствоваться языком оригинала.

Материал данной публикации защищен авторским правом. Частичное или полное воспроизведение данной работы и/или ее передача в любой форме или любыми средствами без предварительного разрешения может являться нарушением действующего законодательства. Международный банк реконструкции и развития / Всемирный банк поощряет распространение этой работы и обычно незамедлительно предоставляет разрешение на воспроизведение ее фрагментов.

Для оформления разрешения на воспроизведение какой-либо части этой книги фотокопировальным или репринтным способом, направьте запрос с указанием полной информации в адрес Copyright Clearance Center, Inc., 222 Rosewood Drive, Danvers, MA 01923, USA.; телефон: 978-750-4470, факс: 978-750-4470, адрес в Интернете: [www.copyright.com](http://www.copyright.com).

Все другие запросы, связанные с получением прав и лицензий, в том числе вторичных прав на использование документа следует направлять в Отдел публикаций Всемирного банка по адресу: Office of the Publisher, World Bank, 1818 H Street, NW, Washington, DC 20433, USA; факс: 202-522-2422; адрес электронной почты: [pubrights@worldbank.org](mailto:pubrights@worldbank.org).

*Отпечатано в России*

Дизайн обложки и внутреннее оформление книги: Zefyr Design, [info@zefyr.co.uk](mailto:info@zefyr.co.uk).

Техническое редактирование, подготовка графиков и верстка американского издания: Precision Graphics.

ISBN 978-5-7777-0442-9

© 2009 The International Bank for Reconstruction and Development/World Bank  
1818 H Street NW Washington, D.C. 20433  
Telephone: 202-473-1000  
Internet: [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)  
E-mail: [feedback@worldbank.org](mailto:feedback@worldbank.org)  
© Перевод на русский язык — Издательство «Весь Мир», 2009

# Содержание

Предисловие	xiii
Выражение признательности	xv
Список сокращений и пояснения к используемым данным	xvi

<i>Эволюция географии: плотность, расстояние и разобщенность — Краткое содержание Доклада</i>	<i>xix</i>
---	------------

## Обзор 1

География и процветание	1
Наш мир – не плоский	89
Экономический ландшафт определяют рынки	12
Запуск процесса развития	20

## Как читать этот Доклад 33

Тематические рамки	34
Терминология	34
Структура	39

<i>Эволюция географии: преодоление расстояний в Северной Америке</i>	<i>44</i>
--	-----------

## Часть 1 Развитие в трехмерном измерении 47

### 1 Плотность 48

Определение плотности	49
Экономическая концентрация: чем богаче, тем плотнее	56
Сближение – между деревней и городом и в масштабе городов	62
Что нового для тех, кто развивается сегодня?	70

### 2 Расстояние 73

Определение расстояния	74
Экономическая концентрация в передовых районах	81
Расхождение, а затем сближение между передовыми и отстающими областями	84
Что нового для тех, кто развивается сегодня?	93

### 3 Разобщенность 96

Определение разобщенности	97
Экономическая концентрация	105
Расхождение, а потом сближение	109
География, глобализация и развитие	115

Что нового для тех, кто развивается сегодня?	120
<i>Эволюция географии: преодоление разобщённости в Западной Европе</i>	<i>122</i>

## **Часть 2** Формирование экономической географии 125

<b>4 Экономия на масштабе и агломерация</b>	<b>126</b>
Очерк экономии от масштаба производства	129
Иной мир	132
Портфель населенных пунктов	135
Признание рыночных сил	140
<b>5 Мобильность факторов производства и миграция</b>	<b>146</b>
От меркантилизма к глобализации и автаркии, и обратно	147
Мобильность рабочей силы: результаты изучения поколением аналитиков	158
Практические меры по управлению миграцией	168
<b>6 Транспортные расходы и специализация</b>	<b>170</b>
Что случилось: два столетия опыта	173
Транспортные расходы и экономия от масштаба производства: два десятилетия анализа	181
Что делать: транспортная политика в развивающемся мире	184
Транспорт: все более важный фактор	192
<i>Эволюция географии: расстояния и разобщённость в Восточной Азии</i>	<i>194</i>

## **Часть 3** Изменение формата политэкономической дискуссии 197

<b>7 Концентрация без скученности: политика урбанизации в интересах всего населения</b>	<b>198</b>
Принципы управления портфелем населенных пунктов	200
Структурные рамки интеграции	202
Структура в действии	216
Стратегия инклюзивной урбанизации	229
<b>8 Единство, а не единообразие: эффективные подходы к территориальному развитию</b>	<b>230</b>
Люди в поисках возможностей	231
Страны в поисках единства	234
Политические рамки интеграции отстающих и передовых районов	238
Структура в действии	245
Избежать балканизации: политические преимущества экономической интеграции	258



## **9 Победители без границ: интеграция бедных стран в мировые рынки 260**

Региональная интеграция – для увеличения предложения, глобальная интеграция – для повышения спроса 262

Построение интегрированных региональных структур 265

Структура в действии 273

*Эволюция географии: плотность, расстояние и разобщенность в Африке к югу от Сахары 284*

## **Библиографическое примечание 287**

## **Примечания 291**

## **Библиография 305**

## **Выборочные показатели 331**

Таблица А1 География и доступ 332

Таблица А2 Урбанизация 335

Таблица А3 Территориальное развитие 338

Таблица А4 Международная интеграция 340

Таблица А5 Другие индикаторы 343

Источники и определения 346

## **Выборочные показатели мирового развития 349**

Источники данных и методология 349

Классификация стран и суммарные показатели 350

Терминология и охват стран 350

Классификация стран по регионам и уровням доходов, 2009 финансовый год 351

Таблица 1 Основные показатели развития 352

Таблица 2 Цели ООН в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия: борьба с бедностью и повышение уровня жизни 354

Таблица 3 Экономическая активность 356

Таблица 4 Торговля, помощь и финансы 358

Таблица 5 Основные показатели по другим странам мира 360

Технические примечания 361

## **Предметный указатель 369**

**Вставки**

- 1 Три географических уровня: локальный, национальный, международный 3
- 2 Три аспекта развития – плотность, расстояние и разобщенность 6
- 3 Внутриотраслевая торговля и промежуточные изделия 20
- 4 Новые представления на основе анализа, проводившегося в течение жизни целого поколения 21
- 5 Концентрация без скученности на западе Китая: Чунцин и Чэнду 26
- 0.1 О чем не говорится в этом Докладе 34
- 0.2 В настоящем Докладе регионы детализированы больше, чем регионы Всемирного банка 36
- 0.3 Настоящий Доклад не направлен против справедливости 39
- 0.4 Новые мысли из экономической географии: клонцентрация, сближение и интеграция 41
  - 1.1 Два закона и одно правило: эмпирические закономерности распределения размера городов в стране 32
  - 1.2 Портфель городских поселений Республики Корея 53
  - 1.3 Расчет индекса агломерации 55
  - 1.4 Урбанизация Африки является отражением индустриализации 59
  - 1.5 Урбанизация и уменьшение различий между городскими и сельскими районами в Исламской Республике Иран 63
  - 1.6 Трущобы: прежде и теперь 68
  - 1.7 Многие из современных городов мирового класса были наполнены трущобами 69
- 2.1 Выделение региона: невозможно, или поможет NUTS? 78
- 2.2 Как развитые и развивающиеся страны определяют отстающие регионы: краткий обзор 79
- 2.3 Опасные диспропорции: когда разобщенность увеличивает расстояние 80
- 2.4 Исправление пространственного неравенства в послевоенной Японии 87
- 2.5 Пространственная неэффективность и падение Советского Союза 90
  - 3.1 Соседство страны имеет значение: региональная интеграция и внешние эффекты роста 102
  - 3.2 Широкая граница между Боливией и Чили станет узкой? 102
  - 3.3 Преимущества размера территории 103
  - 3.4 Искусственные государства? 105
  - 3.5 Доступ на рынок и среднедушевой доход 108
  - 3.6 Соседство имеет значение: Южный Конус по сравнению с Южной Европой 115
  - 3.7 Влияние первичных географических факторов: возможно ли устранить малярию? 117
  - 3.8 Интеграция – длительный процесс, а выгоды от нее возникают не сразу 119
- 4.1 Эффекты масштабности экономики в почти нереальном мире: история Донгуана. Китай 127
- 4.2 Соучастие, соответствие и обучение 129
- 4.3 Агломерационные эффекты в Индонезии 132
- 4.4 Когда засевают в одном месте, а урожай снимают в другом: усиливающаяся взаимозависимость городов 139
- 4.5 Несмотря на падение телекоммуникационных издержек, города продолжают процветать 140
- 4.6 Гонконг: рыночные силы указывали курс, правительство следовало ему 142
- 4.7 Реконструкция и обновление: как Нью-Йорк стал большим городом 143
- 5.1 Региональная мобильность рабочей силы в странах Африки к югу от Сахара снизилась 152
- 5.2 Миграция через государственные границы в субрегионе Большого Меконга 153
- 5.3 Мобильность рабочей силы в Китае: от создания ограничений (вновь) к созданию условий 154
- 5.4 Трудовая и социальная политика ограничивает миграцию в Восточной Европе, что отрицательно сказывается на экономическом росте 160
- 5.5 От Льюиса до Лукаса: экономические перспективы миграции изменились 161
- 5.6 Скрытые барьеры для мобильности: права, закрепленные по месту проживания и административное разделение в Индии 163
- 5.7 Почему так долго отставал Юг США? Административное деление 165
- 5.8 Миграция в населенные пункты с высокой плотностью: рациональные решения или притяжение большого города? 167
- 5.9 Слишком рано говорить? Влияние африканских эмигрантов на Африку 168
- 6.1 Крупнейшие в мире: размеры и социальные обязательства индийских железных дорог 175
- 6.2 Реактивный двигатель 177
- 6.3 Большая коробка 178
- 6.4 Чрезвычайное вмешательство в Италии: неожиданная реакция на снижение транспортных расходов 184
- 6.5 Мобильность при концентрации в Гонконге, Китай 185
- 6.6 Соседство имеет значение, но столь же важны торговая и транспортная политика 188
- 6.7 Прочистка артерий Латинской Америки: транспортные расходы теперь важнее тарифов 192
- 7.1 Являются ли политические послы данного доклада антиаграрными? Нет 200
- 7.2 Земельная реформа – рывок в урбанизацию: оказание помощи вилланам в Дании 203
- 7.3 Бомбей сражается с рынками, а более половины его жителей обитает в трущобах 205
- 7.4 Нью-Йорк становится доступнее 208
- 7.5 Стимулирование концентрации в Японии между 1860 и 1980 гг.: курс на территориально-связующую стратегию для конгломератов Токио–Йокогама и Осака–Кобе 209
- 7.6 Изменение климата обязывает создавать различные типы городов, а не замедлять процесс урбанизации 211
- 7.7 Ускоряясь, делайте всё по порядку: территориальная интеграция в Гонконге (Китай) в XX веке 213

- 7.8 Сингапур: от трущоб до мирового города 215
- 7.9 Официальное закрепление земли за владельцем – необходимое условие устойчивого перехода от сельского к городскому типу землепользования 219
- 7.10 Земельные рынки в переходный период 219
- 7.11 Усиление институтов земельного рынка для интеграции село-город 220
- 7.12 Модификация транспортной инфраструктуры в Бангкоке 223
- 7.13 Новые города: бегство от урбанистических джунглей или кафедральные соборы в пустыне? 224
- 7.14 Интеграция города и села на примере Пекина, Гуанчжоу и Шанхая 227
- 7.15 Трущобы преобразовывать или предупреждать: что срывается? 229
- 8.1 Направлены ли политические послы Доклада против децентрализации? Нет 231
- 8.2 Интеграция в Германии: сближение и концентрация за счет трудовой мобильности
- 8.3 Конституции призывают к единству, а не к единообразию 235
- 8.4 Для каждой задачи – свой способ решения: Ирландия воспользовалась финансами ЕС для международной конвергенции 236
- 8.5 Налогообложение против территориального неравенства? Федеральная система взимания подоходных налогов в США 237
- 8.6 Плохой доступ к рынкам на отстающем мексиканском юге 244
- 8.7 Всеобщее начальное образование в Уганде увеличило посещаемость школ в ее северных областях 248
- 8.8 Повышение территориальной результативности правительственных трансфертов в Нигерии 249
- 8.9 Почтовая связь в Перу работает на экспорт, связывая мелких производителей с рынками 251
- 8.10 Особые экономические зоны обеспечивают рост, если используют преимуществами физической и экономической географии 254
- 9.1 Направлены ли политические идеи настоящего Доклада против глобальной интеграции? Ответ – нет 261
- 9.2 Диверсификация производства путем регионального сотрудничества 263
- 9.3 Соглашения об экономическом партнерстве между Европейским союзом и странами Африки, Карибского бассейна и Тихоокеанского региона могут быть улучшены 265
- 9.4 Интеграция в Центральной Азии 278
- 9.5 Интеграция небольших и удаленных островов Тихого океана в мировые рынки 278
- 9.6 Договор с Африкой? Благоприятные и неблагоприятные аспекты самого большого в мире вызова развитию 282

## Рисунки

- G0.1 Доклад можно читать по частям или по направлениям экономической политики ххi
- 1 На всех трех географических уровнях наблюдаются сходные модели концентрации экономической деятельности 9
- 2 На всех трех географических уровнях наблюдаются сходные модели выравнивания уровня жизни 11
- 3 Те, кто встал на путь развития позже, обнаружили, что мир изменился 13
- 4 Объем внутриотраслевой торговли высок в Северной Америке, Западной Европе, Океании и Восточной Азии 19
- 5 Эти воды нам знакомы: у нынешних темпов урбанизации были прецеденты. Изменение доли городского населения с 1800 года 24
- 6 Ускорение территориального выравнивания базовых аспектов уровня жизни в Малайзии 27
- 7 Северо-Восточная, Юго-Восточная и Южная Азия догоняют развитые страны 30
- 0.1 Как пользоваться Докладом: схема для читателя 43
- 1.1 От дихотомии к континууму: портфель территорий 51
- 1.2 Почти закон: распределение относительного размера поселений остается стабильным с течением времени 51
- 1.3 Индекс агломерации помогает сравнить уровень урбанизации в регионах 57
- 1.4 Чем богаче страна, тем более сконцентрирована в ней экономическая масса 58
- 1.5 Темпы урбанизации в развивающихся странах аналогичны темпам стран, прошедших путь развития ранее 58
- 1.6 Плотность резко возрастает на ранней стадии урбанизации, прежде чем выровняться 59
- 1.7 Доля населения, живущего в городских агломерациях, повышается вместе с уровнем развития 60
- 1.8 Географическая концентрация населения, валового продукта и бытового потребления резко возрастает по мере развития, а затем стабилизируется 61
- 1.9 В более богатых странах ОЭСР диспропорции между городскими и сельскими районами в ВВП на душу населения имеют тенденцию к сокращению 63
- 1.10 Различия между городскими и сельскими районами в потреблении на душу населения уменьшаются при урбанизации 65
- 1.11 Даже на субнациональном уровне диспропорции между городскими и сельскими районами уменьшаются по мере увеличения плотности 66
- 1.12 Трущобы растут вместе с темпом урбанизации и уменьшаются с повышением ее уровня 66
- 1.13 Скорость урбанизации имеет прецеденты 70
- 1.14 Прирост населения в городских районах современных развивающихся стран значительно выше 71
- 2.1 Производственная деятельность в Индонезии процветает на территориях, расположенных на меньшем экономическом расстоянии от административного центра 77
- 2.2 Растущая плотность экономических масс сопровождает развитие в течение десятилетий, или даже столетий 83
- 2.3 Измерения, основанные на национальных отчетах, анкетировании домохозяйств и картографических экономических данных подтверждают историческую схему роста концентрации экономических масс вместе с уровнем развития 84

- 2.4 Пространственное неравенство возрастает и остается высоким, а затем медленно уменьшается, когда экономика приближается к уровню ВВП на душу населения, равному 10 тыс. долл. США 86
- 2.5 Уровень регионального неравенства в доходе и заработной плате более 70 лет сохранялся в Канаде и во Франции 86
- 2.6 Пространственное неравенство медленно сокращалось в Европе после Второй мировой войны 87
- 2.7 Сравнение современных стран показывает, что неравенство в уровне жизни среди регионов падает по мере экономического развития 88
- 2.8 Экономический рост в Юго-Восточной Азии и Восточной Европе превышает общемировой 89
- 2.9 В Юго-Восточной Азии увеличивается неравенство между передовыми и отстающими регионами в объеме валового продукта на душу населения 89
- 2.10 Устойчивый рост неравенства объема валового продукта на душу населения между провинциями в Китае после 1990 г. 89
- 2.11 В странах Восточной Европы в процессе перехода от плановой экономики к рыночной увеличился разрыв между доходами в разных регионах 91
- 2.12 В Малайзии экономический рост сопровождается географической конвергенцией в основных показателях уровня жизни 92
- 2.13 Нынешние развивающиеся страны сталкиваются с более интегрированным миром 93
- 3.1 За последние 50 лет число границ между странами утроилось 97
- 3.2 Как правило, в богатых странах при пересечении границы действует меньше ограничений 99
- 3.3 Тарифы наиболее высоки в Африке, Южной и Западной Азии 99
- 3.4 Наиболее жесткие ограничения на движение капитала установлены в Африке, Южной и Центральной Азии 100
- 3.5 Жители более богатых стран сталкиваются с меньшими визовыми ограничениями 101
- 3.6 В глобальном масштабе языковое многообразие достигает максимума вблизи экватора 104
- 3.7 Концентрация возрастает на мировом уровне, после чего ее уровень снижается 106
- 3.8 С 1980 г. в общемировом объеме ВВП существенно увеличилась только доля Азии 107
- 3.9 Эффект расстояния между Бразилией и ее торговыми партнерами остался значительным 109
- 3.10 Результаты образования улучшились 110
- 3.11 Восточная и Южная Азия остаются единственными «догоняющими» регионами 110
- 3.12 Ожидаемая продолжительность жизни значительно снизилась во многих африканских странах 111
- 3.13 С 1980-х гг. образование стало более справедливым 111
- 3.14 Расхождение уровней доходов на душу населения в мире, 1950-2006 гг. 112
- 3.15 Расхождение, а затем сближение показателей ВВП в Восточной Азии, 1950-2006 гг. 112
- 3.16 Экономический рост стран Восточной Азии происходил в два этапа 113
- 3.17 В Западной Азии и Восточной Европе наблюдался низкий уровень интеграции и сближения 114
- 3.18 Мексика и другие страны ЛАК не уступали США в развитии по показателю ВВП на душу населения 114
- G2.1 Лестница к успеху 123
- G2.2 Эффект границ между ЕС и США вдвое больше, чем внутри ЕС 123
- 4.1 Городские прибавки в потреблении домохозяйств могут быть значительными 141
- 5.1 Нарастание международных потоков движения капиталов с начала 1970-х гг. 148
- 5.2 В настоящее время большая доля капитала поступает в виде прямых инвестиций 148
- 5.3 Мигранты из Восточной Азии, Латинской Америки, Ближнего Востока и Северной Африки отправляются в основном в страны ОЭСР, но большинство мигрантов из Южной Азии и стран Африки к югу от Сахары не уезжают далеко от родных мест 151
- 5.4 В Латинской Америке и странах Карибского бассейна внутренние мигранты имеют более высокий уровень образования, чем представители местного населения, остающиеся в местах проживания 156
- 5.5 Внутренние мигранты лучше образованы, чем местные работники 157
- 5.6 Мигранты из развивающихся стран приобретают более высокую квалификацию 158
- 5.7 Внутренняя мобильность рабочей силы и экономический рост нередко идут рука об руку 162
- 5.8 Внутренние мигранты с большей вероятностью находят работу, чем местное население 164
- 6.1 Внутриотраслевая торговля становится более важной для всех видов товаров, но не во всех регионах мира 171
- 6.2 Затраты на авиафрахт ниже, чем затраты на фрахт океанских судов Авиафрахт 179
- 6.3 Расходы на связь уменьшились до малой доли их уровня десять лет назад 180
- 6.4 Расстояние становится большим препятствием, разделение – меньшим 182
- 6.5 Глобальная внутриотраслевая торговля больше не ограничена богатыми странами 183
- 6.6 На долю транспорта приходится примерно одна седьмая выбросов CO<sub>2</sub> 191
- 7.1 Рост населения городов оказался сильно переоценен 199
- 7.2 С ростом с уровня урбанизации увеличиваются размеры 201
- 8.1 Франция извлекает выгоду от растущей концентрации экономического производства и уменьшает территориальные диспропорции за счет располагаемого (чистого) дохода 238
- 8.2 Уровень жизни может значительно отличаться в ведущих и отстающих районах 247

## Карты

- G0.1 Экономическая плотность: почему имеет смысл жить ближе к Токио xix
- G0.2 Расстояние: почему американцам приходится быть мобильными xx
- G0.3 Разобщенность: то, что мешает прогрессу в Африке, не является препятствием в Западной Европе xx
- G0.4 Каким рынки видят мир xxi
- 1 Крупнейшие вызовы развитию на локальном, национальном и международном географических уровнях 4
  - 2 Населенные пункты различного размера способствуют различным видам экономии от масштаба 14
  - 3 Миграция с целью сократить расстояние до узлов экономической плотности: Препятствия не остановили миграцию миллионов китайских рабочих 16
  - 4 Миграция с целью сократить расстояние до узлов экономической плотности: В Бразилии тысячи молодых рабочих переселяются ближе к центрам экономической плотности 17
  - 5 Миграция с целью сократить расстояние до узлов экономической плотности: Миграционные потоки в Индии были не столь бурными 17
  - 6 Меры политики должны эволюционировать по мере роста уровня урбанизации 25
  - 7 Три типа стран с различными задачами развития районов 28
  - 8 Регионы мира отличаются по доступу к рынкам 31
- 0.1 Три географических уровня – область, страна и регион 35
- G1.1 Географический центр притяжения населения в США сместился на 1 371 километр в период между 1790 и 2000 гг. 44
- G1.2 Самые большие города Америки расположены на Северо-востоке и обоих побережьях 45
- 1.1 Ландшафт экономической массы неровен даже в такой небольшой стране, как Бельгия 50
  - 1.2 Местные различия: пространственный дисбаланс внутри городских поселений может быть значительным 67
- 2.1 Дорога к рынку – не прямая линия 75
  - 2.2 Расстояние может быть значительным даже в развитых странах 76
  - 2.3 Уровень бедности во Вьетнаме выше в отстающих внутренних районах, но количество бедняков больше в развитых прибрежных районах 81
  - 2.4 Уровень бедности высок в отдаленных восточных районах Гондураса, но бедное население сконцентрировано вокруг двух крупнейших городов 82
  - 2.5 Производство экспортных товаров сконцентрируется в прибрежных регионах, чтобы минимизировать расстояние до глобального рынка 94
- 3.1 Мировой ВВП сконцентрирован в нескольких регионах мира, 2006 г. 97
  - 3.2 Некоторые границы значительно шире других 98
  - 3.3 Сорок три страны не имеют прямого выхода к морю 103
  - 3.4 В Африке очень высока степень языкового многообразия 104
- G2.1 Разобщенность в Западной Европе постепенно снижается 122
- 6.1 Оживленное мореплавание на Севере, редкие приходы судов на Юге 172
  - 6.2 Пересекая границы или взбираясь на стены? 187
- G3.1 Азия разделенная: конфликт в середине XIX века 195
- G3.2 Азия интегрированная: торговля в конце XX века 196
- 7.1 Республика Корея – три района на разных стадиях урбанизации 217
  - 7.2 Китай – три района на разных стадиях урбанизации 218
  - 7.3 Децентрализация и экономия от локализации в Тэгу 221
  - 7.4 Чанша, Чжучжоу и Сянтань – территориально-связующая инфраструктура в районе в двух измерениях 222
  - 7.5 Компания «Трансмиленио» помогла Боготе интегрировать бедные слои населения 225
  - 7.6 Экономическая плотность в Сеуле при хорошей транспортной связи с другими городами 225
- 8.1 Уровень бедности высок во внутренних районах на западе Китая, но большинство бедного населения живет ближе к районам экономической плотности на востоке страны 232
  - 8.2 Уровень бедности высок на северо-востоке Бразилии и в районах, прилегающих к Амазонке. Но малоимущие сконцентрированы в районах вдоль океанского побережья 233
  - 8.3 Как уровень бедности, так и концентрация бедного населения высоки в некоторых отстающих индийских штатах 234
  - 8.4 В Российской Федерации самая высокая плотность населения в экономически подвижных и более теплых западных районах, хотя часть людей в качестве коммунистического наследия осталась в некомфортных внутренних районах 242
  - 8.5 В Лаосской Народно-Демократической республике уровень бедности высок вне центрального района, а малоимущие рассеяны по отдаленным общинам 243
  - 8.6 В Арабской Республике Египет плотность населения велика в отстающих районах, и связующая инфраструктура там нужна, чтобы помочь территориальной интеграции 245
- 9.1 Покрытие территории Африки мобильной связью быстро увеличивается 268
  - 9.2 Определение возможности доступа на рынки в зависимости от сочетания факторов плотности населения, удаленности и разобщенности 271
  - 9.3 Развивающиеся регионы мира отличаются по возможности доступа на основные мировые рынки 272
  - 9.4 Создание региональной инфраструктуры в ЮАР 277
  - 9.5 Города – близнецы для проведения местной интеграции 279
  - 9.6 Западная Африка обладает потенциалом промышленного развития на основе хлопководства 280
- G4.1 Большие расстояния увеличивают транспортные расходы и уменьшают мобильность факторов производства 285

## Таблицы

- |   |  |
|---|--|
| <p>1 Плотность – важнейшее измерение на локальном уровне, расстояние – на национальном, разобщённость – на международном 7</p> <p>2 Агломерация, миграция и специализация являются важнейшими механизмами, а рынки земли, труда и промежуточных изделий – наиболее чувствительными рынками факторов производства 22</p> <p>3 Эмпирическое правило выработки адекватных мер политики 23</p> <p>1.1 Размер городских поселений увеличивается по мере развития 61</p> <p>1.2 Диспропорции между городом и деревней в уровне заработной платы, благосостояния и потребления характеризуют развитие в течение последних двухсот лет 64</p> <p>1.3 Диспропорции между городскими и сельскими районами в области основных услуг уменьшаются в процессе развития 65</p> <p>2.1 Все измерения административных, статистических и пространственных регионов указывают на рост пространственной концентрации экономической активности в период развития 85</p> <p>2.2 Пространственное неравенство изменяется в соответствии с различными фазами развития 86</p> <p>2.3 Результаты анкетирования домохозяйств и данные по валовому продукту регионов поддерживают схему уменьшения пространственного неравенства в уровне жизни по мере развития 88</p> <p>3.1 В период с 1820 по 1998 г. показатели концентрации ВВП и прироста населения изменились 106</p> <p>3.2 ВВП на душу населения вырос в 10 раз, 1500–1998 гг. 128</p> <p>4.1 Двенадцать эффектов экономии, возникающих от расширения масштабов производства 130</p> <p>4.2 Внутренние эффекты экономии невелики в отраслях легкой промышленности и значительны в тяжелой индустрии 135</p> <p>4.3 Эффекты масштабности усиливаются с повышением плотности деятельности и ослабевают с расстоянием 136</p> <p>4.4 Тридцать лет движения теории к признанию важности крупномасштабных экономик 137</p> <p>4.5 Агломерационные эффекты различаются в зависимости от размера и профиля городов, а также от жизненного цикла производств 149</p> <p>5.1 В конце XIX века большинство международных мигрантов происходило из наиболее обеспеченных стран Европы 149</p> <p>5.2 Поблизе к дому: крупнейшие международные потоки рабочей силы происходят из соседних стран 150</p> <p>5.3 Показатели мобильности рабочей силы широко варьируют по странам развивающегося мира 156</p> <p>5.4 Большинство мигрантов уезжают по экономическим причинам, однако многих подталкивает к этому бедная сфера услуг 166</p> <p>5.5 Что означает проведение реальной политики в отношении миграции? Признать выгоду от агломерации 169</p> | <p>6.1 Цены, расходы и размер прибыли высоки в транспортных коридорах Африки 187</p> <p>6.2 Затраты времени на пересечение границ максимальны в Центральной Азии, Центральной Африке, Восточной Африке и на юге Африки 189</p> <p>7.1 Инструмент на каждое измерение – простые рамки для мер политики в области урбанизации 216</p> <p>7.2 Вмешательства по интеграции бедного городского населения 228</p> <p>8.1 Для каждого измерения свой инструмент – политические рамки развития района или области 246</p> <p>8.2 Опыт стимулирования отстающих районов, накопленный Организацией экономического сотрудничества и развития, использовался и развивался 256</p> <p>8.3 Правительства использовали целый набор инструментов для создания экономической концентрации в отстающих областях, но результаты оказались скромными 257</p> <p>8.4 Оценка исполнения областных стратегий развития 259</p> <p>9.1 Немногие региональные соглашения предусматривают полную мобильность рабочей силы 266</p> <p>9.2 Страны Африки к югу от Сахары, Южной Азии, Ближнего Востока и Северной Африки наиболее серьезно страдают от ненадежной инфраструктуры, Меньше всего это затронуло Восточную Азию 267</p> <p>9.3 Региональные «клубные блага» могут быть легко предоставлены поскольку возможно их исключение из категории бесплатных благ 269</p> <p>9.4 Один инструмент для каждого измерения – простая концепция региональной интеграции 273</p> <p>G4.1 Глубокая разобщённость увеличивает транспортные расходы 286</p> |
|---|--|

# Предисловие

Производство концентрируется в больших городах, наиболее развитых районах и богатых странах. Половина объёма мирового производства сосредоточена на полутора процентах территории планеты. Занимая всего 0,5% территории Египта, Большой Каир производит более половины ВВП страны. На долю трех юго-восточных штатов Бразилии приходится 15% площади страны – и свыше половины объёма производства. А в Северной Америке, Европейском Союзе и Японии, где проживает менее одного миллиарда человек, сосредоточено три четверти мирового богатства.

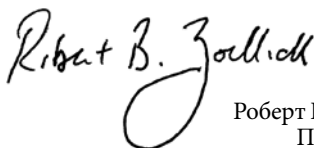
Но концентрация экономической мощи оставляет некоторые группы и слои населения «за бортом». Так, например, в отстающих районах Бразилии, Индии и Китая уровень бедности, по меньшей мере, вдвое выше, чем в динамично развивающихся районах этих стран. Более двух третей бедного населения развивающихся стран проживает в сельской местности. Миллиард граждан самых бедных и изолированных стран, расположенных, главным образом, в Африке к югу от Сахары, Южной и Центральной Азии, пытается выжить, располагая менее чем 2% мирового богатства.

Эти живущие в неблагоприятных географических условиях люди изо дня в день преодолевают трудности своего положения, суть которых заключается в том, что развитие не позволяет достичь экономического процветания повсюду одновременно, и что рынки «предпочитают» одни районы другим. Но «распыление» производства вовсе не обязательно способствует процветанию. Экономически успешные страны поощряют концентрацию производства, проводя при этом политику, обеспечивающую сглаживание территориальных различий в таких аспектах уровня жизни населения, как питание, образование, медицинское обслуживание и коммунальная гигиена. Чтобы использовать выгоды как концентрации производства, так и выравнивания уровня жизни, необходимы меры политики, направленные на экономическую интеграцию.

Интеграцию следует начинать с создания институтов, обеспечивающих всему населению доступ к таким базовым услугам, как начальное образование, первичное медицинское обслуживание, надлежащие канализационные системы и снабжение чистой питьевой водой. По мере возникновения сложностей в процессе интеграции следует осуществлять меры адаптационной политики – строить автомобильные и железные дороги, аэропорты, гавани и системы связи, облегчающие перемещение товаров, услуг, людей и идей на местном, национальном и международном уровнях. А там, где по социальным или политическим причинам интеграция наиболее труднодостижима, меры должны быть максимально комплексными: создание институтов, которые объединяют; строительство инфраструктуры, которая соединяет; проведение мер, которые достигают конкретных целей, например, реализация программ ликвидации трущоб или стимулирование компаний к размещению производства в определённых местностях.

Исходя из этих принципов, в «Докладе о мировом развитии 2009», 31-м ежегодном выпуске этой серии изданий, переосмысливается дискуссия о политике урбанизации, территориального развития и региональной интеграции. В докладе проанализирован опыт ранних этапов развития нынешних промышленно развитых стран, из которого сделаны выводы, имеющие практическое значение для политики урбанизации в нынешних развивающихся странах. В нем рассматриваются многообещающие подходы к региональной интеграции беднейших стран Африки и Азии, не имеющих выхода к морю или иным образом изолированных от мировых рынков; эти подходы предусматривают сочетание институционального сотрудничества с совместным использованием инфраструктуры и особыми стимулами. В странах с растущей экономикой и средним уровнем доходов за фасадом общего экономического процветания могут скрываться зоны застойной бедности. Для таких стран в докладе предлагаются стратегии содействия внутренней интеграции и оказания помощи бедным слоям населения в наиболее неблагополучных районах.

Я надеюсь, что доклад «Новый взгляд на экономическую географию» послужит стимулом к крайне необходимой дискуссии по вопросу о желательности «сбалансированного экономического роста», достичь которого, как оказалось, весьма непросто. А обогатив новой информацией дискуссию по ряду важных вопросов экономической политики, он укажет путь к тому, чтоб придать развитию характер более устойчивого процесса, отвечающего интересам всего населения планеты



Роберт Б. Зеллик  
Президент





# Выражение признательности

Настоящий Доклад подготовлен группой специалистов под руководством Индермита С. Джилла. В нее вошли Чорчинг Го, Уве Дайхманн, Андреас Копп, Сулейман Кулибали, Сомик В. Лалл, Клаудио Э. Монтенегро, Трумэн Паккард, Хироцугу Учида и Мария Эмилия Фрейре. Важный вклад в подготовку Доклада внесли Марисела Монтолью Муньос, Эндрю Нельсон, Марк Робертс, Сю Фань, Себастьян Фольмер и Хоми Харас. Содействие группе оказывали Эдуарду С.Ф. Алвиш, Брайан Бланкспур, Шивон Мюррей, Каталина Техада и Максимилиан Хирн.

Главным редактором Доклада был Брюс Росс-Ларсон.

Карты подготовлены Картографическим отделом Всемирного банка под руководством Джеффри Лекселла. Подготовку к печати и издание книги координировал Издательский отдел Всемирного банка под руководством Стивена Макгроарти, Сьюзен Грэхем, Рика Людвики и Андреаса Менесеса.

«Доклад о мировом развитии – 2009» подготовлен совместно Департаментом по экономике развития (ДЕС) и Тематической сети по вопросам устойчивого развития (SDN). Работа осуществлялась под совместным общим руководством Франсуа Бургиньона, Алана Г. Гелба и Джастина Йифу Лина, занимавшими пост Старших вице-президентов по экономике развития на различных этапах подготовки и распространения настоящего Доклада, а также Кэтрин Сьерра, Вице-президента SDN. Кроме того, ценные советы нам дали Жан-Жак Детье, Джеффри Льюис, Клаудиа Пас Сепульведа, Ласло Ловей и Антонио Эстаче.

Указания и рекомендации группе давали Президенты Всемирного банка Роберт Б. Зеллик и Пол Д. Вулфовиц, а Управляющий директор Грэм Уилер стал для неё бесценным источником поддержки.

На всех этапах подготовки Доклада превосходные советы давали нам две консультативные комиссии. Научная комиссия работала под председательством Главного экономиста и старшего Вице-президента ДЕС, в её состав входили Франсуа Бургиньон, Энтони Венейблс, Рави Канбур, Пол Кольер, Филипп Мартэн, лорд Николас Стерн, Масахиса Фудзита и Вернон Хендерсон. Комиссия по вопросам политики работала под руководством Вице-президента SDN, в её состав входили Лубна Абдулатиф Ахмед, Жоржи Вилейм, Невай Гебреаб, Нагалья Зубаревич, Ежи Квицинский, Ли Шантун, Катарина Матернова, Шарбель Нахас, Энрике Пеньялоса, Каролина Рентерия и Камаль Сиддики.

Кроме того, полезные замечания и соображения высказали многие сотрудники Всемирного банка и специалисты других организаций. Группа провела многочисленные и в высшей степени полезные консультации, совещания и региональные семинары в штаб-квартире Банка, в Германии, Индии, Кот-д'Ивуаре, Норвегии, России, Соединённом Королевстве, Финляндии, Франции, Танзании, Турции, Швеции, Южной Африке и Японии. Группа выражает признательность участникам этих семинаров, видеоконференций и онлайн-дискуссий – ученым, исследователям, правительственным должностным лицам, сотрудникам неправительственных организаций, организаций гражданского общества и частного сектора.

Группа хотела бы также выразить признательность за щедрую поддержку Министерству по делам международного развития Соединённого Королевства, финансируемой рядом доноров программе «Знания во имя перемен», правительству Норвегии, Японскому Трастовому фонду политики и развития людских ресурсов, Институту по проблемам окружающей среды и устойчивости Объединённого исследовательского центра Европейской Комиссии, федеральному министерству экономического сотрудничества и развития Германии и Фонду Уильяма и Флоры Хьюлетт.

Ребекка Сугуи исполняла в группе обязанности старшего административного помощника, Офелия Вальядолид – ассистента по программе, Джейсон Виктор и Мария Хейзел Макаданганг работали в качестве референтов. Эванджелина Санто-Доминго была помощником по управлению ресурсами

# Список сокращений и пояснения к используемым данным

АКТ	Страны Африки, Карибского бассейна и Тихоокеанского региона
АМУ	Союз стран Арабского Магриба
АСЕАН	Ассоциация стран Юго-Восточной Азии
ВАТР	Восточная Азия и Тихоокеанской регион
ВАЭМУ	Западно-Африканский экономический и монетарный союз
ВВП	валовой внутренний продукт
ВНД	валовой национальный доход
ВНО	всеобщее начальное образование
ВРП	валовой региональный продукт
ВТО	Всемирная торговая организация
ГАТС	Генеральное соглашение по торговле услугами
ДР-КАФТА	Соглашение о свободной торговле между Доминиканской Республикой и странами Центральной Америки
ЕМС	Европейский монетарный союз
ЕОУС	Европейское объединение угля и стали
ЕС	Европейский союз
ЕЦА	Европа и Центральная Азия
ЕЭС	Европейское экономическое сообщество
ИКТ	информационные и коммуникационные технологии
ИТ	информационные технологии
КАКМ	Центральноамериканский общий рынок
КАРИКОМ	Карибское сообщество
МАР	Международная ассоциация развития
МБРР	Международный банк реконструкции и развития
МЕРКОСУР	Южный общий рынок (Латинская Америка)
МОМ	Международная организация по миграции
НАФТА	Североамериканское соглашение о свободной торговле
НЕПАД	Новое партнерство для развития Африки
НИР	научные исследования и разработки
ОЕС	Организация европейского сотрудничества
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития
ПАФТА	Панарабская зона свободной торговли
ПИИ	прямые иностранные инвестиции
РАСКОМ связи	Региональная африканская организация по спутниковой связи
САДК	Южно-Африканское сообщество развития
САСЕК	Южно-Азиатское субрегиональное экономическое сотрудничество
СГИ	система географической информации
СЕФТА	Центрально-европейское соглашение о свободной торговле
СПАРТЕКА	Соглашение о региональном и экономическом сотрудничестве между странами южной части Тихоокеанского региона
СПП	стандарт покупательной способности
СФП	совокупная факторная производительность
СЭЗ	специальная экономическая зона

СЭП	соглашение об экономическом партнерстве
ЭКОВАС	Экономическое сообщество стран Западной Африки
ЭКТЕЛ	Восточно-Карибское управление телекоммуникаций
ЮА	Южная Азия
BELDES	Проект по поддержке муниципальной инфраструктуры (Турция)
CESIN	Центр международной сети информации в области науки о земле
CKLN	Карибская сеть знаний и обучения
ЕНЕА	Национальная школа прикладной экономики (Дакар)
ЕНСЕА	Национальная школа статистики и прикладной экономики (Абиджан)
FEU	единицы сорокафутового эквивалента
GRUMP	Глобальный проект по картографированию сельских и городских районов
PIED	Международный институт окружающей среды и развития (Великобритания)
INEGI	Национальный институт статистики и географии (Мексика)
ISSEA	Субрегиональный институт статистики и прикладной экономики (Яунде)
KOYDES	Проект по поддержке инфраструктуры в сельских районах (Турция)
NSDP	Национальная программа по повышению уровня жизни в трущобах (Индия)
NUTS	Номенклатура территориальных единиц для целей статистики
SIC	Стандартная промышленная классификация
TEU	единицы двадцатифутового эквивалента
VAMBAY	Valmiki Ambedkar Awas Yojana (благотворительная организация, Индия)

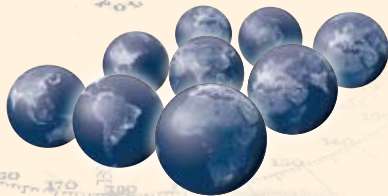
### Пояснения к используемым данным

Разбивка стран на группы и регионы, используемая в настоящем Докладе, показана в таблице «Классификация стран» в конце раздела «Основные показатели мирового развития». Характеристики по уровню доходов основаны на показателе ВВП на душу населения; их пороговые значения, используемые в данном докладе, приведены во введении к названному разделу. Средние показатели по группам стран, указанные на графиках и в таблицах, представляют собой невзвешенные значения по странам, входящим в соответствующие группы (если не оговорено иное).

Использование при рассмотрении той или иной экономики термина страна не означает какого-либо отношения со стороны Всемирного банка к юридическому или иному статусу территории. Термин *развивающиеся страны* относится к странам с низким и средним доходом и для удобства может охватывать также страны с экономикой, находящейся в переходном состоянии от системы центрального планирования. Термин *развитые страны* может для удобства использоваться для обозначения стран с высоким доходом.

Показатели, приведенные в долларах, означают доллары США по текущему курсу (если иное не оговорено специально). *Миллиард* равен 1000 миллионов, *триллион* равен 1000 миллиардов.





### Краткое содержание Доклада: плотность, расстояние и разобщенность

Растущие города, возрастающая мобильность населения и повышение специализации производства являются неотъемлемыми спутниками развития. Эти изменения особенно заметны в Северной Америке, Западной Европе и Северо-Восточной Азии. Однако и в странах Восточной и Южной Азии и Восточной Европы сегодня происходят аналогичные по своим масштабам и темпам перемены. В Докладе о мировом развитии за 2009 год «Новый взгляд на экономическую географию» сделан вывод о том, что подобные изменения будут играть крайне важную роль для успешного экономического развития также в других развивающихся странах, и их следует поощрять.

#### Развитие в трехмерном измерении

Такие изменения ведут к процветанию, однако они невозможны без риска и жертв. Посмотрим на три географических объекта, относящихся к числу самых процветающих в мире:

- Первый – Токио, крупнейший город мира с 35 млн жителей, здесь менее чем на 4% территории страны живет четверть населения Японии.
- Второй – США, наиболее высокоразвитая и, возможно, самая мобильная страна мира: около 35 млн человек здесь ежегодно переезжают на новое место жительства.
- Третий – Западная Европа, на сегодняшний день континент с самыми развитыми связями, страны которого продают около 35% своего валового внутреннего продукта (ВВП), причем более половины – своим соседям.

Гости Токио могут видеть, как специально обученные люди заталкивают людей в поезда. Миллионы людей добровольно мирятся со всеми неудобствами, сопряженными с этим процессом. Карта экономической плотности Японии показывает, почему это происходит. В Токио создается значительная часть материального богатства Японии – чтобы получить долю от него, люди вынуждены жить скученно (карта G0.1). На этой карте более всего впечатляют различия в плотности – концентрация материальных богатств в Токио и Осаке.

В Соединенных Штатах ежегодно перед Днем благодарения около 35 млн человек навещают родных и друзей. На части территории страны в это время уже начинается зима, поэтому авиарейсы часто задерживаются. Однако американцы мирятся с необходимостью жить вдали от родных и близких, поскольку

экономическая активность сконцентрирована лишь в немногих районах страны (карта G0.2). Если вы хотите получить часть материальных благ, вам следует жить ближе к ним. Именно поэтому 8 млн американцев ежегодно переезжают в другие штаты, стараясь оказаться не так далеко от тех мест, где открываются более широкие экономические возможности.

На этой карте более всего впечатляют расстояния.

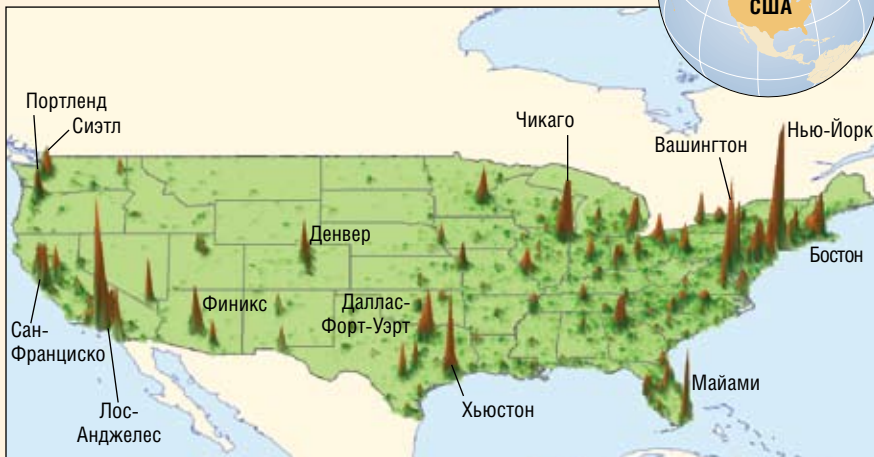
По другую сторону Атлантики, в Западной Европе, ежедневно происходит другое массовое перемещение – на этот раз не людей, а продукции. В качестве примера можно привести компанию «Эрбас», собирающую самолеты и производящую для них детали и узлы в Вели-

**Карта G0.1 Плотность: почему выгодно жить рядом с Токио**  
Экономическое производство в Японии на 1 км<sup>2</sup>



Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009 и Группа Всемирного банка по вопросам развития, на основе субнациональных оценок ВВП за 2005 г. См. также: Nordhaus (2006).

**Карта G0.2 Расстояние: почему американцы обязаны быть мобильными**  
Экономическое производство в США на 1 км<sup>2</sup>.



Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009 и Группа Всемирного банка по вопросам развития, на основе субнациональных оценок ВВП за 2005 г. См. также: Nordhaus (2006).

кобритании, Германии, Испании и Франции, а также в других странах. Крупные компоненты воздушных судов грузят на корабли и в самолеты, поскольку в разных точках налажено массовое производство комплектующих изделий. Страны региона, который не так давно был разобщен, сегодня ведут с бывшими вра-

**Карта G0.3 Разобщенность мешает прогрессу в Африке, но не в Западной Европе**  
Препятствия на границах для потоков товаров, капиталов, людей и идей



Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009 (подробнее об этом см. гл. 3).  
Примечание. Толщина границ пропорциональна совокупному показателю ограничений, которые каждая страна налагает на потоки товаров, капиталов, людей и идей применительно ко всем остальным странам.

гами торговлю, стремясь к дальнейшей интеграции Европейского Союза (ЕС). По мере усиления интеграции экономическая разобщенность ослабевала, и это позволило развивать специализацию и масштабное производство (карта G0.3).

Чем окупаются возможные тяготы? Карта географии хозяйства, где размеры стран изменены в соответствии с их ВВП, отражает преимущества крупных городов, мобильного населения и связанных друг с другом стран. Соединенные Штаты Америки, Западная Европа и Япония доминируют в мировой экономике (карта G0.4).

Рост городов, миграция населения и торговля служили в последние два столетия катализаторами прогресса в развитых странах. Теперь эти же факторы выступают в качестве движущих сил на наиболее динамичных в экономическом отношении территориях развивающихся стран.

- Мумбаи – не самый большой город мира, но в нем самая высокая плотность населения, и город продолжает расти.
- Китай имеет не самую развитую экономику в мире, но она растет самыми быстрыми темпами и, возможно, его население относится к числу самых мобильных.
- Страны Юго-Восточной Азии, возможно, пока не создали политического союза по образцу Европы, но здесь, как и в ЕС, идет активная взаимная торговля компонентами готовых изделий.

Рискуя погибнуть или остаться калеками, люди едут в переполненных мумбайских поездах, чтобы воспользоваться преимуществами экономической плотности. Несмотря на толчею в пригородном транспорте и скученность в тесноте, таких, как Дхарави, население Мумбаи с 1970-х гг. выросло вдвое. С 1990-х гг. миллионы китайских трудящихся переселились поближе к тем источникам экономических возможностей, которые концентрируются вдоль побережья. Так же как американцы отправляются в путь в День благодарения, более 200 млн человек в Китае отправляются в путь в китайский Новый год. Региональные производственные сети в Восточной Азии раскинуты гораздо шире, нежели предприятия компании «Эрбас» в Западной Европе. Возможно, страны Восточной Азии и не ведут торговлю запасными частями для самолетов, но, перестав враждовать между собой, они интенсивно торгуют запасными частями для автомобилей и компонентами компьютеров.

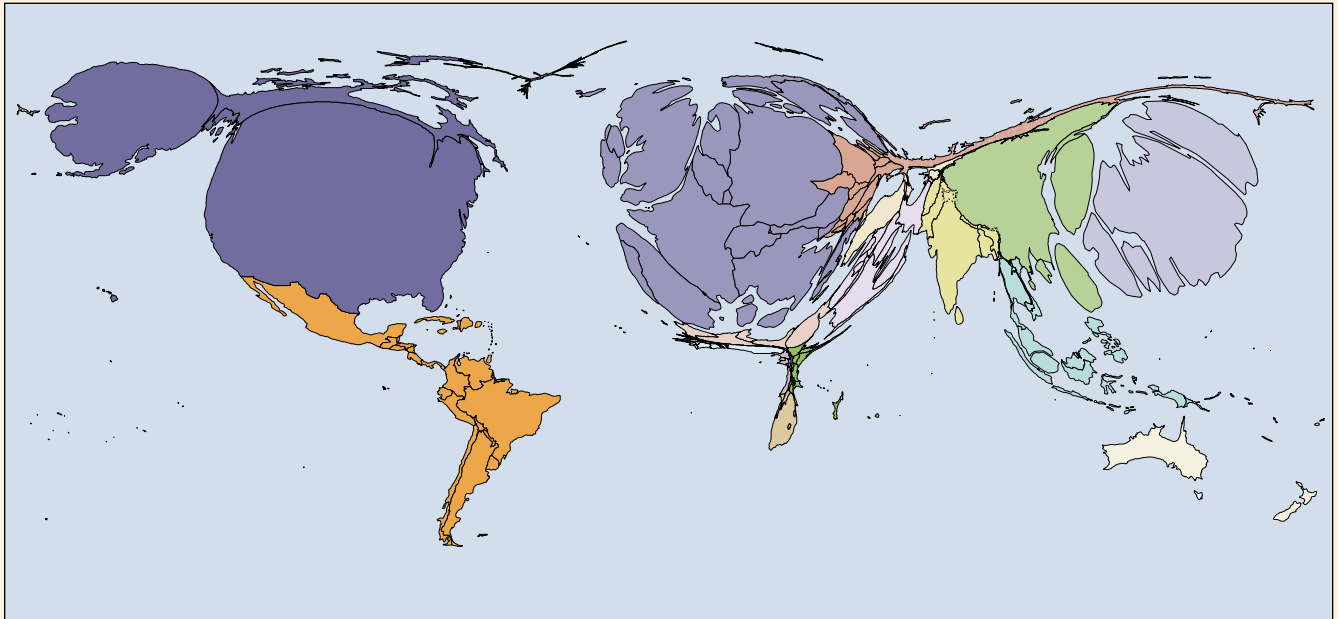
И каков же выигрыш? Мы можем различить контуры Китая, Индии и стран Юго-Восточной Азии на мировой карте географии хозяйства (карта G0.4). Сравните размеры этих контуров с очертаниями огромного африканского континента, который здесь выглядит как истонченный полуостров.

В «Докладе о мировом развитии» утверждается, что некоторые города, страны и регионы развиваются успешно благодаря территориальным изменениям, которые характеризуются тремя измерениями:

- Увеличение плотности, проявляющееся в росте городов;
- Сокращение расстояний по мере того, как работники и бизнес мигрируют ближе к узлам высокой экономической плотности;
- Снижение степени разобщенности по мере того, как страны повышают проницаемость своих экономических границ и выходят на мировые рынки, чтобы воспользоваться преимуществами масштабного производства и специализации.

В прошлом на этих принципах перестроили географию своего хозяйства Соединенные Штаты Америки и Япония. Сейчас это делает Китай. В настоящем Докладе высказывается предположение, что такого рода перемены помогут развивающимся странам в других регионах мира, прежде всего, в Африке.

**Карта G0.4 Мир с точки зрения рынков**  
Размер страны пропорционален ее ВВП



Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009, с использованием данных о ВВП за 2005 г. (долл. США, в постоянных ценах).

Примечание: Карта была создана с использованием метода, разработанного Гастнером и Ньюманом (Gastner and Newman 2004). На ней представлены самые богатые страны, ВВП которых сравниваются между собой при помощи текущих курсов валют. Это сравнение отражает международную покупательную способность – то, сколько стоят деньги одной страны, если использовать их в другой стране

## Неравномерный экономический рост и одновременно развитие в интересах всего населения планеты

Именно это предлагается в настоящем «Докладе о мировом развитии», и структурно доклад построен так, чтобы раскрыть эту мысль (рисунок G0.1).

- В первой части описываются перемены поочередно по трем измерениям: плотности, расстоянию, разнообразию. Здесь обобщается опыт примерно ста последних лет.
- Во второй части проводится анализ движущих сил этих перемен – рыночных механизмов, к которым относятся агломерация, миграция, специализация и торговля. Здесь обобщаются выводы исследований в сфере экономической политики, проведенных за последние несколько десятилетий.
- В третьей части доклада обсуждаются последствия для экономической политики по итогам рассмотрения опыта и анализа, предложенных в первых двух частях. Здесь изложена общая концепция изменения формата дискуссии по трем проблемам экономической политики, а именно, по урбанизации, положению отстающих районов внутри стран и региональной интеграции и глобализации.

Доклад составлен и написан таким образом, чтобы те, кого интересует обсуждение только одной из этих проблем, могли ознакомиться только с этим материалом. Это означает, что доклад можно читать «вертикально». Главы о плотности, агломерации и урбанизации должны представлять интерес для всех стран – малых и больших, с низким и со средним уровнем дохода. Главы, посвященные расстоянию, мобильности факторов производства и региональному развитию, возможно, будут наиболее интересны более крупным странам со средним уровнем дохода. Разделы же о разобщенности, транспортных расходах и региональной интеграции могут в наибольшей степени заинтересовать страны с низким уровнем дохода и небольшие страны.

В четырех вставках «Эволюция географии» рассматривается взаимодействие между силами рынка и мерами правительственной политики в Северной Америке, Западной Европе, Восточной Азии и Африке к югу от Сахары. Демонстрируя зависимости между тремя измерениями, эти вставки также служат связующими звеньями между различными частями Доклада.

В докладе также рассматриваются важнейшие проблемы экономической политики в части решения задач территориального развития на локальном,

национальном и международном уровнях. На местах, например, в штате Лагос на юге Нигерии одним из вопросов является управление процессом урбанизации. В национальном масштабе Нигерия стоит перед проблемой управления в условиях неравномерного распределения ресурсов и резких различий в уровне жизни на севере и юге страны. В международном же масштабе для Западной Африки важная проблема заключается в создании действенного экономического союза, который был бы выгоден как странам, не имеющим выхода к морю, так и прибрежным государствам, как бедным, так и более благополучным странам.

По мере перехода от одного географического масштаба к другому – с локального уровня на национальный, а затем международный – изменяются конкретные вопросы политики. Однако главная проблема остается неизменной: в одних местах дела идут хорошо, в других – плохо. И трудно согласиться с тем, что это неизбежно.

Основная мысль Доклада состоит в том, что экономический рост останется неравномерным. Попытаться расширить зону экономической активности – значит лишить ее стимулов. Однако развитие может при этом все же происходить в интересах всего населения планеты, так что даже те, чья жизнь начинается вдалеке от источников экономических

Рисунок G0.1 Доклад можно читать по частям или по предлагаемым в нем политическим мерам



Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009.

возможностей, могут извлечь выгоду из продолжающейся концентрации богатства в немногих точках. Пути к получению выгод как от неравномерного роста, так и от развития в интересах всего населения открывает экономическая интеграция.

### Экономическая интеграция: на локальном, национальном и международном уровнях

Из Доклада становится ясно, что такое экономическая интеграция. Она означает, с одной стороны, интеграцию сельских районов и городов, интеграцию трущоб и других городских районов. С другой стороны, она означает интеграцию отстающих и успешно развивающихся районов внутри одной страны. Кроме того, она означает интеграцию как между изолированными, так и между тесно связанными друг с другом странами. Такое понимание экономической интеграции играет ключевую роль в рассмотрении трех проблем развития – урбанизации, территориального развития и международной интеграции.

#### Урбанизация

Приводимые в «Докладе о мировом развитии – 2009» аргументы и факты могут помочь в определении приоритетов политики на разных стадиях урбани-

зации, выделяя составные элементы ее стратегии. Любая территория и любой район в стране имеют географические особенности. Однако основные принципы носят в достаточной мере универсальный характер.

- В преимущественно сельских районах правительству следует занимать как можно более нейтральную позицию и закладывать институциональные основы для возможной урбанизации в определенных точках. основополагающую роль играют разумная земельная политика, а также меры по обеспечению базовых услуг для всего населения. Хорошим примером здесь может служить Коста-Рика.
- Там, где разворачивается быстрый процесс урбанизации, правительству следует, помимо институтов, создавать и территориально-связующую инфраструктуру, чтобы дать возможность более широким слоям населения пользоваться плодами повышения экономической плотности. Здесь хорошим примером служит Чунцин, Китай.
- Там, где процесс урбанизации продвинулся уже достаточно далеко, в дополнение к созданию институтов и инфраструктуры может оказаться необходимым принимать адресные

меры по решению проблемы трущоб. Однако эти меры не возымеют действия, если институты, регулирующие земельную политику и предоставляющие базовые услуги, не будут действовать достаточно эффективно, и если не будет создана транспортная инфраструктура. Здесь хорошим примером является Богота, Колумбия.

#### Территориальное развитие

Положения Доклада могут также изменить формат дискуссии по вопросам территориального или регионального развития. Средствами географии можно определить, какие местности являются бедными – отстающими, и где живет большинство бедных. Зачастую эти районы не совпадают, поскольку у бедных больше всего оснований уезжать из бедных мест. В Докладе рассматривается вопрос о том, как правительства могут учитывать в своей политике задачу интеграции территорий в рамках страны при одновременном повсеместном сокращении бедности.

Для отстающих районов характерна одна общая черта – они с экономической точки зрения отдалены от процветающих районов. Однако, помимо этого, с точки зрения экономической географии разные области неодинаковы:



- В некоторых странах, например в Китае, отстающие районы являются малонаселенными. Не имеет особого смысла распространять на них дорогостоящую инфраструктуру или же создавать стимулы для привлечения сюда компаний. Гораздо разумнее повсеместно обеспечивать население базовыми услугами, даже если их доставка в эти отдаленные районы будет сопряжена с большими затратами. Главная задача – повышать мобильность населения, и основной интеграционной политики здесь должны стать институты, позволяющие повысить эффективность работы рынков земли и обеспечить безопасность, нормальную работу школ, чистоту улиц и функционирование систем канализации.
- В других странах, например в Бразилии, отсталые районы густо населены. Но в Китае миллионы бедных переезжают с бедного северо-востока на юго-восток страны. Все здесь говорят на одном языке, и миграция внутри страны не вызывает сложностей. Однако многие малоимущие по-прежнему остаются на северо-востоке. Создавать стимулы для переезда населения с северо-востока важно, но не менее важно открывать доступ к рынкам на динамично развивающемся юго-востоке. В подобных случаях для экономической интеграции необходимо создавать институты и инфраструктуру, соединяющую два района, в данном случае – прибрежных.
- В странах третьей группы, таких, как Индия, отсталые районы, как и во второй группе, густо насе-

лены – почти 60% бедного населения Индии живет в таких районах, но людям бывает сложно переезжать в процветающие районы, например, в столицу и ее окрестности или на юг. Между некоторыми районами существуют значительные языковые и культурные различия. В подобных случаях в дополнение к институтам и инфраструктуре могут быть созданы стимулы для перевода производства в отстающие штаты. Однако эти стимулы следует тщательно продумывать, чтобы не дать им стать противовесом объединительному воздействию общих институтов и территориально-связующей инфраструктуры. Хорошие возможности открывает стимулирование сельского хозяйства и смежных отраслей производства, которые имеет смысл развивать в штатах, остающихся преимущественно сельскими.

### **Региональная интеграция**

Наконец, принципы, сформулированные в настоящем Докладе, дают пищу для обсуждения вопроса о том, как поставить глобализацию на службу интересам всех стран. Та же цепочка рассуждений, которая использовалась применительно к локальному и национальному уровням, может быть применена и к международному уровню для классификации регионов мира по степени сложности, с которой сопряжена в них экономическая интеграция. Общей проблемой является разобщенность – труднопроницаемые экономические границы. Помимо этого, варьируют и конкретные задачи интеграции в разных регионах развивающегося мира:

- Страны в регионах, расположенных вблизи мировых рынков, например, в Центральной Америке, Северной Африке и Восточной Европе, решают относительно простую задачу интеграции. Общие институты могут помочь им стать составной частью этих крупных рынков.
- Страны в регионах, расположенных на удалении от мировых рынков, но имеющих большие и привлекательные для инвесторов внутренние рынки, сталкиваются с более серьезной задачей. Получить доступ на эти рынки им могут помочь эффективные институты и региональная инфраструктура. В качестве примеров здесь выступают Восточная Азия и, во все возрастающей степени, Южная Азия. Юг Африки и Южная Америка также могут участвовать в процессах глобальной интеграции, укрупнив с помощью региональных институтов и инфраструктуры свои внутренние рынки и усилив их специализацию.
- Сложнее всего осуществить интеграцию странам в разобщенных и отдаленных от мировых рынков регионах, где отсутствует сильная местная экономика. К числу таких стран относятся так называемые страны «нижнего миллиарда» – государства Восточной, Центральной и Западной Африки, Центральной Азии и островные государства бассейна Тихого океана. Для них необходимы все три инструмента – региональные институты, помогающие сделать границы более проницаемыми, региональная инфраструктура, связывающая страны, и такие стимулы, как преференции в доступе на мировой рынок, возможно, на условиях, что все страны региона усилят кооперацию.

*Для дискуссий относительно политики урбанизации, территориального развития и глобализации характерна одна общая черта. В их нынешнем виде они преувеличивают значение географической адресности – какие меры принимать в отношении сельских районов или трущоб, что делать с отсталыми или отдаленными районами, как работать в беднейших странах или странах, не имеющих выхода к морю. В Докладе этим дискуссиям придается иная направленность, в большей степени соответствующая реалиям экономического роста и развития. Реальность состоит в том, что ключевое значение для экономического развития имеет взаимодействие между ведущими и отстающими районами. Адресные меры – лишь малая часть того, что могут сделать правительства в помощь тем городам и районам, где дела обстоят не лучшим образом. Помимо стимулов в отношении конкретных территорий, правительства располагают гораздо более действенными инструментами для интеграции: они могут создавать институты, которые объединят все территории и инфраструктуру, соединяющую одни районы с другими.*

*Доклад призывает пересмотреть формат дискуссий об экономической политике, чтобы учесть все средства интеграции: институты, которые объединяют; инфраструктуру, которая соединяет; мероприятия, которые достигают конкретных целей. Он также показывает, как можно использовать три измерения – плотность, расстояние и разобщенность – для того, чтобы целенаправленно применять инструменты экономической политики для решения проблем интеграции – проблем, варьирующихся от относительно простых до крайне сложных.*



# Обзор

Экономический рост будет неравномерным, но развитие все же может отвечать интересам всего населения планеты – такова основная мысль «Доклада о мировом развитии» за текущий год. Увеличение доходов страны сопровождается территориальной концентрацией производства. Существуют определенные ареалы, которым производители отдают предпочтение: это большие города, прибрежные районы и страны, между которыми установились тесные связи. Кроме того, наиболее успешно развивающиеся страны проводят политику, обеспечивающую сглаживание территориальных различий в уровне жизни населения. Средством, позволяющим использовать как непосредственные выгоды концентрации производства, так и долгосрочные выгоды от выравнивания уровня жизни, является экономическая интеграция.

Хотя простого решения проблем экономической интеграции не существует, основополагающий принцип должен быть достаточно ясным. Следует обеспечить соответствие комплекса мер политики сложности стоящих перед страной задач в области развития, определяемых географическими особенностями ее экономики. Сегодня политические дискуссии о географических диспропорциях развития часто начинаются и заканчиваются вопросом территориальной адресности принимаемых мер. Эти дискуссии переосмыслены в Докладе таким образом, чтобы учесть все средства экономической интеграции – институты, инфраструктуру, стимулы. Основу интеграционных усилий должны составлять территориально нейтральные институты. По мере усложнения проблем, обусловленных географическими факторами, одной из принимаемых мер должно быть формирование инфраструктуры, обеспечивающей взаимосвязи. А там, где интеграция наиболее труднодостижима, меры политики должны быть максимально комплексными: создание институтов, которые объединяют; строительство инфраструктуры, которая соединяет; проведение мероприятий, которые достигают конкретных целей.



## География и процветание

Благосостояние в наибольшей степени определяется географическими факторами. В ближайших нескольких десятилетиях средний американец будет зарабатывать в сто раз больше среднего замбийца, а продолжительность жизни первого будет на тридцать лет больше. Но за этими средними показателями по странам скрываются гораздо более настораживающие цифры. Если ситуация не изменится коренным образом, то ребенок, родившийся в замбийской деревне, вдалеке от столицы страны Лусаки, проживет в два с лишним раза меньше ребенка, родившегося в Нью-Йорке, и за свою недолгую жизнь будет зарабатывать всего лишь один цент на каждые два доллара, заработанные его сверстником-ньюйоркцем. Житель Нью-Йорка получит в течение жизни доход в размере около 4,5 млн долл. США, а житель замбийской деревни – менее 10 000 долл. США.

Боливец с девятью классами образования зарабатывает в среднем 460 долл. США в месяц (по паритету покупательной способности в ценах США). В США тот же самый человек заработал бы почти в три раза больше.

Нигериец с девятью классами образования заработал бы в США в восемь раз больше, чем в Нигерии. Эта «географическая надбавка» весьма велика во всех развивающихся странах<sup>1</sup>. Наилучший индикатор уровня дохода в сегодняшнем мире – не что или кого вы знаете, а где вы работаете.

### Бугры, изгибы, переливы

Эти диспропорции в доходах и уровне жизни являются следствием поразительной особенности экономического развития – его территориальной неравномерности. Есть известная несправедливость в том, что процветание не наступает повсюду одновременно. Это верно для всех географических масштабов – локального, национального, мирового. Города быстро вырываются вперед, оставляя позади сельскую местность. В одних районах уровень жизни повышается – другие отстают. Некоторые страны богатеют, а другие остаются бедными. Если отразить на карте мира экономическую плотность, рельеф – при любом масштабе – оказался бы не гладким, а неровным и бугристым.

Местожителство има значение на всех стадиях развития – но в богатой стране оно менее важно, чем в бедной. По оценкам, основанным на результатах более 100 обследований уровня жизни, средний уровень потребления домохозяйств в наиболее процветающих районах развивающихся стран – таких, как Болгария, Бразилия, Гана, Индонезия, Марокко и Шри-Ланка – почти на 75% выше, чем у аналогичных домохозяйств в менее экономически развитых районах. В таких развитых странах, как Канада, Соединенные Штаты и Япония разница составляет менее 25%. Напротив, по мере того, как страна богатеет, растет значение местонахождения для производства. В Гане, Польше и Новой Зеландии – трех средних по размеру странах, площадью около 250 тыс. кв. км каждая, – резко различается валовой национальный доход на душу населения, который составляет соответственно около 600, 9 000 и 27 000 долл. США. На 5% территории каждой страны с наивысшей экономической плотностью производится около 27% валового внутреннего продукта (ВВП) в Гане, 31% – в Польше и 39% – в Новой Зеландии.

Иначе говоря, с ростом уровня развития стран местонахождение значит меньше для семей и больше – для компаний. Представляется, что развитие обеспечивает определенной местности возможность использовать экономические преимущества от растущей концентрации производства и получать социальных преимуществ от выравнивания уровня потребления. Таким образом, экономическое развитие создает условия для дальнейшего процветания – возникает «благодетельный круг».

Еще одно общее наблюдение: имеет значение соседство. Окрестности процветающего большого города редко прозябают в нищете. Если одна провинция достигла экономических успехов, рано или поздно процветание распространится и на ее соседей. А у стран-соседей общими бывают не только границы, но и экономические судьбы. Сегодня Северная Америка, Западная Европа и Восточная Азия – это регионы с процветающей экономикой. Но экономическое развитие входящих в них стран не было синхронным. Также и внутри стран одни районы развивались быстрее других, да и в городах, поселках и деревнях каждого района процветание наступило не одновременно. Гораздо реже учитывается тот факт, что соседи процветающих областей, стран и регионов неизменно извлекают из этого пользу. Процветание ведет к «перенасыщенности» экономики; вследствие этого происходит «перелив» экономической активности, но только в те районы, которые тесно связаны с процветающими зонами. Однако способность к «переливу» характерна для негативных явлений: бедности, нестабильности, конфликтов.

Для процветающих местностей близость друг к другу – благо, для бедных – проклятие.

Описанным трем свойствам экономического развития – географической неравномерности, круговой причинности и эффекту соседства – не всегда уделяют серьезное внимание. Вместе с тем, их следовало бы учитывать, поскольку они имеют фундаментальные последствия для государственной политики.

- **Географическая неравномерность** означает, что государство обычно не в состоянии одновременно поощрять развитие экономики и обеспечить равномерное распределение производства по стране.
- **Круговая причинность** обнадеживает политиков, стремящихся решать задачи поступательного развития. Растущая концентрация экономического производства и выравнивание уровня жизни в различных местностях совместимы между собой. Обеспечить оба процесса способны рыночные факторы интеграции, миграции и специализации в сочетании с прогрессивной политикой.
- **Эффект соседства** возникает, если при разработке политики придерживаться принципа поощрения экономической интеграции. Влияние факторов неравномерности и замкнутости означает, что отстающим местностям труднее догонять ушедших вперед. Но «эффект перелива» обещает помочь преодолеть это отставание. Экономическая интеграция – эффективный и наиболее реальный способ использовать непосредственные выгоды от концентрации производства для получения долгосрочных выгод от выравнивания уровня жизни.

Претворение в жизнь принципа экономической интеграции требует определения рыночных механизмов и мер государственной политики, которые наилучшим образом способствуют концентрации экономической деятельности и выравниванию уровня жизни между различными районами. Необходимо также признать, что рыночные факторы могут быть сильными или слабыми в зависимости от экономической географии территории. Эти явления были рассмотрены в прежних выпусках «Доклада о мировом развитии». В настоящем Докладе освещается влияние географических обстоятельств на экономические возможности – пространство и место перестают рассматриваться как второстепенные факторы политики и перемещаются в центр внимания..

### **Проблема – на трех географических уровнях**

Характер рыночных сил, которые необходимо использовать или поддерживать, зависит от «географического масштаба». На локальном уровне – когда речь идет, скажем,

о территориальной единице внутри страны, например, провинции или штате – географические вызовы отличаются по характеру от возникающих на территориях большего масштаба, например, страны. В еще большем масштабе – на уровне группы стран, образующих единый регион, – рыночные силы, способствующие интеграции, могут противодействовать еще более мощные географические и политические препятствия (вставка 1).

На локальном уровне концентрация производства по мере развития национальной экономики отражается в урбанизации. Например, в Восточной Азии при сохранении нынешних тенденций численность городского населения, как ожидается, вырастет в ближайшие двадцать лет почти на 450 млн человек, ежемесячный прирост городского населения в странах региона равен населению Парижа. Население городов Южной и Центральной Азии, как ожидается, вырастет без малого на 350 млн человек. Если в странах Африки к югу от Сахары продолжится экономический рост, то в период с 2005 по 2025 год численность

городского населения в регионе может увеличиться на 250 млн человек. Не менее значимые изменения произойдут и в городах развивающихся стран других регионов мира.

Вопрос заключается в том, к чему приведет рост плотности населения – к процветанию или к перенаселенности и нищете. Озабоченность вызывает и увеличение различий в уровне жизни между теми, кто извлекает максимум выгоды из географической концентрации – главным образом городскими жителями в процветающих районах, – и теми, кто продолжает жить в деревнях и трущобах, – а таких в развивающихся странах насчитывается около 1 млрд (карта 1 а). Меры, принимавшиеся до сего времени для исправления ситуации, заключались в попытках замедлить урбанизацию и оказывались безрезультатными.

На национальном уровне экономический рост демонстрирует сходную неравномерность: районы, расположенные вблизи крупных рынков, повышают благосостояние быстрее, чем более отдаленные. На

### ВСТАВКА 1 Три географических уровня: локальный, национальный, международный

Рассмотрим территории штата Лагос, Нигерии и Западной Африки (см. карты ниже).

- *Первый географический уровень* – район. Штат Лагос расположен на юго-западе Нигерии на площади около 3 500 кв. км и состоит из пяти округов – Бадагри, Икеджа, Икороду, Лагос и Эпе. Это самый маленький штат в стране по площади, но в то же время – один из двух крупнейших по численности населения: плотность населения в нем составляет примерно 2 600 человек на кв. км. Плотность населения в столице штата Лагосе в три с лишним раза выше, что объясняется экономией от агломерации и миграцией из сельской местности в город.
- *Второй географический уровень* – страна. Нигерия состоит из 36 штатов и столичной территории, располагается на площади 924 000 кв. км и является 32-й по величине

страной в мире. Расстояние от Лагоса до крайней северо-восточной точки Нигерии немногим менее 1 500 км. В южных штатах находятся морские порты и нефтяные месторождения. В северной части страны, где в древности располагались могучие государства, уровень бедности сейчас выше. Миграция между севером и югом страны затруднена из-за религиозных и языковых различий. Источником напряженности является распределение доходов от добычи нефти.

- *Третий географический уровень* – регион. Соседями Нигерии в Западной Африке являются Гана, Камерун, Кот-д'Ивуар, Нигер, Того, Центрально-Африканская Республика и Экваториальная Гвинея. Регион располагается на площади свыше 6 млн кв. км, а границы между некоторыми его государствами входят в число самых труднопроницаемых в мире.

Источник: авторский коллектив ДМР-2009.

#### Три географических уровня: район, страна, регион

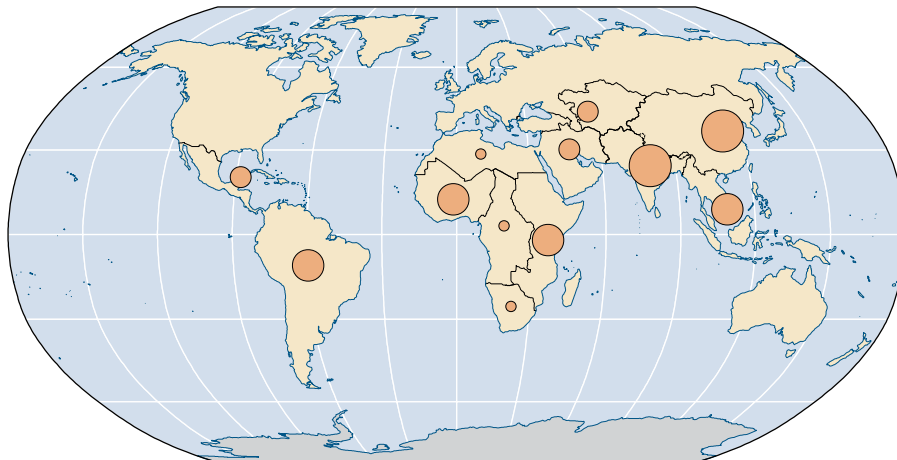
Штат Лагос, Нигерия и Западная Африка соответствуют локальному, национальному и международному уровням



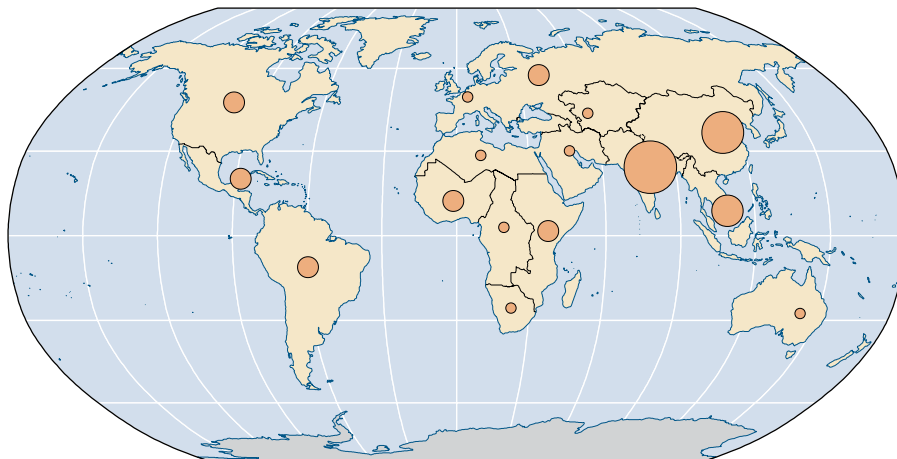
Источник: авторский коллектив ДМР-2009.

Карта 1 Крупнейшие вызовы развитию на локальном, национальном и международном географических уровнях

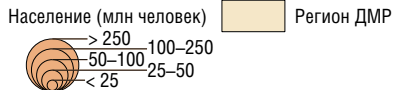
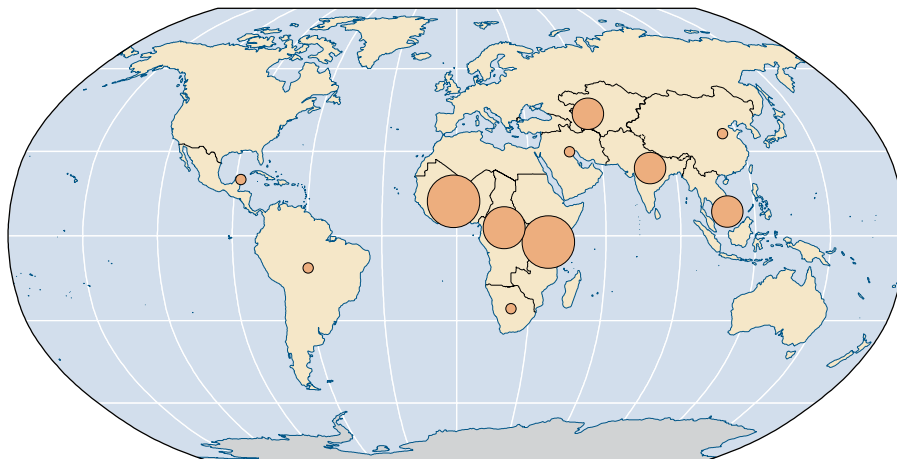
## а. Миллиард обитателей трущоб



## б. Миллиард жителей отдаленных районов



## с. Миллиард жителей стран, находящихся в нижней части мировой «табели о рангах»



Источник: а) United Nations 2006а; б) авторский коллектив ДМР-2009 на основании данных обследований домохозяйств; в) Collier 2007.

прибрежные провинции Китая (главным образом, на три района – Бохайский залив и дельты рек Чжунцзян и Янцзы), занимающие менее пятой части площади страны, приходилось в 2005 г. более половины ее ВВП. Расположенные на юго-востоке Бразилии штаты Минас-Жерайс, Рио-де-Жанейро и Сан-Паулу занимают менее 15% площади страны, но на их долю приходится свыше 52% ее ВВП. Большой Каир занимает всего 0,5% территории Арабской Республики Египет, но при этом производит 50% ВВП страны.

Политики, как правило, относятся к таким экономическим диспропорциям неодобрительно. В советскую эпоху государство ценой огромных усилий добилось сокращения с 65 до 32% доли старых индустриальных районов – Санкт-Петербурга, Центра и Среднего Урала – в экономике России. В результате целенаправленного перемещения производства на восток доля восточных районов в производстве резко увеличилась с 4% в 1925 г. до 28% в конце советского периода, причем территориальная неэффективность, к которой привели эти усилия, вероятно, приблизила крах социалистического строя. Стремясь устранить неравномерность размещения производства внутри своих стран, правительства подрывают их конкурентоспособность и ставят их под угрозу коллапса. Политика сокращения диспропорций в производстве и уровне жизни между территориальными единицами страны проводится силошь и рядом, но по большей части не дает результатов. В этих негостеприимных отсталых районах по-прежнему живет около 1 млрд человек (карта 1 б).

На международном уровне экономический рост привел к концентрации мирового производства в немногих регионах и формированию соответствующих различий в уровне доходов. В 2000 г. около  $\frac{3}{4}$  мирового ВВП производилось в Северной Америке, Западной Европе и Северо-Восточной Азии. В такой концентрации нет ничего нового. Триста лет назад около двух третей мирового богатства было сосредоточено в Индии и Китае. Разница в том, что в этих странах проживало более половины населения планеты, тогда как сегодня в странах Европейского Союза (ЕС), Соединенных Штатах и Японии насчитывается менее одной шестой населения Земли.

Сегодня на международном уровне беспокойство вызывают нищета, неграмотность и высокая смертность, царящие в некоторых частях мира и контрастирующие с обеспеченностью, высокой грамотностью и долголетием населения в других частях планеты. К числу мер, принимаемых для исправления ситуации, относятся иностранная помощь и многосторонние усилия по облегчению режима международной торговли и поощрению инвестиций. Однако существенные препятствия на пути экспорта сельскохозяйственной продукции из развивающихся стран сохраняются, а

безразличие граждан развитых стран к живущим далеко от них или непохожим на них людям сводит объемы помощи к минимуму. Международная помощь лишь в незначительной степени способствует решению этой проблемы. Даже в Европейском Союзе, совокупный ВВП стран-членов которого составляет около 8 трлн евро, объемы помощи, предоставляемой через структурные и интеграционные фонды, не достигнет в среднем и 50 млрд евро в период 2007–2013 гг. Иностранная помощь не превышает 0,5% валового национального дохода стран-доноров и составляет довольно незначительную долю ВВП стран, в которых проживает «нижний миллиард» (12% населения Земли) и на долю которых приходится менее 1% мирового ВВП (карта 1 в)<sup>2</sup>.

Миллиард обитателей трущоб в городах развивающихся стран, миллиард жителей нестабильных отсталых районов стран мира, миллиардное население стран, находящихся в нижней части мировой «табели о рангах», – именно с существованием этих частично совпадающих групп населения планеты и связаны сегодня крупнейшие вызовы в области развития. На первый взгляд, проблемы этих групп несопоставимы, но у них есть одно фундаментальное общее свойство: они представляют собой наиболее очевидное подтверждение – на различных географических уровнях – важности экономической географии для процесса развития.

Иногда, выражая озабоченность судьбой этих частично пересекающихся трех миллиардов, предлагают рецепт: обеспечить большую территориальную сбалансированность экономического роста. Необходимо контролировать рост городов. Необходимо быстрыми темпами сокращать разрыв в доходах между городом и деревней. Отстающим в экономическом развитии местностям и областям, удаленным от внутренних и мировых рынков, необходимо оказывать поддержку в рамках программ территориального развития, предусматривающих создание рабочих мест для местного населения. А растущий разрыв между развитыми и развивающимися странами мира необходимо устранять за счет специальных мер, направленных на защиту предприятий в развивающихся странах до тех пор, пока они не будут готовы к конкуренции.

Лейтмотив «Доклада о мировом развитии – 2009» иной: экономический рост редко бывает сбалансированным. Усилия по его необоснованному выравниванию навредят прогрессу. Два века экономического развития показывают, что территориальные диспропорции доходов и производства неизбежны. Экономические исследования, проводившиеся в течение жизни целого поколения, подтверждают: не существует серьезных оснований ожидать равномерного территориального распределения экономического роста. Опыт успешного развития показывает, что оно

## ВСТАВКА 2 Три аспекта развития – плотность, расстояние и разобщенность

В настоящем Докладе для описания преобразования экономики государств в процессе ее развития (первая часть) и условий, которые необходимо учитывать при выработке политики (третья часть), используются три географических измерения. Эти понятия – плотность, расстояние и разобщенность – легко воспринимаются как метафоры, так как сразу же вызывают в памяти образы из социальной, физической и политической географии. Но при этом параметры, которые они представляют, можно измерить. Рассмотрим следующий пример.

В 2003 г. в Нигерии насчитывалось 45 млн коз и козлят, 28 млн овец и ягнят, а также 15 млн голов крупного рогатого скота. В год обычно забивают 8 млн овец, 7 млн коз и 0,5 млн голов крупного рогатого скота, главным образом в пяти северных штатах, включая Кано. Более половины шкур употребляется в пищу в вареном виде (так называемый «помо»). Остальные продаются на кожевенные заводы. Спрос со стороны кожевенных заводов превышает местное предложение, поэтому скот импортируют из соседних стран – Камеруна, Нигера и Чада. Выделка козьих и овечьих шкур – это выгодный бизнес: в 2001 г. объем их производства в Нигерии составил 30–35 млн штук, и почти все они были экспортированы в Европу.

**Плотность.** Рассмотрим конъюнктуру рынка для кожевенного завода в Кано (северная Нигерия). По официальным данным, население штата Кано составляет около 9 млн человек – этого вполне достаточно, чтобы обеспечить кожевенные заводы штата квалифицированной рабочей силой и инфраструктурой. Вследствие концентрации населения в городе Кано и его

окрестностях экономической плотности (ВВП на кв. км) этого района в 1990 г. в 35 раз превышал аналогичный показатель по Нигерии в целом. Мощности кожевенных заводов в городе и его окрестностях таковы, что выгодным оказывается даже нелегальный ввоз важнейшего «полуфабриката» – живого скота – из соседних стран. Вместе с тем, Кано не настолько велик и не настолько богат, чтобы потреблять сколько-нибудь значительную долю того, что он производит. Чтобы производство было рентабельным, товар необходимо экспортировать туда, где на него есть достаточный платежеспособный спрос.

**Расстояние.** Среди богатых европейцев есть спрос на товары из сафьяна, немалая доля которого поступает из Кано. Чтобы доставить объемистые упаковки экспортного товара из Кано в Европу, его надо прежде довести до Лагоса, преодолев – по шоссе или по железной дороге – около 1 000 км, хотя с тем же успехом это могло бы быть и 4 000 км. Железная дорога на Лагос проходит через города Кадуна и Ибадан – но это узкоколейка в очень плохом состоянии. Товары в основном доставляются по автодорогам, где стоят блокпосты и орудуя бандиты. За доставку 30-тонного трейлера из Кано в Лагос транспортные компании берут свыше 1 200 долл. США. Когда же товар прибыл в Лагос, начинается следующий этап: уплата портовых сборов, хищения и проволоочки. На то, чтобы погрузить товар на судно, уходит 26 дней. Экономическое расстояние от Кано до Лагоса, измеренное в денежных знаках, в несколько раз превышает евклидово расстояние (по прямой), составляющее 829 км.

**Разобщенность.** Но путешествие еще не закончено. Товарам предстоит преодолеть разобщенность, связанную с различием валют и принятых правил в Нигерии и Европе. В период с декабря 2007 г. по март 2008 г. курс нигерийской валюты снизился со 170 до 180 найр за евро и почти в то же время (с ноября 2007 г.) повысился с 246 до 235 найр за фунт стерлингов. Покупатели и продавцы кожаных изделий вынуждены учитывать эти колебания. Кроме того, они обязаны соблюдать законы и обычаи обеих стран. В Соединенном Королевстве для обеспечения исполнения контракта предусмотрено 30 различных процедур, в Нигерии – 39. Эти различия во много раз удорожают ведение бизнеса. В Лагос заходит сравнительно немного грузовых судов, а это значит, что доставка груза из Лагоса на много дороже, чем из более оживленных мест, например из Шанхая. Отправка контейнера из Китая в Соединенное Королевство обойдется менее чем в 400 долл. США, а из Нигерии – более чем в 1 000 долл. США.

Низкая плотность на локальном уровне, высокие затраты на преодоление расстояний внутри страны, разобщенность на международном уровне – все это играет против Кано. Ситуацию еще больше усложняют религиозные и прочие противоречия внутри Нигерии.

*Источники:* World Bank 2007; Phillips, Taylor, Sanni, and Akoroda, (FAO 2004); Government of Nigeria 2003.

происходит в условиях территориальной концентрации производства. Наиболее успешно развивающиеся страны внедряют у себя политику, способствующую территориальному выравниванию базовых показателей уровня жизни. Итак, одновременно идут процессы концентрации производства и выравнивания уровня жизни.

В первой части доклада описаны преобразования географического характера, необходимые для развития. Во второй части анализируются движущие силы этих перемен и определяются рынки, обеспечивающие как концентрацию, так и выравнивание. В третьей части в качестве руководящего принципа для разработки политики предложен принцип экономической интеграции между районами, которые предпочитают производители, с одной стороны, и районами, в которых живут люди – с другой. Исходя из этого принципа, в докладе переосмысливается дискуссия об урбанизации, территориальном развитии и международной интеграции и содержится призыв к смене ориентации политики от географической адресности к интеграции.

Применяя точно выверенное сочетание институтов, инфраструктуры и мер политики, те, кто сегодня управляет процессом развития, смогут перестроить экономическую гео-

графию. И если им это удастся, результатом будет неравномерный экономический рост и одновременно развитие в интересах всего населения планеты.

### Три измерения развития

Географические преобразования, необходимые для экономического развития, могут быть охарактеризованы тремя измерениями – плотностью, расстоянием и разобщенностью. Эти три слова – не просто метафоры описанных выше политических вызовов. Они напрямую соотносятся с носящим более технический характер понятием «доступа к рынкам» (вставка 2) и представляют собой те аспекты экономической географии стран и мира, которые понадобятся преобразовывать, чтобы решить нынешние проблемы в области развития.

Понимание сущности преобразований с точки зрения плотности, расстояния и разобщенности помогает определить на каждом из трех географических уровней – локальном, национальном и международном – основные рыночные механизмы и соответствующие меры политики (табл. 1).

- **Плотность** играет важнейшую роль на локальном уровне. Расстояния здесь невелики, а культурные и политические разли-



чия немногочисленны и незначительны. Задача, которую необходимо решить, состоит в достижении нужной плотности, используя рыночные механизмы для поощрения концентрации производства и содействия выравниванию уровня жизни в деревнях, больших и малых городах. Однако могут иметь важное значение и расстояния, поскольку быстрая урбанизация ведет к скученности, и разобщенность, проявлением которой в городах становятся трущобы и гетто.

- **Расстояние** до мест концентрации экономической деятельности имеет важнейшее значение на национальном уровне. При этом главным измерением является расстояние между районами концентрации экономической деятельности и отстающими в экономическом развитии районами. Задача, которую необходимо решить, состоит в содействии компаниям и работникам в сокращении расстояния, отделяющего их от мест концентрации экономической деятельности. В качестве основных механизмов выступают мобильность рабочей силы и сокращение транспортных издержек за счет инвестиций в развитие инфраструктуры. Разобщенность внутри стран – различия в языке, денежном обращении, культуре – как правило, не слишком значительна, хотя крупные страны, такие как Индия и Нигерия, могут быть географически разобщены под влиянием религиозных, этнических или языковых факторов.
- **Разобщенность** – важнейшее измерение на международном уровне. Экономическое производство сконцентрировано в нескольких регионах мира – Северной Америке, Северо-Восточной Азии и Западной Европе, они же являются наиболее интегрированными. Другие регионы, напро-

тив, разобщены. И хотя расстояние на международном уровне имеет известное значение с точки зрения доступа к мировым рынкам, разобщенность, связанная с непроницаемостью границ и различиями валют и нормативной базы, представляет собой гораздо более серьезное препятствие, нежели расстояние. Соседство с крупной страной с динамичной экономикой может помочь малым странам, особенно в регионах, удаленных от мировых рынков. Странам Центральной Африки и Центральной Азии интеграция в мировую экономику дается труднее всего.

Однако потенциальная проблема на каждом из этих географических уровней одна и та же – люди живут в одном месте, производство расположено в другом. Местности привлекают производство и людей по-разному, и этими различиями определяются географические диспропорции в доходах. Процесс развития в отдельных районах, странах и во всем мире носит волнообразный характер, а сформировавшийся в результате этого экономический ландшафт оказывается неровным: в одних районах – процветание, в других – бедность.

### Наш мир – не плоский

Развитие – на любом географическом уровне – процесс негладкий и нелинейный. В одних районах экономический рост начинается раньше, в других – позже. Географические различия в уровне жизни вначале усиливаются, затем сглаживаются, причем быстрее всего на локальном уровне, а на более высоких уровнях процесс замедляется под воздействием географических факторов. Это – эмпирические закономерности, выведенные на основе успешного опыта развития за последние двести лет.

Таблица 1 Плотность – важнейшее измерение на локальном уровне, расстояние – на национальном, разобщенность – на международном

Территориальная единица	Географические уровни		
	Локальный	Национальный	Международный
	Район	Страна	Регион
Примеры	Гуандун (178 тыс. км <sup>2</sup> ) Штат Рио-де-Жанейро (44 тыс. км <sup>2</sup> ) Штат Лагос (3,6 тыс. км <sup>2</sup> ) Большой Каир (86 тыс. км <sup>2</sup> )	Китай (9,6 млн. км <sup>2</sup> ) Бразилия (8,5 млн. км <sup>2</sup> ) Нигерия (933 тыс. км <sup>2</sup> ) Египет (Арабская Респ.) (995 тыс. км <sup>2</sup> )	Восточная Азия (15,9 млн. км <sup>2</sup> ) Южная Америка (17,8 млн. км <sup>2</sup> ) Западная Африка (6,1 млн. км <sup>2</sup> ) Северная Африка (6,0 млн. км <sup>2</sup> )
Наиболее важное измерение	<b>Плотность</b> городских и сельских поселений	<b>Расстояние</b> между отстающими и ведущими районами	<b>Разобщенность</b> между странами
Второе по важности измерение	<b>Расстояние</b> из-за скученности	<b>Плотность</b> населения и уровень бедности в отстающих районах	<b>Расстояние</b> до крупнейших мировых рынков
Третье по важности измерение	<b>Разобщенность</b> между благоустроенными поселениями и трущобами	<b>Разобщенность</b> между районами внутри стран	<b>Плотность</b> Отсутствие по соседству крупных стран

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

Примечание: В настоящем Докладе под «районами» во всех случаях понимаются существующие внутри стран экономические районы или административные единицы, например, штаты или провинции, а под «регионами» – группы стран, объединенные по принципу географической близости.

### **Усиливается концентрация экономического производства**

По мере развития стран растет концентрация их населения и экономической деятельности. Однако темпы этих процессов различаются в зависимости от географического масштаба территории – экономические силы действуют не в пустом пространстве. Быстрее всего концентрация населения и производства происходит на локальном уровне, медленнее всего – на международном.

- *Быстрее всего концентрация происходит на локальном уровне.* Удобнее всего измерять экономическую концентрацию на данном уровне через темпы урбанизации – увеличение плотности населения и экономической плотности в больших и малых городах. Этот процесс в значительной мере завершается по достижении странами уровня доходов около 3 500 долл. США на душу населения, что примерно соответствует переходу в категорию стран со средним уровнем дохода. Современные темпы урбанизации не отличаются от наблюдавшихся в нынешних развитых странах в то время, когда они проходили аналогичный этап развития. Это означает, что все страны должны пройти этап быстрого роста городов в тот период, когда уровень доходов в них все еще низок, а институты лишь зарождаются.
- *На национальном уровне темпы концентрации более стабильны.* Здесь ее лучше всего измерять через показатели развития территорий – рост производственного потенциала и населения в ведущих районах. Этот процесс в значительной мере завершается по достижении странами уровня доходов около 10–11 тыс. долл. США на душу населения, что примерно соответствует переходу в категорию стран с высоким уровнем дохода. Таков опыт успешно развивавшихся стран. Это означает, что развивающимся странам следует ожидать роста территориальных диспропорций в уровне доходов и объемах производства в тот период, когда инфраструктура и институты еще недостаточно развиты.
- *На международном уровне концентрация происходит медленнее и дольше всего.* Концентрация производства и богатства продолжается и в странах, достигших уровня доходов выше 25 000 долл. США на душу населения и занимающих верхние отметки на международной шкале распределения доходов. Представляется, что группы соседних стран испытывают экономический рост или стагнацию вместе – близость к процветающим странам помогает, а к бедным – вредит. Это означает, что стратегии экономического роста для стран, вступивших на путь развития позже, отличаются от стратегий, успешно

зарекондовавших себя в тех странах, которые уже достигли высокого уровня дохода; для стран, которые сегодня входят в число развивающихся, экономическая интеграция со остальным миром – как соседями, так и далекими странами – приобретает гораздо большее значение.

### **Концентрация на локальном уровне (в больших и малых городах) происходит быстро.**

Прежде всего увеличивается концентрация населения в больших и малых городах. По мере развития стран в некоторых районах повышается экономическая плотность; все больше людей переселяется в большие и малые города или в их окрестности (рис. 1 а). Когда страны переходят из категории стран с низким уровнем дохода в категорию стран с доходом ниже среднего уровня (около 3 500 долл. США), доля городского населения там резко возрастает – примерно с 10 до 50%. (Международные сопоставления в этом случае проводить сложно, так как в различных странах понятие «городского поселения» определяется по-разному<sup>2</sup>.) В период с 2000 г. по 2005 г. темпы прироста городского населения в странах с низким уровнем дохода составляли в среднем 3% в год, что более чем вдвое превышало темпы его прироста в странах со средним уровнем дохода и более чем в три раза – в странах с высоким уровнем дохода. Иногда этот процесс может сводиться к быстрому росту какого-либо одного города – например, Бангкока в Таиланде, – что приводит к еще большей концентрации.

Возрастает и доля городского населения в совокупном потреблении домохозяйств. На долю городских жителей в Малави, Иордании и Панаме – странах, где ВВП на душу населения составляет, соответственно, около 160, 1 600 и 5 600 долл. США, – приходится 36, 63 и 80% совокупного потребления.

Эти изменения территориального характера тесно связаны с преобразованием структуры экономики: вначале с превращением стран из аграрных в индустриальные, а затем, с выходом сферы услуг на первый план, – в постиндустриальные. В странах, достигших к настоящему времени высокого уровня доходов, на этапе индустриализации наблюдалась столь же быстрая урбанизация (см. гл. 1). Все факты указывают на то, что наличие крепкого сельского хозяйства, способствующего экономическому процветанию больших и малых городов, помогает, а не вредит переходу от аграрной экономики к индустриальной. Люди переселяются в другие места в поисках лучшей жизни. Но если дела в сельском хозяйстве идут хорошо, благодаря миграции зажиточнее становятся не только сами люди, но и деревни, которые они покидают, и города, в которых они селятся.

**На национальном уровне (в ведущих районах) концентрация продолжается дольше.** Процессы, разворачивающиеся в городах,

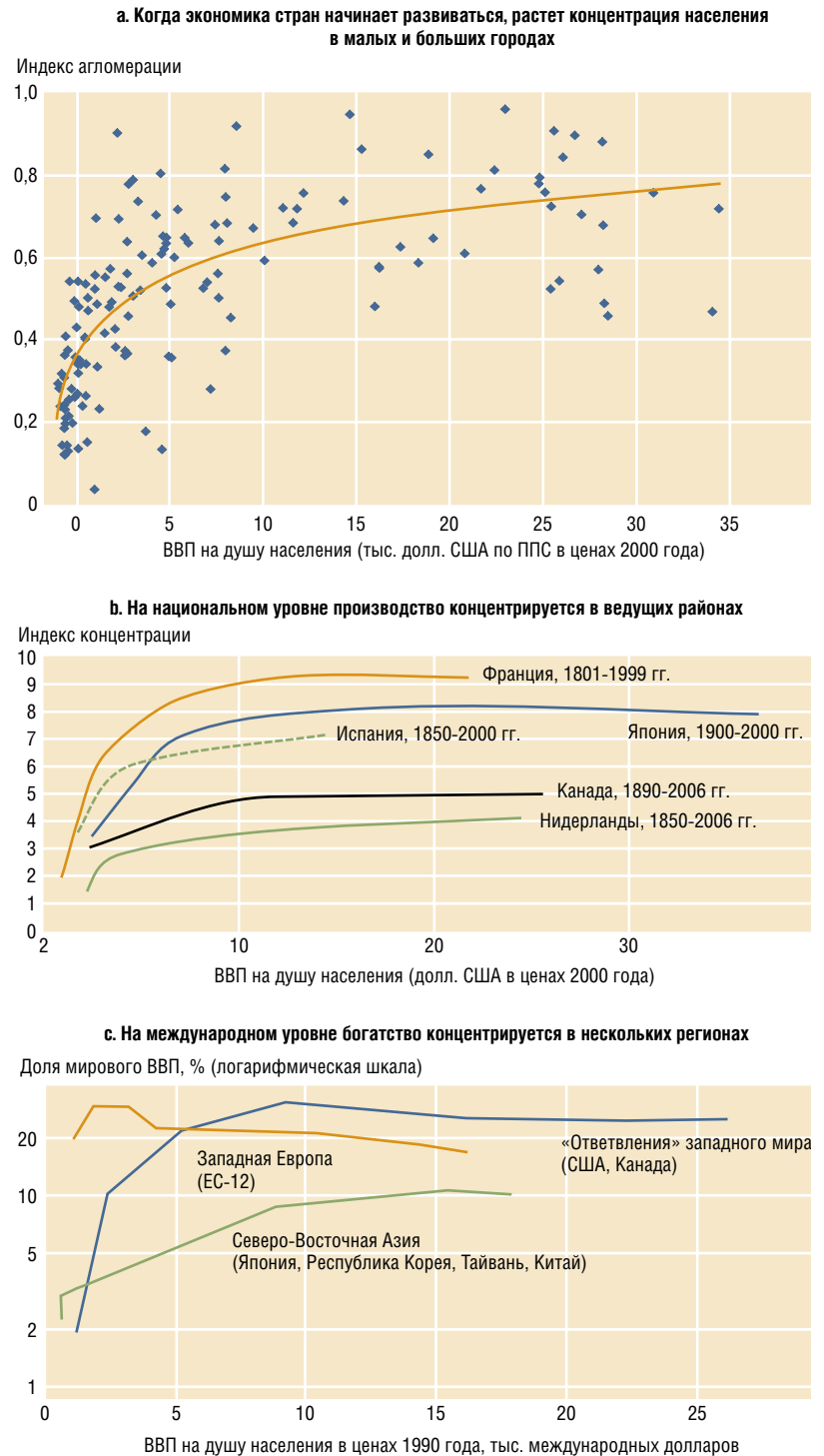
идут и на уровне областей внутри стран, но только медленнее. Процесс развития ведет к тому, что население и производство концентрируются в определенных районах страны, которые называются «ведущими» районами. В этих районах – таких, например, как Мармара в Турции, – растет экономическая плотность, тогда как доходы в отдаленных (с экономической точки зрения) местностях – таких, как Юго-Восточная Анатолия на востоке страны, – могут очень сильно отставать. Представить количественные рамки процесса концентрации сложно, но, как представляется, он замедляется или вовсе прекращается, когда доход на душу населения выходит на уровень между 10 и 15 тыс. долл. США (рис. 16).

Поначалу концентрация растет быстро. Доля ведущих районов в странах с доходом между 500 и 7 500 долл. США – Таджикистане, Монголии, Сальвадоре и Аргентине – увеличивается с 30 до 65%. Сопоставляя территориальную концентрацию ВВП в таких странах, как Лаосская Народно-Демократическая Республика, Гана, Польша и Норвегия, площадь которых одинакова, а доход на душу населения различается от 600 до 27 000 долл. США, мы видим, что концентрация увеличивается с ростом доходов.

В этом нет ничего нового. В нынешних развитых странах концентрация производства усиливалась до тех пор, пока они не достигли высокого уровня дохода. В период с 1800 по 1960 год концентрация производства в ведущем районе Франции выросла вчетверо, а доходы на душу населения увеличились с 1 000 до 6 000 долл. США. Однако в определенный момент, хотя страны продолжают богатеть, процесс концентрации прекращается – и происходит это примерно тогда, когда они входят в число стран с высоким уровнем дохода. Нет причин ожидать, что нынешние модели развития будут существенно отличаться от прежних (см. гл. 2).

**На международном уровне (в некоторых регионах и ведущих странах мира) концентрация некоторое время продолжается.** Схожая концентрация экономической деятельности происходит и на международном уровне. Сегодня четверть мирового ВВП производится на территории, равной площади Камеруна, а половина – на территории, равной площади Алжира. В 1980 г. совокупная доля стран ЕС-15, Северной Америки и Восточной Азии в мировом ВВП составляла 70%, а в 2000 г. – уже 83%<sup>5</sup>. Внутри этих регионов сначала наблюдалась постепенная концентрация экономической деятельности в нескольких странах, а затем определенное рассредоточение. К 1940 г. доля Франции, Германии и Соединенного Королевства в региональном ВВП ЕС-15 выросла примерно до двух третей, а к настоящему времени снизилась примерно до половины. В Восточной Азии доля Японии

**Рисунок 1 На всех трех географических уровнях наблюдаются сходные модели концентрации экономической деятельности**



Источники: а) Авторский коллектив ДМР-2009 (подробнее см. гл. 1); б) Авторский коллектив ДМР-2009 (подробнее см. гл. 2); в) Авторский коллектив ДМР-2009 (подробнее см. гл. 3).

в ВВП региона поднялась в 1975 г. до 83%, а к 2000 г. сократилась до 62%.

Нет оснований ожидать, что, когда в других регионах мира будет достигнуто экономическое процветание, там не проявятся те же самые модели – вначале рост концентрации в некоторых странах, затем «перелив» в соседние (см. гл. 3).

***Различия в уровне жизни вначале усиливаются, затем ослабевают***

По мере роста доходов уровень жизни в районах, где происходила концентрация экономической деятельности, и районах, где не происходила, сближаются, хотя поначалу различия между ними усиливаются.

- *Быстрее всего выравнивается потребление домохозяйствами предметов первой необходимости.* Разрыв между городом и деревней в потреблении домохозяйствами предметов первой необходимости сокращается достаточно быстро. Различия могут быть незначительными даже в тех странах, где доля городского населения составляет около 50–60%. Более устойчивы территориальные различия в уровне бедности внутри стран, еще более устойчивы – между различными странами. Но по мере развития мировой экономики разрывы уменьшаются на всех географических уровнях.
- *Затем выравнивается доступность базовых общественных услуг.* Разрыв между городом и деревней в доступе к базовому образованию, медицинскому обслуживанию, питьевому водоснабжению и канализации сохраняется до достижения странами уровня дохода выше среднего. Однако диспропорции в доступе к этим услугам внутри городов – их внешним проявлением являются трущобы – сохраняются в течение долгого времени даже после достижения высокого уровня урбанизации и дохода выше среднего.
- *Последними выравниваются уровни заработной платы и доходов.* Действительно на том этапе развития страны, когда доходы на душу населения находятся на низком уровне или на уровне ниже среднего, – т.е. на тех уровнях, которые необходимы для усиления территориальной концентрации, – доходы в ведущих и экономически отстающих областях существенно различаются. В мировом масштабе разрыв в размерах заработной платы и уровнях благосостояния, как представляется, сохраняется гораздо более долгое время. В Восточной Азии расхождение в уровне доходов на душу населения усилилось между 1950 и 1970 годом, когда вперед вырвалась Япония. Затем произошел «перелив» экономического процветания Японии на соседей, благосостояние стран региона, интегрировавшихся в мировую экономику, стало расти, а уровень доходов – выравниваться.

Напротив, среди стран Западной Азии разрыва в уровне доходов не было – но не наблюдалось и быстрого роста.

Уровень жизни, как и концентрация экономической деятельности, быстрее всего выравнивается на локальном уровне и медленнее всего – на международном. Однако происходит это только в преуспевающих районах и регионах. Но даже там сближение некоторых показателей уровня жизни (таких, как объем потребления на душу населения, уровень доходов или заработков) требует длительного времени, а иногда различия поначалу даже усиливаются (рис. 2). По другим показателям, например, образования и медицинского обслуживания, выравнивание может проходить быстрее.

***На локальном уровне выравнивание базовых аспектов уровня жизни начинается рано.*** Разрыв между городом и деревней в уровне потребления возрастает, пока доходы в стране не превысят средний уровень (см. рис. 2). Но вскоре после этого разрыв начинает сокращаться и становится незначительным еще до того, как доходы в стране вырастут до высокого уровня – около 10 тыс. долл. США на душу населения. В странах с невысоким уровнем урбанизации показатели обеспеченности водоснабжением и канализацией в городах более чем на 25% выше, чем в сельской местности. В странах с уровнем урбанизации около 50%, таких, как Алжир, Колумбия и Южная Африка, разрыв составляет примерно 15%. В Бразилии, Габоне, Иордании, Чили, например, разрыв составляет менее 10%.

Та же тенденция прослеживается и внутри стран. В более урбанизированных и преуспевающих районах разрыв между городом и деревней в уровне жизни меньше. Это явление наблюдается даже в странах с низким уровнем дохода, таких, как Индия, Китай и Филиппины. Однако в районах с высоким уровнем урбанизации существует тенденция к сохранению устойчивых разрывов по таким основополагающим аспектам уровня жизни, как наличие канализации и охват школьным обучением. Несмотря на все усилия, прилагаемые правительствами, отметины трущоб остаются в городском ландшафте и спустя долгое время после достижения странами высокого уровня дохода. Когда в развивающейся стране в трущобах живет треть населения города – это обычное явление.

***На национальном уровне различия в уровне жизни быстро усиливаются, а сглаживаются медленнее.*** Пока уровень доходов на душу населения низок, различия между районами по базовым показателям уровня жизни могут быть незначительными. Однако с развитием экономики стран эти различия быстро усиливаются. Так, в Камбодже – стране с низким уровнем дохода – разрыв в уровне потребления между схожими

домохозяйствами в ведущих и отстающих районах составляет почти 90%. В Аргентине – стране со средним уровнем дохода – этот разрыв равен 50%, а в Канаде в настоящее время – всего лишь 20%. В восточноазиатских и восточноевропейских странах с быстрорастущей экономикой разрывы быстро расширились.

Исключением оказались немногие страны, в том числе Чили. В период между 1960 и 2000 годом в стране наблюдалось территориальное выравнивание уровня жизни, при том, что ВВП на душу населения вырос в два с лишним раза и составил без малого 10 500 долл. США. В Колумбии в период между 1950 и 1990 годом превышение ВВП ведущего района (Богота) над ВВП отстающего (Чоко) сократилось с 10 до 3 раз. Менее исключительным явлением оказывается сглаживание территориальных различий внутри стран по таким показателям, как уровень бедности, базовое медицинское обслуживание, питание и образование. Во всем мире страны с быстрорастущей экономикой смогли, опираясь на достижения экономического прогресса, быстро обеспечить территориальную равнодоступность этих базовых составляющих уровня жизни.

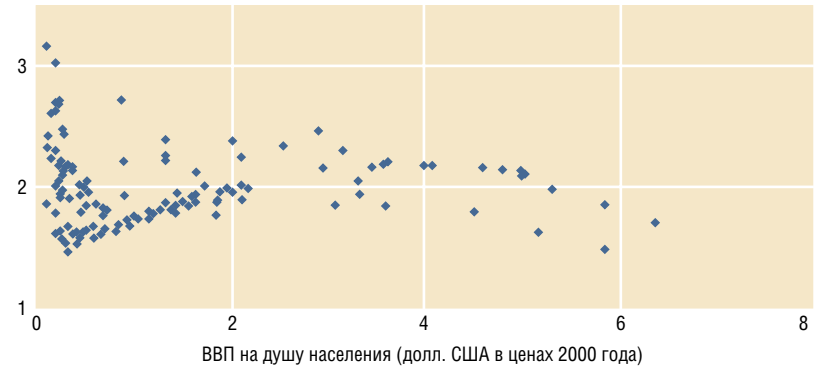
**На международном уровне разрыв в доходах сохраняется в течение определенного времени, а сглаживание различий идет дольше всего.** Мировой ВВП на душу населения с 1820 г. увеличился почти в десять раз. Ожидаемая продолжительность жизни удвоилась. Уровень грамотности вырос с неполных 20% до более чем 80%. Однако не везде эти достижения проявились в равной мере. Гигантский рост доходов и уровня жизни наблюдался в Европе и «ответвлениях» европейской цивилизации – Австралии, Канаде, Новой Зеландии и США, – а позднее в Японии и соседних с нею странах.

Что касается доходов, то они выравниваются только в тех регионах мира, экономика которых растет наиболее высокими темпами, причем этот процесс протекает там неровно: сначала немногие страны вырываются вперед, что ведет к большей дифференциации доходов в группе стран-соседей, а затем происходит «перелив» экономического роста в соседние страны. В других регионах, таких как Западная Азия, дифференциации не наблюдается – но это слабое утешение, поскольку данные регионы отстают от Европы, ее «ответвлений» и Японии. Важность соседства рельефнее всего иллюстрирует сопоставление латиноамериканских стран «южного конуса» – Аргентины, Бразилии, Уругвая и Чили – с южноевропейскими странами: Испанией, Италией и Португалией. В период 1950–2006 г. ежегодные темпы выравнивания доходов в Южной Европе составляли 1% в год, а в Южной Америке – всего 0,3%.

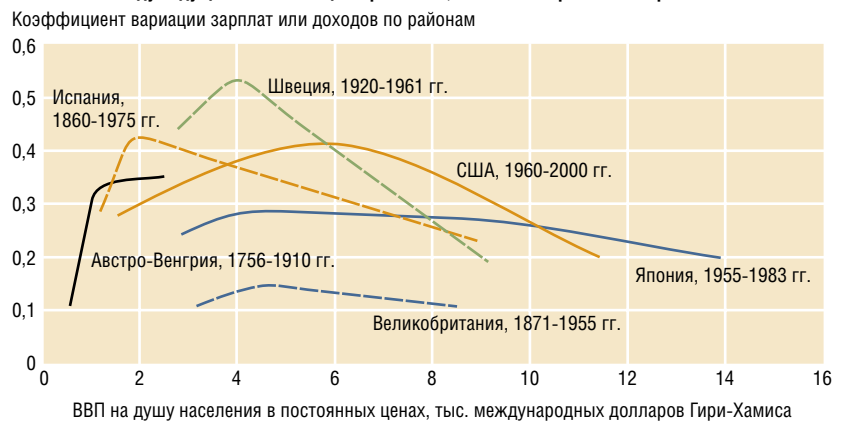
В противоположность доходам, разрыв по таким базовым составляющим уровня жизни,

**Рисунок 2 На всех трех географических уровнях наблюдаются сходные модели выравнивания уровня жизни**

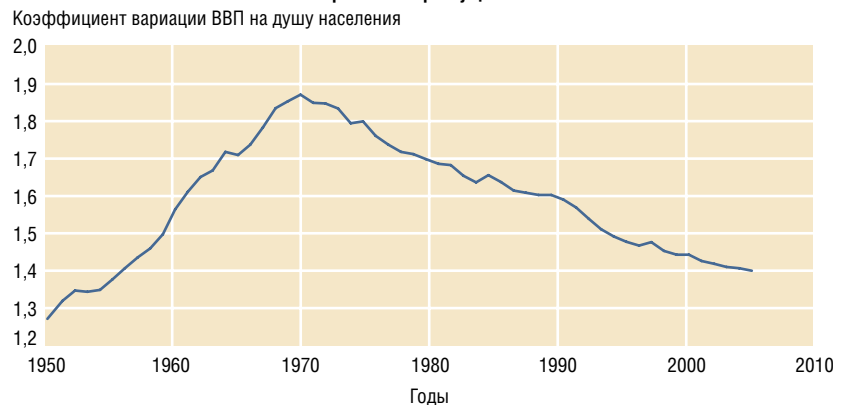
**а. На локальном уровне разрыв между городом и деревней вначале растёт, затем нивелируется**  
Соотношение потребления на душу населения между городом и деревней



**б. На национальном уровне вначале наблюдается рост дифференциации доходов между ведущими и отстающими районами, а затем – выравнивание различий**



**с. На международном уровне: дифференциация, затем выравнивание – но только в регионах с растущей экономикой**



Источник: а) Расчеты авторского коллектива ДМР-2009 на основе свыше 120 обследований домохозяйств более чем в 75 странах; б) Авторский коллектив ДМР-2009 (см. гл. 2); в) Авторский коллектив ДМР-2009 (см. гл. 3).

как ожидаемая продолжительность жизни и доступ к образованию, в мировом масштабе с 1930 г. сокращается. Начиная с 1960 г. эти показатели росли быстрее, к тому же их улучшение наблюдается во всех регионах.

### *Мир изменился, но уроки прошлого полезны*

В нынешних развивающихся странах, по всей вероятности, сохранятся те же общие модели концентрации и выравнивания, которые действовали в странах, уже прошедших эти этапы. Но есть и некоторые отличия, объясняющиеся технологическими и политическими причинами.

**Города стали крупнее.** Благодаря развитию медицины и транспорта мир сегодня более густо населен, намного больше стали города. В период 1985–2005 гг. численность городского населения в развивающихся странах увеличивалась более чем на 8,3 млн человек в год, что почти в три раза превышает прирост городского населения (3 млн человек в год) в нынешних странах с высоким уровнем дохода в период с 1880 по 1900 год, когда доходы там были сопоставимы с современными доходами в развивающихся странах. Даже если не учитывать Индию и Китай, годовой прирост, составляющий менее 4,5 млн человек, все же примерно на 50% больше, чем сто лет назад. Важное отличие заключается в том, что крупнейшие города мира сегодня намного крупнее. В 1900 г. в Лондоне насчитывалось менее 7 млн жителей; сегодня численность населения Мумбаи – крупнейшего города в странах с низким уровнем дохода – в три раза выше. Таково же и население Мехико – самого крупного города в странах со средним уровнем дохода. Средняя численность населения 100 крупнейших городов мира сегодня почти в 10 раз выше, чем в 1900 г. (рис. 3 а), и почти две трети этих городов находятся в развивающихся странах.

**Рынки стали обширнее.** Благодаря технологическому прогрессу в области транспорта и связи рынки приобрели более глобальный характер. Доля мировой торговли в экономике в настоящее время превышает 25% – это почти в пять раз больше, чем в 1900 г. (см. рис. 3 б). Сегодня открытость развивающихся стран по отношению к торговле и потокам капитала, придающая рынкам более глобальный характер, вместе с тем, приводит в этих странах к усилению внутренних территориальных диспропорций в доходах и их сохранению на более длительный срок. Не все районы той или иной страны обладают удобным доступом к мировым рынкам: прибрежные районы и местности с высокой экономической плотностью находятся в более выгодном положении. В 2007 г. ВВП Китая на душу населения соответствовал уровню, достигнутому в Великобритании в 1911 г. В Шанхае – одном из ведущих экономических районов Китая – ВВП на душу населения сегодня соответствует показателю, достигнутому в Великобритании в 1988 г., тогда как в отстающем Гуйчжоу этот показатель ближе к достигнутому Великобританией в 1930 г. Причины этого кроются в размерах территории Китая, открытости его прибреж-

ных районов мировой торговле и расположении Шанхая.

**Границ стало больше.** На фоне интернационализации рынков, растущей благодаря прогрессу в области транспорта и связи, в мире усиливается политическая разобщенность. В 1900 г. на планете было около 100 межгосударственных границ (рис. 3 в). Сегодня их более 600: страны Азии и Африки добились независимости от европейских колонизаторов, а Советский Союз и некоторые другие бывшие социалистические страны распались на государства меньшего размера. Дробление на все большее число стран означает уменьшение внутренних рынков. Но в то же время, растет потенциал доступа на зарубежные рынки. В любом случае, чем прозрачнее границы между странами, тем выгоднее это производителям и работникам.

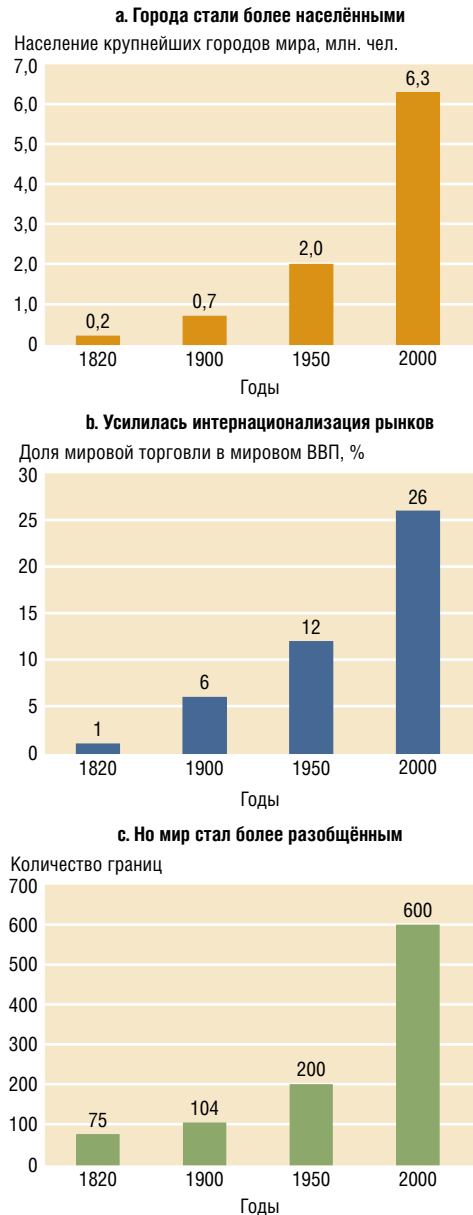
Означают ли эти различия в технологии, что из прошлого нельзя извлечь уроки? Не слишком ли разрослись города в развивающихся странах, не лучше ли было бы для этих стран, чтобы темпы урбанизации замедлились? Не следует ли сейчас развивающимся странам проявить большую озабоченность региональными диспропорциями производства и доходов, нежели нынешним развитым странам в то время, когда они находились на сопоставимом этапе развития? Легче ли сегодня всем развивающимся странам выходить на мировые рынки и справляться с неудобствами, создаваемыми большей политической раздробленностью? В настоящем Докладе объясняется, почему на все эти вопросы следует дать отрицательный ответ.

### **Экономический ландшафт определяют рынки**

Основопологающее значение для успешного экономического развития имеют увеличение плотности населенных пунктов; миграция трудящихся и перемещение предпринимателей с целью сократить расстояния до рынков; уменьшение разобщенности, вызываемой межгосударственными различиями в валютах и нормативной базе. Происшедшие перемены пространственного характера по этим трем измерениям – плотности, расстоянию и разобщенности – особенно заметны в Японии, Северной Америке и Западной Европе. Благодаря быстрым и частым перемещениям людей и товаров на долю Северной Америки, Западной Европы и Северо-Восточной Азии, где проживает менее одной шестой населения планеты, приходится около трех четвертей мирового ВВП.

Те же рыночные механизмы – агломерация, миграция и специализация – сегодня преобразуют экономический ландшафт наиболее преуспевающих развивающихся стран, сходными темпами и в схожих масштабах. Рост городов, мобильность населения и активная торговля служили в последние два столетия

**Рисунок 3 Те, кто встал на путь развития позже, обнаружили, что мир изменился**



Источник: Авторский коллектив ДМР-2009

катализаторами прогресса в развитых странах. Теперь эти же факторы выступают в качестве движущих сил на наиболее динамично прогрессирующих территориях развивающихся стран.

### **Сфера «экономии от агломерации»**

Поездка на восток по национальному шоссе 321 из Чэнду (провинция Сычуань) в Шэньчжэнь (провинция Гуандун) напоминает путешествие по этапам экономического развития. Трудящиеся-мигранты, которые едут по этим шоссе, часто не берут семьи с собой. Но при этом помогают им изба-

виться от бедности, а Китаю – подняться на более высокую ступень среди стран со средним уровнем дохода. Отправляясь на восток, мигранты покидают сферу аграрной экономики, в которой работа вблизи других людей приносит им мало выгоды. Теперь они оказываются в сфере «экономии от агломерации», в которой соседство с другими людьми может принести огромные выгоды.

Шэньчжэнь привлекает молодых – 90% его 8-миллионного населения находится в трудоспособном возрасте. Город специализируется на электронике, производя эти товары в огромном количестве. В 2006 г. объем его экспорта превысил объем экспорта Индии, а его морской порт вышел на четвертое место в мире по грузообороту. Начиная с 1979 г., когда Шэньчжэнь был объявлен особой экономической зоной, он растет быстрее всех остальных китайских городов – благодаря воздействию сил агломерации, миграции и специализации, а также соседству с Гонконгом (Китай).

Теперь эта история повторяется в Индии. В 1990 г. Шриперумбудур стал известен главным образом потому, что там убили премьер-министра Индии Раджива Ганди. В 2006 г. его вдова Соня Ганди присутствовала там при изготовлении телефонным заводом компании «Нокиа» 20-миллионного мобильного телефона<sup>6</sup>. Этот завод вошел в строй несколько ранее в том же 2006 г. В отличие от Шэньчжэня, у Шриперумбудура нет ни благоприятствующего административного статуса, ни развитой инфраструктуры, но, возможно, дело идет к тому, что он станет национальным, а то и региональным центром производства электроники. Разгадка в том, что развитию этого города способствует его близость к Ченнаю – так же, как близость к Гонконгу (Китай) в свое время помогла развитию Шэньчжэня.

Когда в 1965 г. Сингапур вдруг оказался независимым, вблизи него не было никакой процветающей или хотя бы мирной территории. Он был зажат между Малайзией и Индонезией – двумя бедными странами, истерзаннными войнами между колонизаторами. Три четверти населения Сингапура жило в съемных квартирах. К 1980 г. он провёл индустриализацию и специализировался на электронике – во многом так же, как это сейчас делает Шэньчжэнь. К 1986 г. он превратился в крупнейший в мире по грузообороту контейнерный порт и финансовый центр Юго-Восточной Азии. Попутно в Сингапуре был создан земельный рынок, сформирована эффективная транспортная инфраструктура, приняты меры по улучшению качества жилья и, таким образом, ликвидированы трущобы. Произошел «перелив» благосостояния в соседнюю Малайзию. Экономическое процветание Малайзии, основанное на развитии обрабатывающей промышленности, в свою очередь, помогло более чем 2 млн индонезий-

цев, которые устремились в Малайзию, чтобы занять рабочие места в строительстве и сфере услуг. Сингапурские бизнесмены вкладывают капиталы по всей Азии, стимулируя рост экономики в местах гораздо более отдаленных, чем Шэньчжэнь и Шриперумбудур. Эта «маленькая красная точка на карте» – говорят, так уничижительно аттестовал Сингапур президент одной соседней державы<sup>7</sup> – преобразилась сама, стала мотором интеграции в своем регионе и обогнала Великобританию, чьей колонией она когда-то была (карта 2).

Примеры Сингапура, Шэньчжэня и Шриперумбудура показывают, как экономия от масштаба, перемещение труда и капитала и снижение транспортных издержек в совокупности обеспечивают быстрый экономический рост в городах и странах, как в больших, так и в малых. Это – локомотивы любой экономики, и их роль в экономическом процветании и сокращении бедности столь фундаментальна, что именно им посвящены три первых главы самого важного из всех когда-либо написанных трудов по экономической теории – «Богатства народов» Адама Смита.

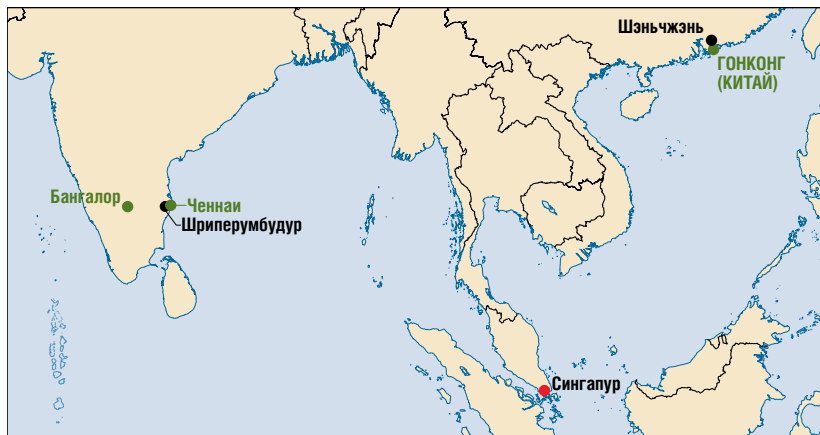
Экономии от масштаба, важность которой подчеркивал Адам Смит, можно подразделить на три вида: экономию, выгоды из которой извлекает только данная фирма; экономию, выгодами которой совместно пользуются фирмы в данной отрасли и в данной местности; и, наконец, экономию, выгоды от которой в общем доступны всем промышленникам на более обширной городской территории:

- Хотя население Шриперумбудура и составляло менее 17 тыс. человек, компания «Хендэ» сочла этот город достаточно крупным для того, чтобы построить там в 1999 г. большой завод. К 2006 г. город уже помог «Хендэ» произвести ее миллионный автомобиль. Услуги базового образования и медицинское обслуживание, близость к порту и наличие базовой инфраструк-

туры – всего этого было достаточно, чтобы достичь экономии от масштаба на уровне предприятия. Факты показывают, что экономия, обусловленная ростом масштаба деятельности отдельной фирмы, велика в тяжелой промышленности, например, в судостроении, и незначительна в легкой – например, в швейном производстве. В городе достаточно работников, чтобы обеспечить соответствие рабочей силы рабочим местам на крупных предприятиях. Итак, города, подобные Шриперумбудуру, достаточно велики, чтобы способствовать *внутренней экономии* от масштаба.

- Особый экономический район Шэньчжэнь, площадь которого составляет всего 300 км<sup>2</sup>, зато население – без малого 3 млн человек, – средоточие активно развивающейся электронной промышленности. Не испытывая недостатка в молодых рабочих высокой и средней квалификации, в Шэньчжэне вкладывают средства в повышение качества учебных и научных заведений, чтобы город мог давать промышленности необходимые ей кадры. Порт Шэньчжэня обеспечивает доставку полуфабрикатов и вывоз готовой продукции. В городе налажено совместное использование дорогостоящих объектов, таких, как оборудованные по последнему слову техники контейнерные терминалы и конференц-центры, и заполнение новых рабочих мест, создаваемых быстро расширяющимися масштабы своей деятельности компаниями. Близость к Гонконгу (Китай) обеспечивает доступность финансирования, хотя финансовый сектор быстро развивается и в самом Шэньчжэне. А конкуренция за клиентов среди многочисленных поставщиков сырья и материалов обеспечивает сокращение издержек. Таким образом, этот район можно считать образцом с точки зрения того, что на жаргоне экономистов называется *экономией от локализации*.
- Сингапур уже прошел эти этапы и сегодня является одним из крупнейших центров мировой торговли. За счет стабильности экономических условий, прекрасных транспортных связей, комфортной среды обитания и эффективности финансового сектора Сингапур обслуживает весь Азиатско-Тихоокеанский регион. Его услуги востребованы во множестве отраслей – от судоходства до обрабатывающей промышленности, образования, финансового дела, страхового дела и операций с недвижимостью. Они оказываются высокодоходными благодаря экономической плотности. Сингапур, где почти 5 млн человек живут на площади менее 700 км<sup>2</sup>, имеет самую высокую плотность населения в мире. В 2006 г. объем его экспорта составил 300 млрд долл. США и приблизился к объему экспорта Российской

Карта 2 Населенные пункты различного размера способствуют различным видам экономии от масштаба



Source: WDR 2009 team.



Федерации, площадь территории которой превышает 16 млн км<sup>2</sup>. Разносторонность экономики Сингапура способствует совместному использованию объектов, достижению необходимого соответствия и накоплению знаний, обеспечивая то, что экономисты называют *экономией от урбанизации*.

В большинстве стран такие города – малые и большие – существуют бок о бок. В бразильском штате Рио-де-Жанейро проживает около 14,5 млн человек. Город Волта-Редонда, расположенный неподалеку от города Рио-де-Жанейро, поначалу обеспечивал товарами и услугами только крупнейший в Латинской Америке металлургический комбинат CSN. Город Дуки-ди-Кайшас, находящийся примерно в 15 км от Рио-де-Жанейро, удовлетворяет потребности предприятий нефтехимии. А шестимиллионный мегаполис Рио-де-Жанейро с его диверсифицированной экономикой оказывает финансовые услуги окружающим его населенным пунктам. Совместно с другими мегаполисами, такими, как Сан-Паулу, он связывает Бразилию с остальной Латинской Америкой и со всем миром. Модель эта столь хорошо знакома, что воспринимается почти как закон экономики городов.

Функции и судьбы населенных пунктов взаимосвязаны. Промышленно развитые районы отличаются от своих аграрных предшественников не только большей концентрацией, но и большей специализацией. Возможно, что крупнейшие города больше подходят для существования новых компаний, а небольшие – скорее для более устоявшихся. В сельском хозяйстве сев и жатва происходят в одном и том же месте. В промышленности и сфере деловых услуг в этом нет необходимости. Снижение издержек на транспорт и связь позволяет компаниям провести географическое разделение «сева» и «жатвы». Разработка и финансирование продукции могут происходить в крупных городах, а производство – в малых.

По мере того, как фирмы приспосабливаются к изменяющимся условиям рынка, населенным пунктам приходится выполнять различные функции – в противном случае они рискуют прийти в упадок. Самый недвижимый фактор производства – земля – должен стать движимым с точки зрения его использования. Люди могут обосноваться в том или ином месте из-за его близости к реке или морю, но масштабы роста возникшего поселения в значительной мере будут определяться гибкостью его земельного рынка. Возможно, выбор мест, которым суждено процветать, и не является сильной стороной государства. Но темпы роста благосостояния данной территории будут определяться именно качеством разрабатываемой государственными

органами нормативной базы, создаваемой государством инфраструктуры и принимаемых государством мер по обеспечению эффективности *землепользования*.

Населенные пункты могут быть большими или малыми, в зависимости от того, какую экономию от агломерации они обеспечивают. Функции в этом случае куда важнее размера. Однако, как правило, чем удаленнее производственный объект от мест с высокой экономической плотностью, тем ниже производительность. В Бразилии, судя по всему, увеличение этого расстояния вдвое означает снижение производительности на 15, а прибыли – на 6%. Более развитая инфраструктура сокращает экономические расстояния. Однако в развивающейся стране наиболее естественный способ их сокращения заключается в переселении и работников, и предпринимателей ближе к центрам экономической активности.

#### ***Переселиться поближе – и извлечь из этого выгоду***

Экономия от агломерации привлекает людей и финансы. Сегодня капитал стремится к быстрому перемещению на далекие расстояния, чтобы в полной мере использовать возможности извлечения прибыли. Перемещаются и люди, но они быстрее переселяются в близлежащие агломерации, нежели в отдаленные. Как только где-нибудь начинают появляться заводы и люди, за ними устремляются и другие.

- На локальном уровне быстрый рост плотности наблюдается в странах с быстрорастущей экономикой и проявляется в высоких темпах миграции из деревни в города, которой сопровождается процесс перехода от аграрной экономики к индустриальной. Экономический рост в Республике Корея в период 1970-1995 гг. сопровождался увеличением доли городского населения в четыре раза – до 82%, причем более половины прироста в 1960-е и 1970-е гг. обеспечивала миграция.
- На национальном уровне происходит переселение трудящихся, которые стремятся жить ближе к рынкам в процветающих районах страны. Во второй половине 1990-х гг. почти 3 млн человек переселилось из отстающих в экономическом развитии индийских штатов Бихар и Уттар-Прадеш в развивающийся опережающими темпами штат Махараштра и процветающий штат Пенджаб (карта 5). Во Вьетнаме – куда меньшей по размеру стране – за тот же период переехало в другие части страны более 4 миллионов человек.
- На международном уровне внутрирегиональная миграция является важным фактором мобильности рабочей силы. Масштабы миграции между соседними странами значительны. Кот-д'Ивуар,

Индия и Исламская Республика Иран входят в число важнейших направлений миграции жителей соседних стран. Германия, Италия и Соединенное Королевство по-прежнему входят в число 10 стран – крупнейших источников миграции. Однако объемы миграции из одних регионов мира в другие растут вяло. Менее 200 млн из 6,7 млрд землян проживают за пределами того

региона мира, где они родились. А из более бедных стран в развитые государства ежегодно переезжает всего 2 млн человек, причем половина из них – в США.

Маловероятно, что их число возрастет – даже при том, что выгоды от расширения миграции из развивающихся стран в развитые значительны<sup>8</sup>. В прошлом масштабы

**Карта 3** Миграция с целью сократить расстояние до узлов экономической плотности: Препятствия не остановили миграцию миллионов китайских рабочих



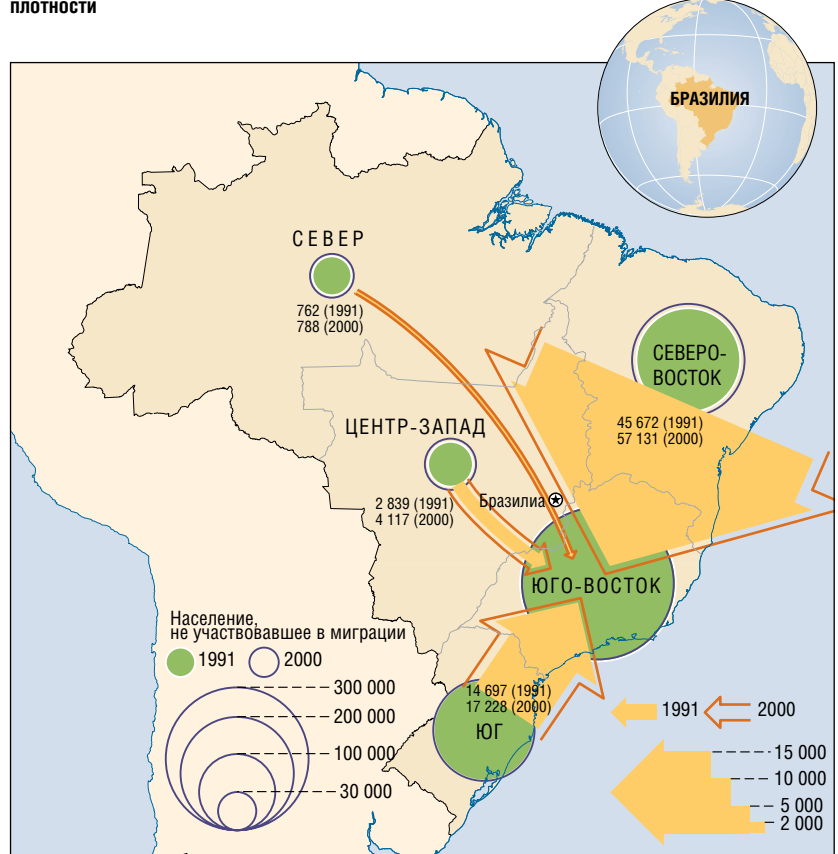
Источник: Huang and Luo 2008, с использованием данных переписи населения Китая.

международной миграции были велики: целых 20% европейцев эмигрировали на новые земли – в Америку, Австралию, Южную Африку. В настоящее время такие перемещения замедлились. В 2005 г. за границу эмигрировало лишь 500 тыс. китайцев. Однако в развивающихся странах выросли масштабы внутренней миграции. В Китае, несмотря на ограничения, более 150 млн человек переселились в другие районы страны (карта 3). В Бразилии в период быстрого роста экономики в 1960-х и 1970-х гг. из сельской местности в города перебралось почти 40 млн человек; масштабная миграция молодежи наблюдается даже в наше время (карта 4). Энергичная внутренняя миграция – не новость. В США в период с 1820 по 2000 год доходы на душу населения выросли в 25 раз, и американцы заслуженно приобрели репутацию самого легкого на подъем народа. В Японии пик внутренней миграции пришелся на 1960-е гг., когда ее экономика быстро росла и вышла на второе место в мире.

Невзирая на проводимую в Германии чрезвычайно активную политику территориального развития, 1,7 млн человек, среди которых преобладали женщины, переехали из Восточной Германии в Западную, что способствовало выравниванию доходов. С тех пор, как начался переход к рыночной экономике, компании и люди подбирают места, более подходящие для производства. Свыше миллиона человек – около 12% населения сибирских, северных и дальневосточных регионов России – переселились оттуда в европейскую часть страны.

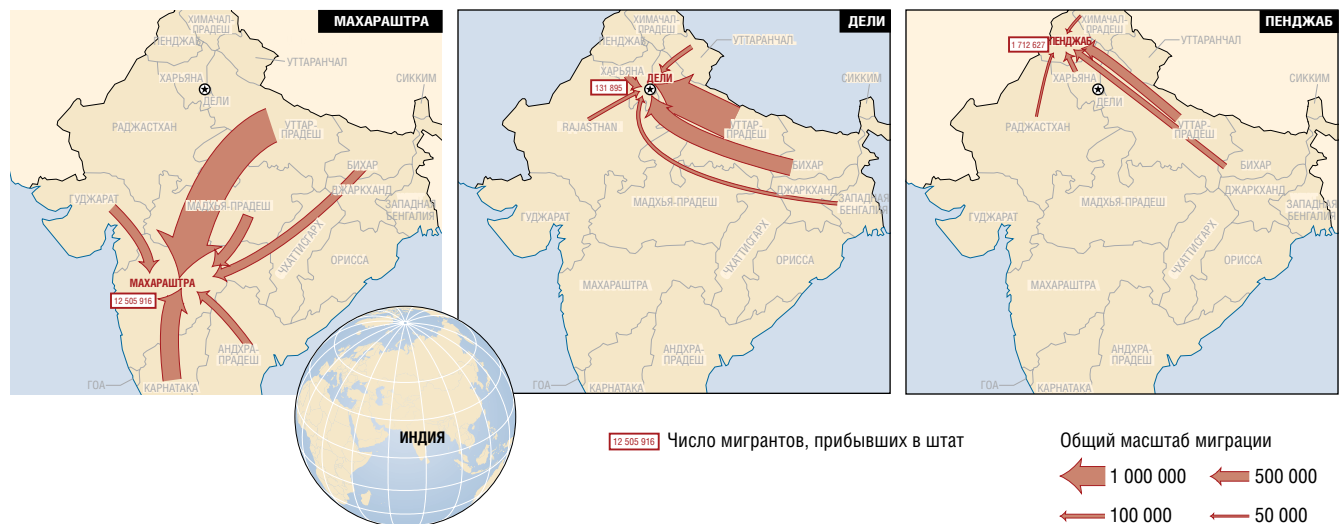
В Западной Африке внутрирегиональная мобильность трудовых ресурсов поддерживается за счет институционального сотрудничества. Однако интеграция независимых

**Карта 4 Миграция с целью сократить расстояние до узлов экономической плотности: В Бразилии тысячи молодых рабочих переселяются ближе к центрам экономической плотности**



Источник: Авторский коллектив ДМР-2009, на основании данных переписи населения, предоставленных Бразильским институтом географии и статистики.

**Карта 5 Миграция с целью сократить расстояние до узлов экономической плотности: Миграционные потоки в Индии были не столь бурными**



Источник: Авторский коллектив ДМР-2009, на основании данных переписи населения Индии.

африканских государств, как правило, менее существенна, чем в других регионах. Африканцы, особенно самые высококвалифицированные, покидают свой континент, ищут – и находят – более выгодную работу в развитых странах. В других регионах планеты нашли способы преодоления этой «утечки умов». Высокообразованных работников привлекают в те места, где концентрируются другие высококвалифицированные специалисты. Это выгодно всем. Но когда отсутствие гарантий безопасности или базовых услуг «выталкивает» людей из страны, миграция выгодна мигранту, но далеко не всегда – стране. Приток мигрантов выгоднее, чем их отток, но оба этих процесса трудно остановить или замедлить. Политики начинают понимать, что проблема не в том, как удержать людей от миграции, а как удержать их от миграции «по неверным причинам».

Примером выгоды такой политики служит Китай. Эта страна всегда – за исключением краткого промежутка времени во время «культурной революции» – проявляла хорошее отношение к своей диаспоре, наделяя ее членов правами и оказывая им уважение<sup>9</sup>. Внутренняя миграционная политика не раз менялась, однако в настоящее время происходит переход от попыток помешать миграции населения к обеспечению граждан базовыми услугами независимо от места их проживания. Эта политика приносит свои плоды. Миллионы жителей КНР переселяются в ее прибрежные районы; в то же время, многие из 57 млн китайцев, проживающих за рубежом, вкладывают в некоторые из этих районов свои средства и делятся своим профессиональным опытом. Совпадение направления потоков внутренней и международной миграции не случайно. Китайцы легки на подъем: в первой половине XX века они уезжали из своей страны на другие континенты, спасаясь от войны и нищеты, а в последней его четверти возвращают в прибрежные районы Китая свои капиталы и ноу-хау – и это сулит юго-востоку Китая коренной поворот в его судьбе, сопоставимый с происшедшим на северо-востоке США (см. «Geography in Motion: Overcoming Distance in North America» [«Эволюция географии: преодоление расстояний в Северной Америке»]).

Без легких на подъем людей экономическое процветание страны невозможно. Действительно, мобильность людей, как представляется, может служить хорошим мерилем их экономического потенциала, а их желание переселяться в другие места, похоже, позволяет измерить стремление к экономическому успеху. Правительствам следует содействовать повышению *мобильности рабочей силы*. В течение нескольких десятилетий после обретения независимости Индия считала 40 миллионов индийских эмигрантов «лишними людьми». Начиная с 1990-х гг., отношение к

ним изменилось, и благодаря зарубежным индийцам такие отдаленные города, как Бангалор и Хайдарабад, приближаются к мировым рынкам, так же, как свыше десяти лет назад благодаря зарубежным китайцам к мировым рынкам приблизились Шанхай и Гуанчжоу. Этому очень помогло снижение расходов на транспорт и связь.

### ***Рост специализации и торговли на фоне снижения транспортных издержек***

Расходы на транспорт и связь в прошлом веке, действительно, быстро сокращались, особенно в последние 50 лет. С 1970-х гг. стоимость железнодорожных грузовых перевозок сократилась вдвое. Стоимость автомобильных перевозок, несмотря на рост цен на энергоносители и расходов на оплату труда, упала почти на 40%. В настоящее время цены на воздушные грузовые перевозки составляют в мировом масштабе около 6 процентов от цен 1955 г. Тарифы на перевозку грузов трамповыми судами сократились по сравнению с 1960 годом вдвое. В 1931 г. трехминутный телефонный звонок из Нью-Йорка в Лондон обходился почти в 300 долл. США. Сегодня такой же звонок обойдется в несколько центов.

На фоне снижения транспортных издержек внутри стран экономическое производство должно было бы распределиться более равномерно. Из-за снижения расходов на транспорт и связь на международном уровне страны должны были бы больше торговать с географически удаленными партнерами. Однако произошло прямо противоположное. Снижение транспортных издержек совпало с ростом экономической концентрации внутри стран. Хотя страны теперь больше торгуют со всем миром – доля экспорта в мировом производстве за последние тридцать лет выросла в четыре раза и достигла 25%, – торговля с соседями приобрела даже большую важность.

Почему это произошло? Ответ – в росте значимости эффекта масштаба в производстве и транспорте (см. главу 6). Снижение транспортных издержек открыло дорогу повышению специализации и коренным образом изменило принципы размещения компаний и характер торговли. Когда транспортные издержки были высоки, компаниям было необходимо располагаться вблизи потребителей. Снижение издержек позволяет им воспользоваться преимуществами внутренней экономики от масштаба, экономией от локализации и от урбанизации, и транспортировать продукцию потребителям. То же самое мы видим и на международном уровне. Когда транспортные издержки были высоки, Англия импортировала только то, что она не могла выращивать или производить по приемлемой себестоимости: пряности из

Индии и говядину из Аргентины в обмен на британский текстиль и фарфор. Когда издержки снизились, она стала импортировать больше пряностей и говядины. Однако она также стала больше торговать с Францией и Германией – продавать шотландский виски и английский эль, покупать французское вино и немецкое пиво. К торговле, направленной на удовлетворение первоочередных нужд, добавилась – и вскоре обогнала ее по объемам – торговля, направленная на удовлетворение самых разнообразных потребностей.

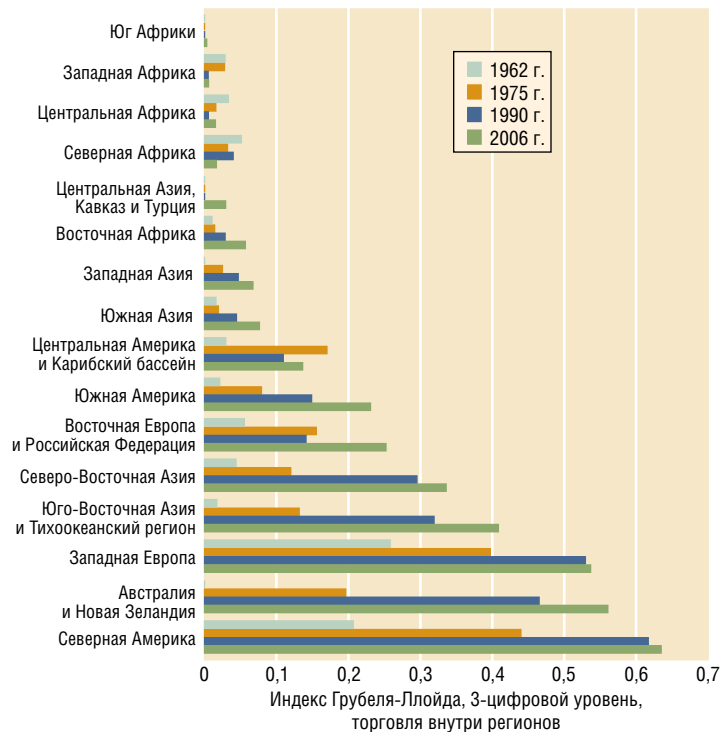
С удешевлением транспорта и связи расстояния на планете перестали быть серьезной преградой. Но, в то же время, повысилась концентрация экономической активности:

- На локальном уровне подешевел проезд на работу и обратно, расширились возможности использования выгод экономии от масштаба, благодаря чему могут расти и развиваться большие и малые города.
- На национальном уровне, по мере того, как благодаря все более совершенным видам транспорта налаживается сообщение между ведущими и отстающими районами, производство концентрируется в районах с большей экономической плотностью в целях использования выгод экономии от агломерации.
- На международном уровне страны, значительно снизившие транспортные издержки, больше всего выиграли от расширения торговли. Рост специализации еще больше повысил конкурентоспособность этих стран, вследствие чего средоточием торговли и богатства стали весьма немногие регионы мира.

Экономия от масштаба очевидна и в транспортных отраслях. Расширение торговли означает снижение транспортных издержек, что, в свою очередь, означает дальнейшее расширение торговли. Это особенно справедливо для внутриотраслевой торговли, которая в последние полвека была наиболее быстрорастущим сегментом международной торговли. С 1960 г. ее доля в общемировой торговле удвоилась – с 27 до 54%. Объем внутрирегиональной внутриотраслевой торговли в большинстве регионов низок и только в некоторых – высок. В Центральной Африке, Центральной Азии, Восточной Африке, Северной Африке, Южной Азии и на Юге Африки он близок к нулю. Выше всего он в Австралии, Восточной Азии, Новой Зеландии, Северной Америке и Западной Европе (рис. 4).

В этих районах мира региональное сотрудничество развивалось гораздо быстрее и продвинулось гораздо дальше, поэтому торговые потоки гораздо легче проходят через границы. Углубление интеграции способствовало тому, что доля внутрирегиональной торговли в общем объеме торговли ЕС

Рис. 4. Объем внутриотраслевой торговли высок в Северной Америке, Западной Европе, Океании и Восточной Азии



Источник: Brulhart 2008, для данного Доклада.

Примечание: Индекс Грубеля-Ллойда – доля совокупной торговли, приходящаяся на внутриотраслевую торговлю

превысила 60% (см. «Geography in Motion: Overcoming Division in Western Europe» [«Эволюция географии: преодоление разобщенности в Западной Европе»]). В Восточной Азии, регионе с наивысшими темпами экономического роста, доля региональной торговли на данный момент превышает 55% (см. «Geography in Motion: Distance and Division in East Asia» [«Эволюция географии: расстояния и разобщенность в Восточной Азии»]).

В мире, где растет специализация и концентрация, задачи развития становятся еще более непростыми. В развивающихся странах выше транспортные издержки, их рынки мельче и не приспособлены к специализации. Но некоторые страны, главным образом восточноазиатские, доказали доступность этих рынков для стран с низким уровнем дохода. Решение связано с наиболее быстро растущим сегментом внутриотраслевой торговли – торговлей «промежуточными изделиями» для дальнейшего производства (см. вставку 3).

В сельском хозяйстве, промышленности и сфере услуг потенциал «фрагментации производства» практически неограничен. В Таиланде, быть может, и не сумеют сделать телевизор лучше, чем в Японии, зато детали для телевизоров могут производить не хуже по качеству и намного дешевле. Опираясь на потенциал Китая и Японии, страны Восточной Азии сформировали производственные сети,

### ВСТАВКА 3. Внутритраслевая торговля и промежуточные изделия

На внутритраслевую торговлю (все отрасли делятся на 177 3-цифровых групп) сегодня приходится больше половины объема мировой торговли (в 1962 г. – около четверти). Таким образом, увеличивается сходство экономической структуры разных стран. Внутритраслевая торговля состоит из торговли готовыми и промежуточными изделиями,

причем за последние 50 лет объем торговли по обоим этим направлениям существенно вырос. Рост наблюдается не только в обрабатывающей промышленности. Наибольший объем внутритраслевой торговли приходится на машины и транспортное оборудование, однако наибольший прирост отмечен в торговле продуктами питания и животными.

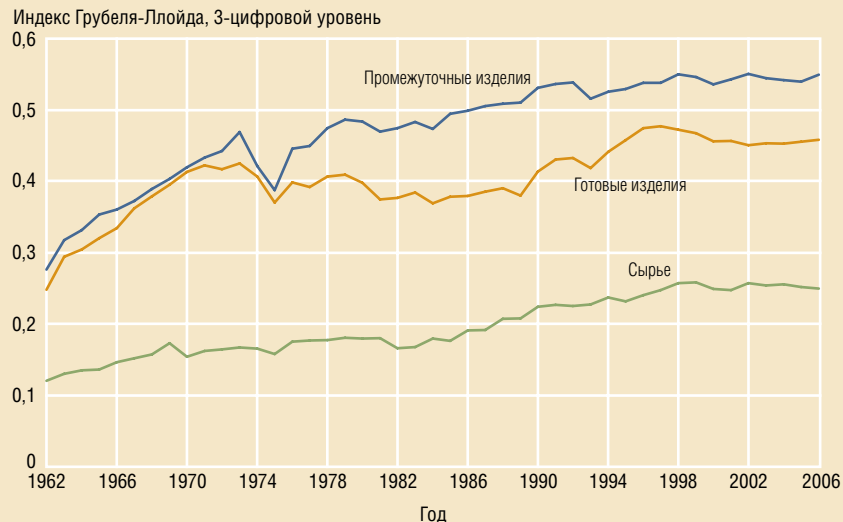
Потребителям нравится разнообразие сельскохозяйственной продукции, а это означает, что странам, где производят сходные продукты питания и выращивают сходных животных, выгодно торговать между собой (см. рисунок).

Однако наивысший рост демонстрирует торговля промежуточными изделиями. Прирост внутритраслевой торговли – надежное мерило перемен – наиболее высок именно в этом секторе. Это характерно не только для обрабатывающей промышленности, но и для сельского хозяйства. Внутреннее сокращение расходов на связь привело к усилению разделения услуг на «компоненты», которые потребители получают из самых различных районов мира.

Торговля промежуточными изделиями более зависима от уровня транспортных издержек, чем торговля готовыми изделиями. Рассмотрим следующий пример: если на промежуточные изделия приходится две трети добавленной стоимости некоего изделия, воздействие 5-процентного роста транспортных издержек может быть эквивалентно введению 50-процентного налога. Неудивительно, что торговля промежуточными изделиями быстрее всего росла в тех районах мира, где были максимально сокращены торговые и транспортные издержки.

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

#### Рост внутритраслевой торговли сырьем, промежуточными и готовыми изделиями



Источник: Brulhart 2008, для данного Доклада.

в которых идет взаимная торговля промежуточными изделиями. Освоив специализацию на небольших звеньях производственной цепочки, они сумели вклиниться в этот наиболее выгодный и быстрорастущий сегмент торговли промышленными изделиями.

Рост торговли промежуточными изделиями может принести выгоды и странам других регионов. Ключевая задача для большинства из них – предпринять скоординированные усилия по снижению транспортных издержек. Это означает рост концентрации экономики, однако, поскольку путь к специализации и использованию экономии от масштаба откроется для них на более ранних этапах развития, окажется возможным сблизить доходы и уровень жизни населения в развивающихся странах с показателями, достигнутыми в развитых странах. В последние двадцать лет взаимозависимость экономии от масштаба, мобильности труда и капитала и транспортных издержек была предметом обширных исследований (см. вставку 4).

Выводы исследователей должны будут изменить ожидания в отношении рынков. Они также должны помочь понять, что именно могут сделать правительства для содействия

территориальным преобразованиям, необходимым для обеспечения развития.

#### Запуск процесса развития

Процветание не начнется повсюду одновременно, но ни один уголок планеты не должен прозябать в бедности. Продуманная политика способна одновременно обеспечить и концентрацию экономической деятельности, и выравнивание уровня жизни. Задача, которая стоит перед правительствами, состоит в следующем: допустить, даже поощрять, неравномерный экономический рост, одновременно обеспечивая развитие в интересах всего населения. Сделать это можно путем экономической интеграции – экономически подтягивая отстающие районы к ведущим районам.

Осуществить интеграцию лучше всего путем высвобождения рыночных механизмов агломерации, миграции и специализации, а не путем борьбы с ними или противодействия им. Темп и устойчивость территориальных преобразований определяется тем, насколько скоординировано действуют рынки и правительства. Посмотрим, что происходит в Боте, Турции и Западной Африке:

#### ВСТАВКА 4. *Новые представления на основе анализа, проводившегося в течение жизни целого поколения*

Учтя воздействие экономии от масштаба, исследователи рассматривают под новым углом зрения организацию промышленного производства, экономический рост, международную торговлю и географию хозяйства. Для тех, чьи взгляды сформировались на принципах традиционного экономического анализа, результаты могут оказаться неожиданными. Вот некоторые новые выводы:

**Воспользоваться преимуществами экономии от масштаба могут только крупные предприятия, но населенным пунктам вовсе не обязательно быть крупными, чтобы обеспечить экономию от масштаба.** Рост выгод от масштаба связан с постоянными издержками производства (факторами, являющимися для компаний внутренними) и близостью к работникам, клиентам и авторам новых идей (факторами, являющимися для компаний и даже для отраслей внешними). Размер поселение имеет меньшее значение, чем их функции.

Причина: При разумном уровне транспортных издержек и небольшого города достаточно, чтобы способствовать внутренней экономии от масштаба. Города средних размеров зачастую достаточно велики для того, чтобы обеспечить экономию от локализации, создающуюся благодаря широкому рынку

факторов производства, но не экономии от урбанизации – особенно в части «перелива» знаний, которую в основном обеспечивают крупные города (см. главу 4).

Следствие: политикам следует сосредоточить внимание на функциях городов.

**Человеческий капитал перемещается в те места, где наблюдается его избыток, а не недостаток.** Традиционный экономический анализ подразумевает, что людям следует переезжать туда, где ощущается нехватка в их умениях. Однако, как представляется, происходит обратное: образованные мигранты стремятся туда, где сходной квалификацией уже обладают многие. В тех 25 из 100 крупнейших городских агломераций Соединенных Штатов, где в 1990 г. отмечалась самая высокая доля выпускников высших учебных заведений, к 2000 г. приток выпускников оказался вдвое интенсивнее, чем в остальных 75.

Причина: образованные работники выигрывают от близости к себе подобным (см. гл. 5).

Следствие: политика не должна противодействовать мощной рыночной силе взаимного притяжения квалифицированных работников.

**Сокращение транспортных издержек приводит к большему росту торговли**

**соседними странами, чем с отдаленными.**

По мере снижения транспортных издержек должна была бы расти торговля между отдаленными странами. Однако в действительности она становится более локализованной, нежели глобальной. Страны больше торгуют с себе подобными, так как в качестве основы торговли все чаще выступает стремление воспользоваться выгодами экономии от масштаба, а не различие в обеспеченности природными ресурсами.

Причина: сокращение транспортных издержек открывает возможность специализации (см. гл. 6).

Следствие: сокращение транспортных издержек ведет к изменению характера международной торговли: она становится еще чувствительнее к этим издержкам. В странах, недавно вставших на путь развития, политика сокращения торговых и транспортных издержек должна быть важной частью стратегий экономического роста.

Признание важности экономии от масштаба и ее взаимосвязи со свободой передвижения граждан и товаров подразумевает изменение давно устоявшихся взглядов о том, что нужно для обеспечения экономического роста.

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

- В Боте почти 7 млн жителей, но миграция из сельских районов Колумбии продолжается и обеспечивает треть прироста населения в городе. Мигранты селятся преимущественно в бедных перенаселенных кварталах, плотность населения города продолжает расти. Скудность удалось снизить после ввода в эксплуатацию в 2000 г. новой системы общественного транспорта «Трансмиленио», обеспечивающей перевозку одного миллиона пассажиров ежемесячно. Благодаря ей люди, особенно в бедных районах, оказались ближе к возможностям участия в экономической деятельности. Но многие по-прежнему живут в трущобах, ухудшается криминогенная обстановка, нарастает насилие. С 2003 г. осуществляется муниципальная программа преодоления социальной отчужденности, в рамках которой почти миллиону людей была оказана помощь в интеграции в жизнь города и переезде в другие кварталы.
- Турция также стремится преобразовать ряд районов страны, но по-другому. Эта 70-миллионная страна рассчитывает присоединиться к ЕС. Благодаря более значительной экономии от агломерации и меньшим транспортным издержкам, районы вблизи Стамбула и Измира, возможно, больше подходят для интеграции с Европой. На отдаленные районы восточной и юго-восточной Анатолии

и Черноморского побережья приходится 40% территории страны, но менее 20% национального продукта, а ВВП на душу населения там примерно в два раза ниже, чем в западной части Турции. Эти диспропорции сохраняются, несмотря на усилия правительства по распространению экономического потенциала на восток: налоговое стимулирование компаний к перемещению в эти области, как представляется, эффекта не дает<sup>10</sup>. В то же время инвестиции государства в развитие социальных услуг помогают отстающим районам.

- Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС) приняло протокол о свободе передвижения 250-миллионного населения сообщества между странами – членами ЭКОВАС. Это помогло сохранить мобильность трудовых ресурсов в регионе на уровне, существовавшем до провозглашения независимости, в то время как на востоке и юге Африки мобильность рабочей силы снижалась. Однако в торговле совсем другая ситуация. В наиболее динамично развивающихся регионах мира быстрыми темпами растет обмен сходными товарами и услугами – внутриотраслевая торговля. Но в Западной Африке межгосударственные границы труднопреодолимы, в том числе из-за бюрократии и существования незаконных блокпостов – и это разобщает страны региона и подрывает усилия чле-

нов ЭКОВАС по развитию специализации и торговли.

По мере расширения угла зрения экономической географии в объектив попадают разнообразные перемещения, факторы стресса и нагрузки.

- На локальном уровне – как это происходит, например, в Боготе, – на ограниченных по размеру территориях необходимо размещать все больше и больше людей. Если *земельные рынки* функционируют успешно, земля становится «движимой» и распределяется так, чтобы обеспечить ее максимально продуктивное использование. Города, которым удастся организовать это наилучшим образом, будут расти и привлекать еще больше людей к своим узлам экономической плотности.
- В Боготе и в ее окрестностях перемещение людей и товаров происходит гораздо быстрее, чем в Турции. Но даже в Турции западные области станут более процветающими, и экономическая плотность там будет расти, хотя и не столь быстрыми темпами. Весьма вероятно, что диспропорции в доходах и масштабах бедности между востоком и западом страны вырастут, а затем начнут уменьшаться, по мере того как люди переселяются, чтобы воспользоваться выгодами экономической плотности. И если *рынки труда* в Турции будут гибкими, люди смогут сократить экономическое расстояние, отделяющее их от этих агломераций.
- На международном уровне перемещения, по всей вероятности, будут происходить реже и даже медленнее. Если бы региональные и глобальные рынки были интегрированы, страны Западной Африки специализировались бы на небольшом числе задач и стали бы конкурентоспособными на мировых рынках. По мере ослабления факторов разобщенности соседние страны активизируют торговлю сход-

ными товарами и услугами, и мотивами ее выступают скорее выгоды специализации и масштаба, чем различия в обеспеченности природными ресурсами. Торговля способна лишь частично компенсировать малоподвижность рынков земли и трудовых ресурсов, но поможет выравниванию, когда развивающиеся страны смогут воспользоваться преимуществами наиболее быстрорастущего ее компонента – *торговли промежуточными изделиями*.

Экономический ландшафт определяют, прежде всего, частные мотивы, однако он может быть изменен коллективными действиями, и в наибольшей степени – правительствами. Чтобы осуществить географические преобразования необходимые для развития стран, правительствам следует рассуждать пространственно. При экономико-географическом подходе к территориям большого масштаба в центре внимания окажутся землепользование, мобильность трудовых ресурсов и торговля промежуточными изделиями (табл. 2). Правительствам следует уделять особое внимание рынкам земли, труда и товаров. Если они не функционируют должным образом, то силы агломерации, миграции и специализации ослабевают, и экономика скатывается в застой. Если же эти рынки функционируют достойно правильно, то они обеспечивают экономическую эффективность, которой способствует географическая концентрация, и социальную справедливость, связанную с выравниванием уровня жизни.

#### *Эмпирическое правило экономической интеграции*

Обеспокоенность политиков вызывает тот факт, что производство концентрируется в одних местах, а люди – в других. В больших городах растет уровень экономической плотности, а бедное население концентрируется в сельской местности. Экономический потенциал сосредотачивается в ведущих районах, а беднота – в отстающих. В некоторых странах скапливается львиная доля мирового богатства, а в других – подавляющее большинство бедного населения планеты. Даже если это временное явление, оно кажется несправедливым. Но эти диспропорции могут сохраняться в течение длительного времени, приводя к дестабилизации некоторых районов страны, целых государств и даже некоторых регионов мира.

У правительств достаточно оснований для беспокойства по поводу диспропорций в благосостоянии населения внутри стран и между ними. В то же время они располагают многочисленными инструментами содействия экономической интеграции, позволяющими сгладить эти диспропорции:

- Институты – так мы кратко обозначаем в Докладе территориально нейтральную

**Таблица 2** Агломерация, миграция и специализация являются важнейшими механизмами, а рынки земли, труда и промежуточных изделий – наиболее чувствительными рынками факторов производства

	Географические уровни		
	Локальный	Национальный	Международный
<b>Экономическая сила</b>	<b>Агломерация</b> Ее ускоряют миграция, перелив капитала и торговля	<b>Миграция</b> На нее влияют агломерация и специализация	<b>Специализация</b> Ей способствуют агломерация и мобильность факторов производства
<b>Ключевой фактор производства</b>	<b>Земля</b> Мобильность отсутствует	<b>Трудовые ресурсы</b> Обладают мобильностью в пределах стран	<b>Промежуточные товары</b> Обладают мобильностью в пределах стран и трансграничной мобильностью

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

Примечание: В настоящем Докладе под «районами» во всех случаях понимаются существующие внутри стран экономические районы или административные единицы, например, штаты или провинции, а под «регионами» – группы стран, объединенные по принципу географической близости.



по своей концепции политику, которая должна быть универсальной по охвату. Среди основных примеров – правовые нормы, касающиеся земли, рабочей силы, международной торговли и таких социальных услуг, финансируемых за счет налогов и трансфертов, как образование, здравоохранение, водоснабжение и канализация.

- Инфраструктура – так мы кратко называем политику и инвестиции, которые несут территориально-связующий характер. Среди примеров – строительство автомобильных и железных дорог, аэропортов, гаваней и систем связи, облегчающих перемещение товаров, услуг, людей и идей на локальном, национальном и международном уровнях.
- Стимулы – так кратко называются территориально-адресные программы, которые зачастую становятся основным предметом дискуссий об экономической политике. Среди примеров – программы ликвидации трущоб, налоговые льготы, предлагаемые субнациональными органами власти компаниям обрабатывающей промышленности, и преференциальные условия торговли, открывающие бедным странам доступ на рынки развитых стран.

Сегодня дискуссии об экономической политике часто начинаются и заканчиваются обсуждением территориально-адресных стимулов. Дискуссия о путях поощрения здоровой урбанизации идет между сторонниками двух противоположных точек зрения: одни ставят в центр внимания деревни, где до сих пор проживает большая часть бедного населения планеты, тогда как другие считают, что залог избавления от бедности – в городах, где создается немалая доля мирового богатства. По мере роста масштабов бедности в городах внимание переключается с деревень на трущобы. Аналогичным образом, дискуссия о территориальном развитии, подогреваемая

внутристрановыми географическими диспропорциями в уровне жизни, сосредотачивается на обеспечении экономического роста в отстающих областях. На международном уровне в дискуссиях об экономической политике может, в конечном итоге, выйти на первый план вопрос о предоставлении наименее развитым странам преференциального доступа на рынки.

В данном Докладе содержится призыв перестроить эти дискуссии таким образом, чтобы учесть все компоненты успешного подхода к территориальной интеграции – институты, инфраструктуру и стимулы. Опираясь на сделанные в первой части доклада выводы и на проведенный во второй его части анализ рыночных сил, в третьей части мы предлагаем переформатировать эти дискуссии и призываем перейти от территориальной адресности к территориальной интеграции.

Мир непрост, и у проблем экономической интеграции нет простых решений. Но принципы вовсе не должны быть сложными. Фундаментом интеграционной политики должны быть территориально нейтральные институты. Если интеграция наталкивается на вызовы более чем в одном географическом измерении, институты необходимо дополнить государственными инвестициями в развитие территориально-связующей инфраструктуры. Территориально-адресные меры не всегда необходимы. Но если вызов заключается в низкой экономической плотности, больших расстояниях и серьезной разобщенности (то есть в трех географических измерениях), решать проблему интеграции необходимо, соответственно, путем проведения комплексной территориально нейтральной, территориально-связующей и территориально-адресной политики.

Каждому географическому измерению соответствует определенный интеграционный инструмент (табл. 3):

Таблица 3 Эмпирическое правило выработки адекватных мер политики

Сложность проблемы	Типы местностей -- географические уровни: локальный (Л), национальный (Н) и международный (М)	Приоритетные меры политики экономической интеграции		
		Институты территориально нейтральные	Инфраструктура территориально-связующая	Мероприятия Стимулы территориально-адресные
<b>Проблема в одном измерении</b>	Л. Районы зарождающейся урбанизации Н. Страны с рассредоточенными отстающими районами М. Регионы, находящиеся вблизи мировых рынков	●		
<b>Проблема в двух измерениях</b>	Л. Районы со средним уровнем урбанизации Н. Страны с компактно расположенными отстающими районами М. Регионы, удаленные от мировых рынков	●	●	
<b>Проблема в трех измерениях</b>	Л. Районы с высоким уровнем урбанизации и разобщенностью внутри городов Н. Страны с компактно расположенными отстающими районами и разобщенностью внутри страны М. Регионы, состоящие из небольших стран и удаленные от мировых рынков	●	●	●

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

Примечание: В настоящем Докладе под «районами» во всех случаях понимаются существующие внутри стран экономические районы или административные единицы, например, штаты или провинции, а под «регионами» – группы стран, объединенные по принципу географической близости.

- Для проблемы в одном географическом измерении основой мер политики должно быть создание институтов (территориально нейтральных).
- Для решения проблемы в двух географических измерениях необходимы институты, и инфраструктура (территориально-связующая).
- Если затруднения существуют в трех измерениях, необходимы все три инструмента – институты, инфраструктура и территориально-адресные меры.

Основным географическим измерением на локальном географическом уровне является плотность; на национальном – расстояние; на международном – разобщенность. На каждом из географических уровней в качестве основного инструмента следует рассматривать меры политики, разработанные без явного учета территориальных соображений. В некоторых районах они могут стать существенной частью интеграционной политики. Задача интеграции относительно проста в районах зарождающейся урбанизации (например, в экономически отстающих районах во многих странах с низким уровнем дохода), в странах с высокой мобильностью рабочей силы и капитала (например, в Чили), или в регионах, расположенных вблизи мировых рынков (например, в Северной Африке). В таких местах проблему интеграции можно считать связанной с одним географическим измерением. Меры политики с явной территориальной ориентацией обычно не требуются. Основой и опорой эффективной интеграционной политики являются универсальные или территориально нейтральные институты (доступные всем, независимо от местонахождения).

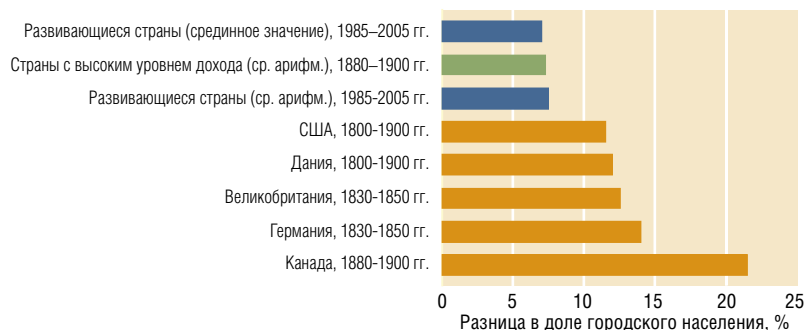
По мере усложнения задачи на помощь этим институтам должна прийти инфраструктура. На локальном уровне быстрые темпы урбанизации могут привести к перенаселенности данной местности, что вызовет увеличение экономического расстояния и сведет на нет экономию от агломерации. В таких

городах, как Мумбаи, население которого с 1970-х гг. удвоилось, усиливающуюся перенаселенность необходимо нивелировать за счет инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, чтобы выгодами от роста плотности мог воспользоваться более широкий круг лиц. На национальном уровне превратности социальных и экономических судеб могут привести к тому, что в экономически отстающих районах скопится значительное по численности население, так что в некоторых странах (например, в Бразилии) в отстающих районах наблюдаются повышенный уровень бедности и высокая плотность населения. На международном уровне для всех развивающихся регионов характерна глубокая разобщенность, а некоторые из них могут, к тому же, и находиться вдали от мировых рынков. Даже если региональные институты, например, в Южной Азии укрепятся, и регион станет более интегрированным, в некоторых странах (таких, как Непал), возможно, понадобится принимать скоординированные меры политики, направленные на совершенствование инфраструктуры, обеспечивающей выход на растущие региональные и международные рынки. В районах, перед которыми стоят проблемы интеграции, связанные с двумя географическими измерениями, институты, объединяющие людей, следует дополнять инфраструктурой, соединяющей отстающие районы с ведущими и облегчающей доступ к рынкам.

Наиболее масштабные интеграционные вызовы возникают, когда неблагоприятный характер носят все три географических измерения – плотность, расстояния и разобщенность, формируя «трехмерный вызов». В районах с высоким уровнем урбанизации (таких, как Богота) опасаются несовпадения зон экономической плотности и зон высокой плотности населения. Внутригородская разобщенность может воспрепятствовать интеграции трущоб и привести к распространению проблем преступности и неустроенности городского хозяйства. В некоторых странах (таких, как Индия) этнические, религиозные или языковые различия препятствуют попыткам бедноты из густонаселенных отстающих районов искать лучшей доли в других местах. А в самых разобщенных и отдаленных регионах (таких, как Центральная Африка или Центральная Азия), скопление малых бедных стран может привести к «переливу» нежелательных факторов – болезней, конфликтов или коррупции.

Трущобы в мегаполисах, перенаселенные бедные районы в разобщенных странах, страны, население которых составляет «нижний миллиард», – все это примерно соответствует тем 3 млрд, о которых шла речь в начале, – вот самые сложные вызовы интеграции. Меры политики в этом случае не должны быть

**Рисунок 5 Эти воды нам знакомы: у нынешних темпов урбанизации были прецеденты**  
Изменение доли городского населения с 1800 г.



Источник: Расчеты авторского коллектива ДМР на основании данных из различных источников (см. рис. 1.13).

робкими. Однако принимать их надо обдуманно.

Эффективная урбанизация в интересах всего населения

Ни одна страна не достигла среднего уровня дохода без индустриализации и урбанизации. Ни одна не достигла высокого уровня дохода без преуспевающих крупных городов. Приток населения развивающихся стран в города кажется хаотичным, но он необходим. Он кажется беспрецедентным, но такое уже случалось (рис. 5). И это неудивительно: тенденция к повышению плотности, выражением которой является урбанизация, тесно связана с превращением экономики из аграрной в индустриальную, а затем – в постиндустриальную.

Правительства могут облегчить пространственные преобразования, которые скрыты за этими отраслевыми изменениями. В зависимости от уровня урбанизации при выстраивании последовательности мер и определении приоритетов необходимо обращать внимание на различные аспекты преобразований географического характера. Однако неизменно следующее: базисом должны быть институты, имеющие универсальный характер и формируемые в первую очередь; инвестиции в территориально-связующую инфраструктуру, осуществляемые во вторую очередь, должны быть точно выверенными во времени и пространстве; территориально-адресные меры следует применять в последнюю очередь и в минимальном объеме.

Этот подход требует дисциплинированного соблюдения интеграционного принципа, изложенного выше. Результатом будут эффективные пространственные преобразования в интересах всего населения (см. гл. 7).

Изложенные в Докладе принципы помогают установить очередность реализации мер политики, соответствующих различным этапам урбанизации, и сформировать элементы стратегии урбанизации. На карте 6 показаны три района в Колумбии, географическое положение каждого из которых отличается характерными особенностями. Однако принципы носят вполне универсальный характер

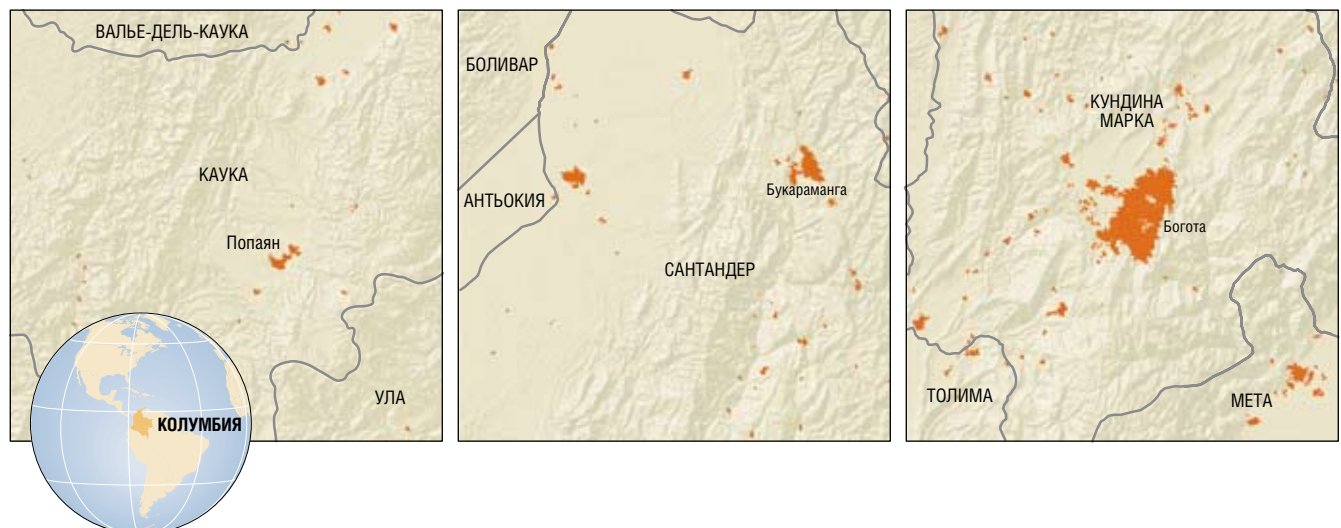
- **Начальный этап урбанизации.** В преимущественно сельских районах правительствам следует вести как можно более территориально нейтральную политику и формировать институциональные основания возможной урбанизации в некоторых местностях. Ключевые элементы – это разумная земельная политика, а также политика обеспечения всех граждан базовыми услугами. Например, в Дании придание на рубеже XVIII века универсального характера земельным правам внесло весомый вклад в начавшийся спустя несколько десятилетий бурный процесс индустриализации страны. Действительно, в XVI веке политика упрочения прав собственности в сельской местности, как принято считать, сыграла важную роль в повышении производительности сельского хозяйства Англии, что в результате высвободило трудовые ресурсы, открыв им возможность миграции в города для работы в обрабатывающей промышленности и сфере услуг. Рука об руку с формированием институтов, обеспечивающих совершенствование рынков земли, идет предоставление всему населению базовых социальных услуг – безопасности, образования, медицинского обслуживания, доступа

**Карта 6** Меры политики должны эволюционировать по мере роста уровня урбанизации

**а.** Начальный уровень урбанизации в Кауке, Колумбия

**б.** Средний уровень урбанизации в Сантандере, Колумбия

**в.** Высокий уровень урбанизации в столичном регионе Колумбии



Источник: Авторский коллектив ДМР-2009 с использованием данных из работы Шнайдера, Фридля и Потере (Schneider, Friedl, and Potere 2008).

### ВСТАВКА 5. Концентрация без скученности на западе Китая: Чунцин и Чэнду

Проводимый в Китае эксперимент может изменить будущее политики урбанизации в развивающихся странах мира. Политикам следует обратить на него внимание.

Китай переносит вглубь страны стратегию урбанизации, которая успешно применялась в ведущих прибрежных районах в 1980-х и 1990-х гг. Этот «территориальный подход» реализуется в двух районах – Чунцине и Чэнду; оба они расположены на ближнем западе страны. Уровень урбанизации там равен 40%, то есть соответствует среднему по стране. Цель состоит в его увеличении до 70% к 2020 г. за счет содействия как концентрации, так и выравниванию условий жизни в городе и на селе.

Население района Чунцин составляет около 40 млн человек; в него входят главный город, шесть крупных городов, 25 малых и средних городов, 95 городков и 400 поселков. Чунцину был предоставлен статус особого городского района, которым уже несколько лет пользуются Пекин, Шанхай и Тяньцзинь. Как и они, он получит большую финансовую самостоятельность. Чэнду поменьше – это разросшийся город с пригородами, с населением 11 млн человек. Кроме основанного 2 тыс. лет назад главного города провинции Сычуань, в него входят восемь средних городов, 30 городков, 60 поселков и 600 деревень.

Стратегия урбанизации предусматривает «три концентрации» – земли, промышленности и крестьян. Смысл ее состоит в экономии от масштаба за счет концентрации земли и промышленности; усилении мобильности товаров и рабочей силы; повышении благосостояния новых мигрантов, прибывающих в города. В соответствии с описанными выше приоритетными направлениями политики для зон со средним уровнем урбанизации (около 40–50%), в обоих этих районах особое внимание уделяется созданию универсальных институтов и территориально-связующей инфраструктуры, а не территориально-адресным мероприятиям.

Совершенствование институтов. Важное внимание уделяется координации действий органов власти различных уровней по управлению землепользованием и конверсией. В сельской местности планом предусмотрена концентрация земельных участков за счет передачи прав землепользования компаниям и фермерам. В городах всех размеров ключевым аспектом является создание промышленных зон. В крупных и средних городах развивается обрабатывающая промышленность с высокой долей добавленной стоимости, а малые города специализируются на трудоемких отраслях, привлекая рабочую силу из близлежащих деревень и обеспечивая экономии от локализации.

Развитие инфраструктуры. Планируется создание крупных магистральных сетей инфраструктуры. В Чунцине на создание инфраструктуры намечены израсходовать миллиарды: центральное правительство будет предоставлять району около 2 млрд долл. США в год, будут расширены объемы частных инвестиций, привлекаемых из Гонконга (Китай) и Сингапура. В Чэнду на осуществление 71 проекта в области инфраструктуры, включая транспортные сети, соединяющие городские и сельские районы, и проекты водоснабжения и канализации в городской и сельской местности, будет направлено около 117 млрд юаней. Еще 16,5 млрд юаней будет инвестировано в 34 проекта в социальной сфере, направленных на повышение уровня жизни жителей отстающих сельских районов.

Если отношение рынка к этим двум районам будет столь же благосклонным, как и у правительства, улучшится жизнь миллионов обитателей китайской глубинки. Интеграция уже дает свои плоды на местном уровне. В 2007 г. в Чунцине доходы сельских жителей росли быстрее доходов горожан. В Чэнду концентрация фермерских хозяйств, как полагают, привела к 80% росту их производительности, а промышленные предприятия привлекают до 100 тыс. крестьян в год.

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

к водопроводу и канализации. В 1960 г. в Республике Корея доходы на душу населения равнялись нынешнему уровню доходов в Бенине. Семьдесят пять процентов населения страны проживало в сельской местности, более трети взрослых корейцев не имело образования, вакцинацией от предотвратимых болезней, таких, как корь, было охвачено менее 5% детей. К 2000 г. доля городского населения превысила 80%, практически все жители страны грамотны и охвачены вакцинацией, а доходы в Республике Корея сравнялись с доходами в сегодняшней Португалии. Еще один хороший пример – это Коста-Рика.

• **Средний уровень урбанизации.** В тех районах, где урбанизация уже набрала темпы, в дополнение к названным выше институтам правительства должны создать территориально-связующую инфраструктуру, дающую возможность воспользоваться преимуществами роста экономической плотности более широким слоям населения. Индустриализация предполагает изменение моделей землепользования по мере концентрации экономической деятельности, требующей ускоренного перемещения товаров и услуг. Нормы, регулирующие землепользование, могут повлиять на принятие решений о размещении объектов и по-прежнему остаются приоритетным вопросом в институциональной сфере. Составной частью политики интеграции города и деревни должно оставаться не зависящее от характера территории оказание социальных услуг, с тем чтобы города привлекали людей выгодами экономии от агломерации, а не подталкивали их к миграции нехваткой школ, медицинских учреждений и недостаточной общественной безопасностью в сельской местности. Но даже если эти услуги предоставляются, из-за усиливающейся перенаселенности могут быстро расти транспортные издержки, что также оказывает влияние на решения предпринимателей о размещении экономических объектов. Для интеграции таких районов и необходима территориально-связующая инфраструктура. При надлежащем взаимодействии местные и центральные правительства могут создать магистральную инфраструктуру, необходимую для того, чтобы плодами процветания воспользовались более широкие слои населения. Координация инвестиций в развитие инфраструктуры может способствовать расширению административной юрисдикции. Хорошим примером является Чунцин на западе Китая (см. вставку 5).

• **Высокий уровень урбанизации.** В районах с высоким уровнем урбанизации, помимо институтов и инфраструктуры, для решения проблемы трущоб могут потребоваться адресные меры. Чтобы пользоваться услугами и обучаться, людям необходимо находиться в условиях, пригодных для проживания. Это – этап, на котором наличие трущоб может поставить под вопрос способность города обеспечить экономии от близости. Программы реконструкции трущоб могут не входить в число приоритетов на более ранних этапах урбанизации, но на этом этапе они становятся необходимыми. Выводы из оценки инициатив по реконструкции трущоб состоят в том, что адресные меры сами по себе будут недостаточны. Эти меры не сработают, если не

будут достаточно эффективно работать институты в области землепользования и оказания базовых услуг, и если не будет создана транспортная инфраструктура. Трехмерный вызов должен быть встречен комплексом мер по трем направлениям и обеспечивая координацию политики на национальном, субнациональном и городском уровнях государственного управления. Успех Сингапура указывает на преимущества такой координации в рамках города-государства. Более свежие примеры – это Шанхай и Гуанчжоу в Китае. А совсем недавний (и, быть может, гораздо более широкоприменимый) пример – это Богота в Колумбии.

Опыт успешной урбанизации показывает, что в основе успеха преобразований на стыке сельской и городской среды лежит комплекс не зависящих от конкретной территории мер политики, которые в настоящем Докладе для краткости называются «институтами». Второй уровень образуют инвестиции в инфраструктуру, связывающую различные районы друг с другом. Территориально-адресные мероприятия следует проводить, только если проблема особенно сложна, но обязательно в сочетании с усилиями по совершенствованию институтов и инфраструктуры.

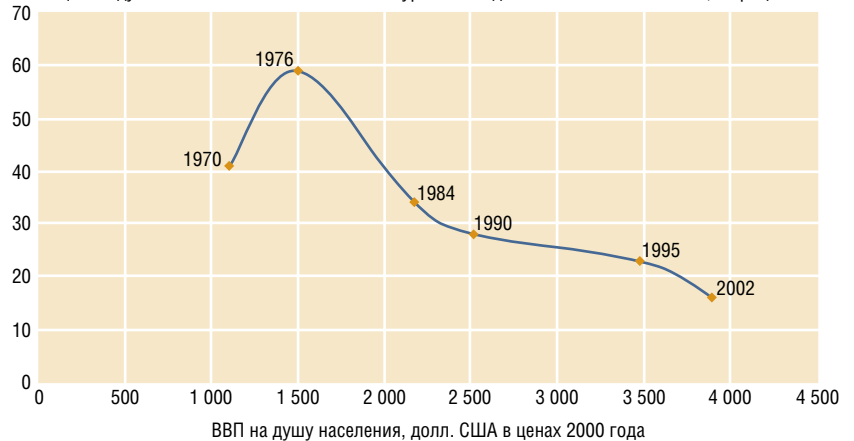
#### **Политика развития областей (территориального развития), способствующая интеграции стран**

В любой стране одни районы лучше подходят для сельского хозяйства, другие – для промышленности, третьи – для сферы услуг. С развитием промышленности и сферы услуг возникает необходимость пространственного перераспределения экономической деятельности<sup>11</sup>. Ни одной стране не удалось разбогатеть без географического перераспределения ее населения и производства.

В последние два столетия экономический рост был отмечен повышением концентрации населения и производства в определенных районах внутри стран. Борьба с этой концентрацией значит бороться с самим экономическим ростом, поэтому, имея дело с территориальными диспропорциями, политики должны проявлять терпение. Но жизнь показала: успешный процесс развития, которому способствует политика правительства, отмечен выравниванием диспропорций в уровне жизни между районами, которым благоприятствовали рынки, и районами, которым в этом плане повезло меньше. Меры политики могут ускорить выравнивание базовых аспектов уровня жизни, чтобы населению районов, которым повезло меньше, не приходилось ждать базовых услуг до тех пор, пока их страны не достигнут высокого уровня доходов. Опыт стран, добившихся успеха на пути развития, также оправдывает стремление как

**Рисунок 6 Ускорение территориального выравнивания базовых аспектов уровня жизни в Малайзии**

Разница между минимальным и максимальным уровнем бедности в штатах Малайзии, в процентах



Источник: Malaysia Economic Planning Unit 2008.

можно скорее выровнять базовые аспекты уровня жизни.

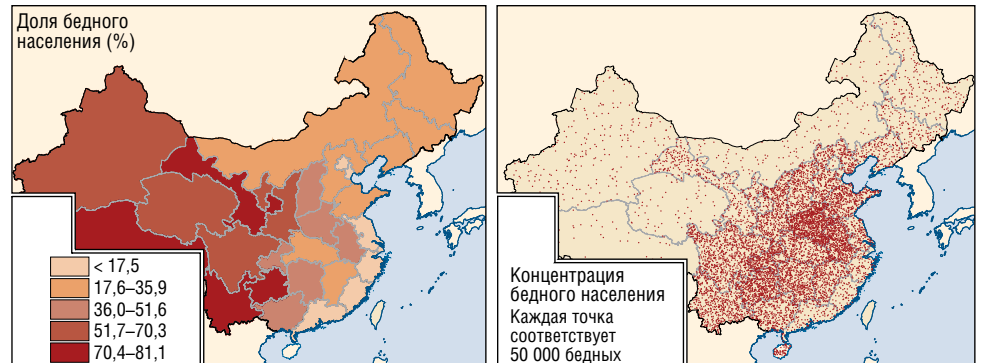
Возьмем для примера Малайзию. Благодаря экономическому росту и политике властей были сокращены масштабы бедности, повышен уровень жизни, ускорены темпы продвижения к целям в области развития, сформулированным в Декларации тысячелетия. Однако в первые годы роста (с 1970 по 1976 год) в различных штатах наблюдалось кратковременное расхождение уровней бедности, а затем – их сближение и снижение во всех штатах (см. рис. 6). Изменение показателей здравоохранения (снижение младенческой смертности) было сильнее в штатах с более низкими темпами роста, что означало хорошую работу налоговых и трансфертных механизмов. Такое стремление побыстрее преодолеть территориальное неравенство уровня жизни приносит плоды и в других странах, таких, как Вьетнам, Египет, Индонезия, Китай, Мексика и Таиланд.

Однако есть страны, в которых территориальное выравнивание по показателям достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, таким, как детская смертность, здоровье матери, базовое образование, безопасное водоснабжение и канализация, не наблюдалось. Как им быть?

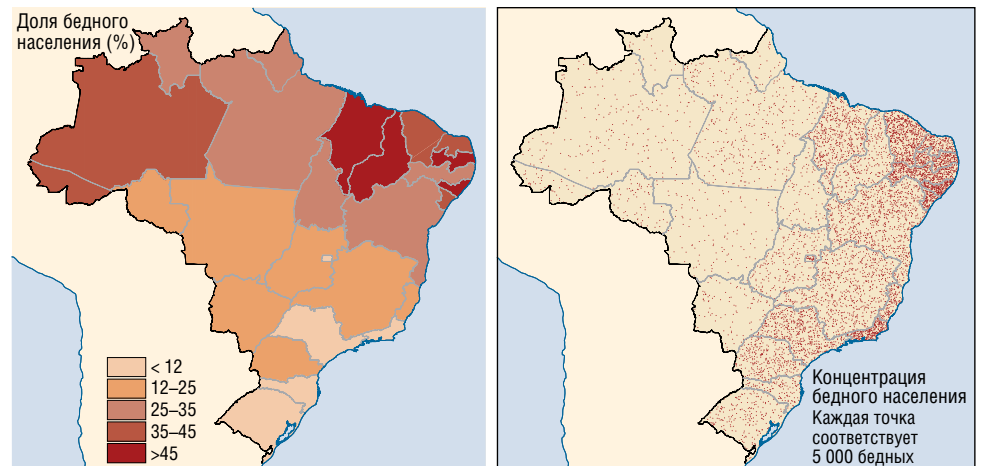
Решение заключается в интеграции отстающих и ведущих районов с применением мер политики, соответствующих сложности интеграционных задач. Хотя экономическая мотивация важна, социальные и политические условия влияют на темпы пространственных изменений. Выбор мест жительства и размещения производства отражает сильные стороны и склонности общества и политических структур. «Карты бедности» представляют собой «моментальный снимок» концентрации бедного населения, а также указывают на бед-

Карта 7 Три типа стран с различными задачами развития районов

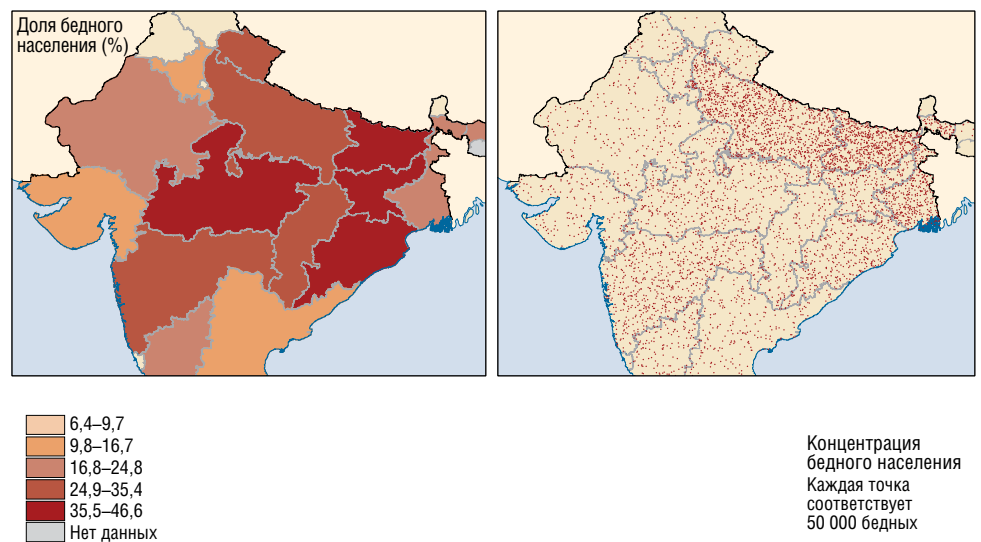
а. Китай: Уровень бедности высок на западе, но большинство бедных живет на востоке



б. Бразилия: Уровень бедности высок на севере и северо-востоке, но большинство бедных живет на побережье



с. Индия: Уровень бедности высок в центральных штатах; там же живет и большинство бедных



Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

нейшие районы. Эти карты могут нам многое рассказать о социально-политических условиях в стране: передвижения бедного населения, возможно, наилучшим образом отражают ограничения мобильности, поскольку у бедных больше всего причин к переселению и меньше всего возможностей для этого.

Используя сведения о размещении бедного населения и о бедных районах, можно разработать меры политики, соответствующие специфике условий страны:

- **Страны с малонаселенными отстающими районами.** В Китае наивысший уровень бедности наблюдается в западных провинциях, но бедное население концентрируется на юго-востоке, в центре страны и даже еще ближе к прибрежным ведущим районам (карта 7а). Распределение экономической плотности и плотности населения в результате в значительной мере совпадает. Страну нельзя отнести к серьезно разделенным – языковые и прочие барьеры невысоки, – и люди, в том числе и бедные, могут перемещаться, чтобы сократить расстояние, отделяющее их от узлов экономической плотности. Основной стратегии экономической интеграции, направленной на сокращение экономического расстояния между отстающими и ведущими районами, могут быть территориально нейтральные институты, обеспечивающие надлежащее функционирование рынков земли, гарантирующие соблюдение прав собственности и предоставление базовых социальных услуг, таких как школьное обучение и медицинское обслуживание. Примерами других стран, где задача развития районов также носит одномерный характер – основной проблемой являются расстояния, – служат Вьетнам, Гондурас, Египет, Индонезия, Россия, Уганда и Чили.
- **Внутренне неразобщенные страны с густонаселенными отстающими районами.** В Бразилии уровень бедности наиболее высок на севере и северо-востоке страны: восемь из десяти беднейших штатов находятся на северо-востоке, другие два – на севере (см. карту 7б). Но концентрация экономических объектов и бедного населения наиболее высока в прибрежных городских агломерациях – от бедного северо-востока до процветающего юго-востока. Распределение экономической плотности и плотности населения совпадает лишь частично. Симптомы бедности здесь свидетельствуют о том, что это страна, в которой внутренние факторы разобщенности, например, этнические и языковые различия и политическая разобщенность, слабы, но население, по историческим и политическим причинам, сконцентрировано «не там, где нужно». Сходные условия

наблюдаются в Бангладеш, Гане, Колумбии и Турции. В таких местах влияния экономики от агломерации в ведущих районах и мобильности рабочей силы может не хватить для того, чтобы запустить процесс концентрации и выравнивания диспропорций. Проблемы «больших расстояний и неадекватной плотности» надо решать при помощи двухкомпонентной политики экономической интеграции: территориально нейтральные институты следует подкреплять территориально-связующей инфраструктурой, например, межрегиональными шоссе и железными дорогами, усовершенствованными сетями электро-связи.

- **Внутренне разобщенные страны с густонаселенными отстающими районами.** В Индии в отстающих штатах в центральной части страны с населением свыше 400 млн человек проживает более 60% бедного населения страны (см. карту 7в). Но на это есть причина: центр страны – плодородная равнина, на которой в свое время зародилась индийская цивилизация. Сегодня, однако, жить здесь не столь выгодно, потому что мир стал другим. Мобильность рабочей силы ограничена из-за языковых и классовых различий. Меры политики, направленные на возрождение экономического роста в этих отстающих штатах за счет субсидируемого финансирования и преференциального лицензирования промышленного производства, мобильности трудовых ресурсов не способствовали. Теперь речь идет скорее об экономической интеграции – мерах политики, больше способствующих мобильности, например, создании межрегиональной инфраструктуры и улучшении качества медицинского обслуживания и образовательных услуг. Эти меры и миграция между штатами, которую они поощряют, со временем помогут ослабить факторы разобщенности, удлинившие расстояния между ведущими районами и густонаселенными отстающими районами. Между тем эти районы, возможно, нуждаются в помощи в виде территориально-адресных стимулов, поощряющих производство на местах. Еще одной страной, где проблемы интеграции носят «трехмерный» характер и представляют собой сочетание значительных расстояний, густонаселенных бедных районов и внутренней разобщенности, возможно, является Нигерия. В таких местах требуется сочетание территориально нейтральных, территориально-связующих и территориально-адресных мер политики.

Не следует винить правительства за их стремление «пришпорить» рынки и помочь отстающим районам. Но территориально-

**Рисунок 7** Северо-Восточная, Юго-Восточная и Южная Азия догоняют развитые страны (среднегодовые темпы прироста ВВП на душу населения, 1960–2006 гг.)



Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

адресные меры следует разрабатывать таким образом, чтобы они сочетались с институциональными реформами и инвестициями в развитие инфраструктуры. Опыт показывает, что не следует искусственно стимулировать те виды деятельности, которые зависят от экономии от агломерации или доступа к международным рынкам. Наилучшее решение в этих преимущественно сельских и аграрных районах – стимулирование развития сельского хозяйства. Опора, главным образом, на адресное стимулирование развития промышленности – политика, которую десятилетиями проводила Индия, – не поможет отстающим штатам повысить уровень жизни и довести его до достигнутого в ведущих штатах.

#### **Региональная интеграция для расширения доступа к мировым рынкам**

Преимущества глобальных торговых соглашений по сравнению с региональными обсуждаются много лет. К настоящему времени эта дискуссия в основном завершилась. Если региональные или двусторонние договоры не препятствуют торговле со странами других регионов, если они сопровождаются мерами, облегчающими перемещение товаров, людей и финансовых средств – такими, как развитие инфраструктуры и компенсационные механизмы, – они могут помочь. В противном случае не стоит тратить на них время и силы.

Наш Доклад не ставит целью вновь открыть эту дискуссию. Вместо этого в нем ставится вопрос о том, как развивающимся странам легче всего получить доступ к рынкам в регионах, где они расположены, а также по всему миру. Географические факторы имеют большое значение при определении

того, что необходимо, что бесполезно, а что не сработает. Но при надлежащем сочетании мер политики даже страны в самых отстающих регионах планеты смогут преодолеть невыгоды своего географического положения. Определить полезность принимаемых мер можно по тому, насколько заметно улучшение доступа к рынкам.

В некоторых регионах мира дела обстоят лучше, чем в других (см. рис. 7). У стран этих регионов более проницаемые экономические границы (карта 8 а). Они могут это себе позволить, поскольку экономика их соседей тоже процветает. Для них региональные рынки являются мировыми рынками. Другие страны, например, в Восточной Азии, сформировали прочные производственные связи, которым не мешают и «плотные» границы. Но специализация обеспечивает повышение эффективности только в том случае, когда масштабы производства велики, а это требует выхода на крупные рынки Северного полушария.

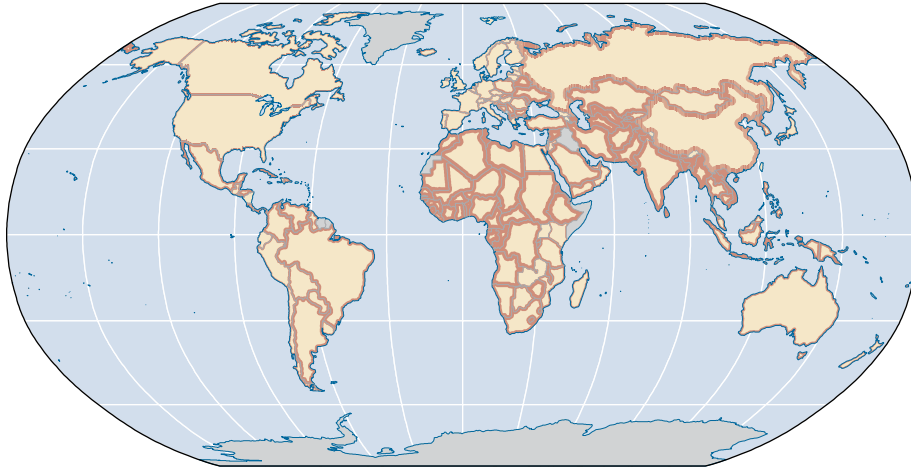
Что делают для его ускорения страны, позже других вставшие на путь развития? У них есть общая особенность – разобщенность, то есть непроницаемые границы. Отличает же их друг от друга расстояние до крупных мировых рынков и наличие или отсутствие какой-либо большой страны поблизости (карта 8б).

- **Регионы, расположенные вблизи крупных мировых рынков.** Для стран, расположенных вблизи крупных мировых рынков, региональная и глобальная интеграция не требует географической дифференциации. Территориально нейтральные меры, например, совершенствование экономической политики и инвестиционного климата, привлечение капитала и технологии с более развитых соседних рынков. В роли сильных притягательных факторов выступают недостаточно используемая квалификация и дешевизна рабочей силы. Занимает ли страна ведущее положение в своем регионе или отстает, не столь важно: на фоне близкого солнца все они оказываются малыми планетами. Объем мексиканского экспорта в Соединенные Штаты эквивалентен примерно 1,7% экономики США. Мексике следует и далее укреплять свои связи с США. Но для других стран Центральной Америки выгода от инфраструктуры, связывающей их с Мексикой, мала – на фоне североамериканского рынка все рынки Центральной Америки выглядят карликовыми. В то же время доступ к рынкам, по всей вероятности, в наибольшей степени зависит от экономической стабильности. Территориально нейтральные институты будут способны обеспечить интеграцию Центральной Америки с мировыми рынками. То же верно для Восточной Европы и Северной

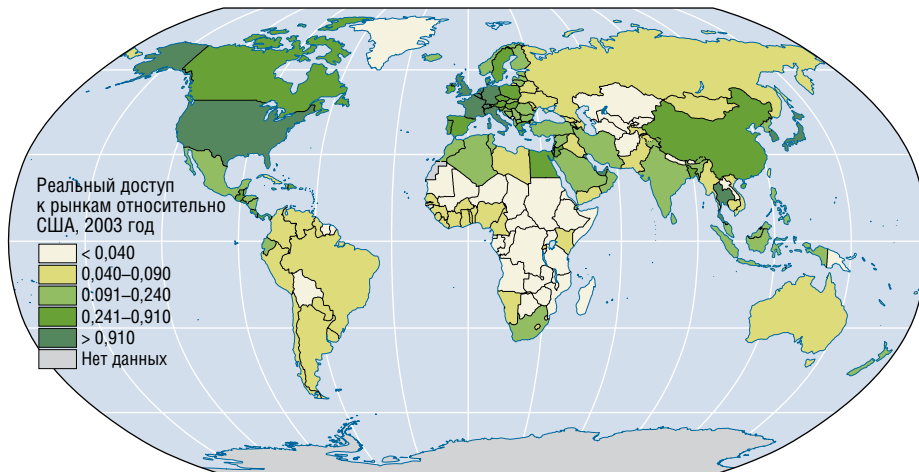


## Карта 8 Регионы мира отличаются по доступу к рынкам

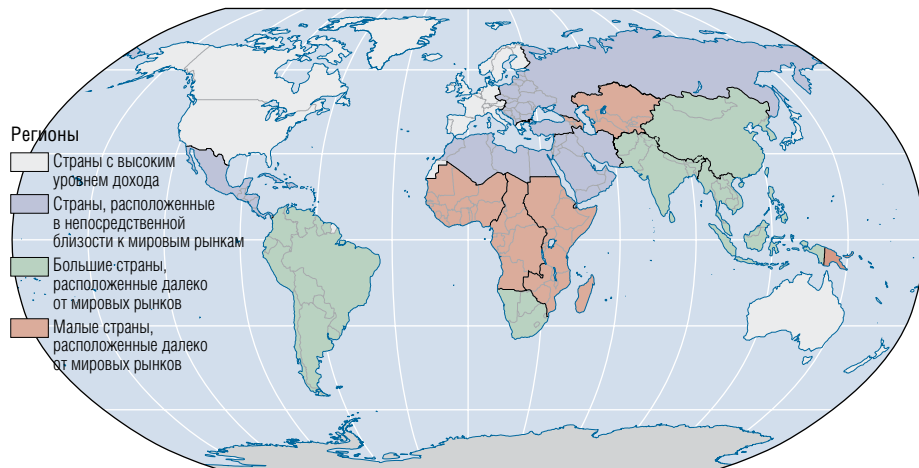
а. В развивающихся регионах менее проницаемые границы



б. Размер рынков и доступ к ним в различных регионах сильно отличается



с. Три фактора позволяют выстроить простую классификацию регионов мира



Источники: а) Авторский коллектив ДМР-2009; б) Мауег 2008; в) Авторский коллектив ДМР-2009.

Африки. Для стран этих регионов доступность рынков выше средней; однако она зависит от экономической политики стран и их нормативной базы, и поэтому неодинакова даже внутри каждого региона (см. карту 8в).

- **Регионы, удаленные от крупных мировых рынков, но включающие страны с масштабной экономикой.** Для интеграции регионов, более удаленных от крупных мировых рынков, но располагающих масштабной экономикой, – Восточной Азии, Латинской Америки, Юга Африки и Южной Азии – территориально нейтральные меры столь же необходимы, но могут оказаться недостаточными. Для отстающих стран в этих регионах, таких, как Зимбабве, Монголия, Непал и Парагвай, может быть полезным, если их пути к мировым рынкам пройдут через территории более крупных соседей. Бразилия, Индия и Китай привлекают инвесторов потенциальными размерами своих рынков, и «эффект внутреннего рынка» может стимулировать специализацию и помочь предприятиям этих стран конкурировать на мировых рынках. Важно учитывать, что доступность рынков измеряется не евклидовым расстоянием, а экономическим. Благодаря сочетанию двусторонних соглашений, блестящей транспортной политики и активной специализации на первичных продуктах, Чили сократила расстояние до Северной Америки и наладила связи скорее глобального, нежели регионального масштаба. Но такие случаи – исключение. Для экономической интеграции малых стран в этих регионах необходимы и институциональные реформы, и инфраструктура, связывающая их с соседями.
- **Регионы, удаленные от крупных мировых рынков и не включающие страны с масштабной экономикой.** Наиболее сложные задачи стоят перед странами в тех регионах мира, которые разделены слабопроницаемыми границами, уда-

лены от мировых рынков и не включают ни одной крупной страны, которая могла бы служить каналом выхода на мировой рынок – как Бразилия и Индия. В таких регионах экономико-географические факторы бросают «трехмерный» вызов. Едва ли можно винить Кот-д'Ивуар или Танзанию за то, что они беспокоятся, прежде всего, о своем собственном бедном населении, а не о своих менее удачливых соседях, таких, как Буркина-Фасо или Бурунди. Не случайно, осознавая выгоды регионального сотрудничества, они настойчиво стремятся развивать интеграцию в своих регионах. В ЭКОВАС даже действует норма о праве работников свободно пересекать государственные границы – это этап интеграции, единственная аналогия которого существует, и то с недавних пор, лишь в ЕС. Кроме того, в ЭКОВАС пытаются совместно использовать региональную инфраструктуру. К подобным регионам также относятся Центральная Африка, Центральная Азия и островные государства бассейна Тихого океана. Страны этих регионов стоят перед «трехмерным» вызовом (см. «Geography in Motion: Density, Distance, and Division in Sub-Saharan Africa» [«Эволюция географии: плотность, расстояние и разобщенность в Африке к югу от Сахары»]). Необходимо сочетание усилий по совершенствованию институционального сотрудничества и привлечению инвестиций в региональную инфраструктуру, но этого недостаточно. Понадобятся и адресные стимулы – в виде преференциального доступа на рынки развитых стран, возможно, обусловленные региональным сотрудничеством по совершенствованию институтов и инфраструктуры.

Всем следует поддерживать усилия этих стран, в которых проживает «нижний миллиард» землян, по интеграции их экономики – и во внутригосударственном, и в межгосударственном масштабах. Ставка здесь – миллиард человеческих жизней.

*Нам известны отраслевые преобразования, необходимые для экономического роста, – изменения организации труда и производства, происходящие по ходу превращения аграрной экономики в индустриальную, а затем в сервисную. В настоящем Докладе рассматриваются пространственные преобразования, которые также должны произойти, чтобы страны могли развиваться. Повышение плотности, сокращение расстояний и преодоление разобщенности останутся в обозримом будущем важнейшими задачами, от решения которых будут зависеть экономические успехи. Их решение следует поощрять. Эти перемены принесут с собой неравномерный экономический рост. Если же они будут сопровождаться проведением интеграционной политики, соответствующей особенностям экономической географии той или иной страны, то они обеспечат и развитие в интересах всего населения планеты, причем не когда-нибудь, а очень скоро.*

# Путеводитель по Докладу

В 1971 г. Саймон Кузнец – эмигрант из России, сделавший карьеру в США, – получил Нобелевскую премию по экономике «за эмпирически обоснованную интерпретацию экономического роста, которая привела к новому, более глубокому проникновению в социально-экономическую структуру процесса развития»<sup>1</sup>. В своей Нобелевской лекции Кузнец кратко перечислил структурные изменения, которые сопровождают экономический рост, подчеркнув, что «сдвиг от сельского хозяйства к несельскохозяйственным видам деятельности продолжается, а недавно начался сдвиг от промышленности к сфере услуг»<sup>2</sup>. Эти изменения в производственных секторах необходимы для процветания стран. Развиваясь, страны не просто производят больше одних и тех же товаров. Они должны производить разные товары, и производить их лучше.

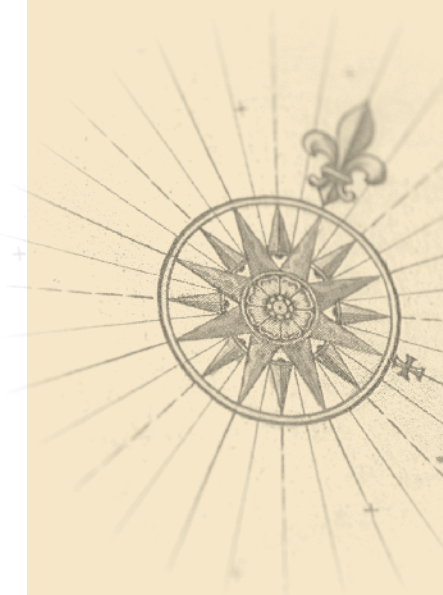
На протяжении многих лет этот вывод подтверждался так много раз, что сейчас он кажется почти очевидным. Гораздо менее очевидны, – но не менее важны – *пространственные* преобразования, необходимые для осуществления этих структурных сдвигов. Некоторые территории больше приспособлены для сельского хозяйства, другие – для промышленности, третьи – для услуг. По мере индустриализации стран и роста занятости в сфере услуг очертания экономик также должны измениться. Эти изменения, включающие как социальную, так и экономическую адаптацию, могут потребовать времени. В мире экономики тоже существует трение. Нельзя ответить на вопросы «что» и «как», касающиеся экономического производства, не ответив на вопрос «где».

Для разработчиков политики особенно важно понимать эти изменения и учитывать рыночные силы, которые их производят. Результатом такого понимания может

быть разница между процветанием и стагнацией. Может быть, именно в этом заключается один из главных уроков двадцатого столетия. После того, как Кузнец в 1922 г. покинул Россию, плановики в Советском Союзе избрали один подход к экономической географии, а США выбрали другой. Советская стратегия заставляла людей переезжать в северные и восточные регионы страны, чтобы расширить область экономического производства. В свою очередь, американцы добровольно переезжали на юг и запад, но производство становилось более концентрированным. Через пять лет после смерти Кузнец в 1985 г. СССР распался. К этому времени среднедушевой доход в России составлял четверть американского. Пространственная неэффективность была не единственной причиной краха Советского Союза. Но она не могла не способствовать этому краху.

В то время как Россия переходила от плановой экономики к рынку, пространственная эффективность возрастала. В период с 1989 по 2004 г. почти все новые предприятия были созданы в местах с наилучшим доступом к Москве, Санкт-Петербургу и международным рынкам<sup>3</sup>. За последние 30 лет исследователи отмечают изменения в экономической географии, необходимые для поддержания пространственной эффективности по мере развития технологий и изменения структуры производства. Они изучают влияние роста населения, глобализирующихся рынков и международных границ на местоположение людей и производства. Они начинают оценивать то, каким образом правительства могут помогать или мешать этим преобразованиям. Настоящий Доклад обрисовывает эту работу и вытекающие из нее выводы для разработки политики.

Политика правительства важна. По мере развития население и производство становятся более сконцентрированными – в горо-



дах и поселках, а также в регионах страны, близких к внутренним и международным рынкам. В то время как экономическая активность концентрируется в отдельных частях стран или мира, многие люди остаются разбросанными по сельским районам или живут в местах, далеких от процветания, что нередко создает значительные географические диспропорции в уровне жизни. В настоящем Докладе обсуждается, почему это происходит, и предлагаются наиболее эффективные способы изменения экономической географии развивающихся стран. Экономическая активность будет продолжать концентрироваться в любом случае. Но при одном подходе к управлению – таком, какой был применен в США, – это может ускорить рост и интеграцию. Другой подход могут привести к дезинтеграции и отчаянию, а иногда даже к конфликтам.

В настоящем докладе обсуждаются различные и, на первый взгляд, несопоставимые явления, которые охватывают спектр от локального до международного масштаба, от социальной до физической и политической географии, и от национальных и глобальных институтов до адресных мер вмешательства. Для сохранения цельности исследования, в центре внимания находятся лишь некоторые аспекты про-

странственных преобразований, а другие остаются без рассмотрения. В последующей части главы обсуждаются тематические рамки Доклада, уточняется его терминология и очерчивается структура.

### Тематические рамки

Правительства осуществляют меры вмешательства (обычно неправильно), чтобы обеспечить более равномерное пространственное распределение благ от экономического роста. Даже когда при этом выдвигаются чисто политические задачи, они приводят к экономическим последствиям. И даже когда цели экономические, они приносят социальный и экологический эффект. Таким образом, разработчики политики сталкиваются с необходимостью компромиссов. Экономическая расплата за ошибки может быть значительной и продолжительной: признание важности экономической географии означает осознание того, что если производители и население сами начнут выбирать, где им жить, то они вряд ли легко откажутся от такой возможности.

Правительствам было бы лучше способствовать рыночным силам, создающим и концентрацию экономического производства, и конвергенцию стандартов жизни, усиливать их при помощи курса на обеспечение доступности основных услуг повсеместно. Это возможно, если помогать населению и предпринимателям воспользоваться экономическими возможностями, где бы они ни возникали. Рыночные силы, которые могут этому помочь в наибольшей степени, – агломерация, миграция и специализация. Экономическая выгода от них является темой настоящего Доклада. Социальные и экологические последствия не рассматриваются подробно (см. вставку 01). Непредумышленные социальные и экологические последствия действия рыночных сил представляют собой важные политические проблемы. Однако они выходят за рамки настоящего Доклада, который показывает, как *экономическая география* перестраивается в ходе развития.

В Докладе описываются географические преобразования, необходимые для развития. При анализе этих изменений используются идеи и выводы, почерпнутые из экономической истории и недавних исследований. Затем изложение вновь возвращается к политическим дискуссиям об урбанизации, региональном развитии и международной интеграции. Это 31-й Доклад о мировом развитии, и рассматриваемые в нем темы уже обсуждались в предыдущих докладах. Однако здесь в центре внимания находятся факты, анализ и политика, связанные с пространственными преобразованиями; этим же определяется и структура Доклада.

### ВСТАВКА 0.1 О чем не говорится в этом Докладе

Для того чтобы Доклад оставался сфокусированным, некоторые важные аспекты пространственных преобразований получили в Докладе меньше внимания, чем им было бы отведено в отдельных исследованиях. Главные аспекты, которые не были рассмотрены (исключая подчеркивание или оценку наиболее важных сообщений), это социальные и экологические последствия изменения экономической географии.

Для того чтобы Доклад оставался сфокусированным, некоторые важные аспекты пространственных преобразований получили в Докладе меньше внимания, чем им было бы отведено в отдельных исследованиях. Главные аспекты, которые не были рассмотрены (исключая подчеркивание или оценку наиболее важных сообщений), это социальные и экологические последствия изменения экономической географии.

Агломерация – рост городов – может иметь последствия для окружающей среды и общества, и некоторые из них будут положительными, а некоторые вредоносными. Города помогают уничтожению социальных стереотипов и росту единства. Большинство прогрессивных движений в истории берут начало в городах. Но это справедливо и для наиболее резких движений. Считается, что склонность людей к совершению преступлений выше в городах. И города предоставляют возможности для индивидуализма и творчества и уни-

чают социальные барьеры, но в то же время они разрушают социальные связи:

«Города всегда были колыбелями свободы, так же, как сегодня они являются центрами радикализма. Все люди в мире знают, что изоляция и одиночество в значительно большей степени встречаются в наполненных людьми городах, чем в деревне, где каждому есть дело до другого».

Миграция также может иметь самые различные последствия в обществах, как в тех местах, которые люди покидают, так и в тех, куда они направляются. Почти всегда это приносит экономическую выгоду, но, как показывают антииммиграционные настроения во многих странах, это также означает больший риск.

Специализация производства, ставшая возможной благодаря снижению транспортных расходов, может достигаться за счет окружающей среды. Треска добывается в Норвегии, перевозится на самолете в Китай для потрошения, а затем обратно в Норвегию на продажу. Такая специализация, основанная на природных дарах (рыба в Северной Европе, люди в Китае) помогает и норвежским потребителям, и китайским рабочим, но за треской появляется длинный угольный след. Последствия урбанизации и транспорта для окружающей среды рассматриваются в настоящем Докладе, но только тогда, когда они служат для оценки сообщений Доклада.

a. Weber 1899, p. 432.

## Терминология

Для того, чтобы сформулировать простые выводы, полезные для разработчиков политики, не требуется сложной терминологии. В Докладе используются некоторые термины, которые, возможно, знакомы читателям, вводятся новые, а некоторые другие применяются в целях краткости. В настоящем разделе объясняются термины, которые используются в Докладе постоянно.

### Пространственные уровни: район, страна и регион

На протяжении всего Доклада анализ осуществляется на трех уровнях географического масштабирования – локальном, национальном и международном. Проблемы, занимающие разработчиков политики на этих пространственных уровнях, – это, соответственно, темпы и устойчивость преобразования сельских районов в городские, территориальные диспропорции в производстве и благосостоянии внутри страны и аналогичные диспропорции между странами и регионами мира. Единицами, соответствующими этим уровням пространственного масштабирования, являются район, страна и регион. Эти термины постоянно используются в Докладе. Район – то же, что «территория», объект политики территориального развития. В странах английского языка это синоним термина «регион страны» в контексте дискуссии о «региональном развитии». Понятие района используется, чтобы избежать путаницы с другим уровнем пространственного масштабирования, международным, поскольку «регион» также определяется как группа стран. Например, регион Южной Азии включает Индию и ее соседей.

Для наглядности рассмотрим три уровня географического масштабирования: район (метрополис) Шанхай, страну Китая и регион Восточную Азию (см. карту 0.1):

- **Район.** Локальный уровень представлен муниципалитетом Шанхай, который включает в себя город Шанхай и близлежащие города, поселки и деревни на площади около 7 000 км<sup>2</sup>, с плотностью населения около 3 000 чел. на 1 км<sup>2</sup>. В самом городе плотность населения составляет около 13 000 чел. на 1 км<sup>2</sup>.
- **Страна.** Национальный уровень включает в себя 23 провинции, 5 автономных округов и 4 муниципалитета (одним из них является Шанхай), которые и составляют Китай. Общая их площадь равна примерно 9,6 млн 1 км<sup>2</sup>. Расстояние между западной провинцией Синьцзян и динамично развивающимися прибрежными районами на востоке составляет более 4 000 км. Введение ограничений для внутренней миграции могут сделать экономическое расстояние гораздо большим.
- **Регион.** Международный уровень включает Китай и его восточноазиатских соседей, в том числе Японию, Монголию и Республику Корея. Этот регион разделен границами, иногда «широкими», а иногда «узкими».

В Докладе используется понятие «естественное соседство», определяемое элементами социальной, физической и политической географии. Всемирный банк обычно подразделяет все страны с низким и средним доходом на шесть регионов, а все страны с высоким доходом рассматриваются вместе, независимо от их местоположения. В настоящем Докладе мир поделен на 16 регионов, которые включают в себя как развитые, так и развивающиеся страны, при этом географическая близость используется как наиболее важный критерий (см. вставку 0.2). При этом используется более подробная детализация. Например, Африка к югу от Сахары включает четыре

### Карта 0.1 Три географических уровня – район, страна и регион

Шанхай, Китай и Восточная Азия иллюстрируют локальный, национальный и международный уровни



Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009.

## ВСТАВКА 0.2 В настоящем Докладе регионы детализированы больше, чем регионы Всемирного Банка

Настоящий Доклад посвящен географии и экономическому развитию, и пространственному разнообразию условий и результатов уделяется больше внимания, чем при обычном экономическом анализе. Там, где это было уместно, в Докладе в качестве единиц анализа используются государства или районы внутри государств. Но там, где в центре внимания оказывается региональная интеграция и взаимодействие между соседствующими суверен-

ными государствами, в Докладе используется агрегация стран, которая более детализирована, чем шесть стандартных регионов Всемирного Банка, которые могут скрывать важные колебания.

Адаптируя географические регионы ООН, но не отклоняясь от регионов Всемирного банка, получаем 16 отображенных здесь регионов. В зависимости от контекста, при анализе в настоящем Докладе игнорируется

доход стран внутри региона (скажем, там, где представляет интерес перемещение регионального роста от индустриальных стран к развивающимся) или же Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и другие экономики с высоким уровнем дохода рассматриваются отдельно.

### Регионы, используемые в настоящем Докладе



Источник: рабочая группа Доклада и мировом развитии 2009.

региона – Западную, Центральную, Восточную и Южную Африку. Восточная Азия и Тихоокеанский регион океан состоят из трех регионов – Северо-Восточного, Юго-Восточного и Островов Тихого океана. Термин «регион» используется в Докладе для обозначения этих 16 групп стран.

Хотя выбор района или региона может быть произвольным, эти уровни пространственного масштабирования хорошо соотносятся с политическими уровнями. Цель настоящего Доклада состоит в формировании процесса разработки политики на этих трех уровнях – субнациональном, национальном и международном.

### Пространственные измерения: плотность, расстояние и разобщенность

Чтобы описать сопровождающие развитие географические преобразования, в Докладе вводятся три территориальных

измерения – *плотность*, *расстояние* и *разобщенность*. Эти измерения помогут читателю увидеть развитие в реальном – другими словами, трехмерном – пространстве. Названные термины являются прозрачными метафорами, но у них есть и техническая интерпретация. Плотность в целом обозначает интенсивность экономической активности на единицу площади, например, на 1 км<sup>2</sup>. Ограниченность данных может заставить прибегнуть к компромиссу: поскольку плотность производства и плотность населения тесно связаны друг с другом, а данные по производству более труднодоступны, плотность населения иногда используется как показатель экономической плотности. Это может привести к некоторым противоречиям. Лондон, возможно, является городом с наивысшей экономической плотностью в мире, но при этом Мумбаи, с плотностью населения в 30 000 чел. на 1 км<sup>2</sup>., является наиболее густонаселенным. *Расстояние* обозначает

затраты на преодоление пути до зоны экономической плотности.

В то время как плотность и расстояние тесно связаны с социальной и физической географией, разобщенность – это скорее понятие социально-политической географии. Религия, этническая принадлежность и язык входят в число основных критериев, которые ведут к разобщенности между различными территориями. Хотя наибольший уровень разобщенности наблюдается между странами, она может быть значительной и внутри страны.

Названные измерения могут быть представлены в количественном выражении. Однако в отличие, например, от высоты, длины и ширины, географические измерения не ортогональны. Более близкими аналогиями для этих трех измерений могут служить рост, вес и возраст человека, поскольку все эти параметры связаны между собой. Аналогичным образом, когда возрастает расстояние, то разобщенность, по всей вероятности, усиливается. Плотность, расстояние и разобщенность лучше всего иллюстрируются с помощью показателя доступа к рынку. Это индикатор экономических возможностей для данного места, который характеризует объем потенциальных рынков, находящихся в зоне досягаемости, и легкость доступа к ним. Доступ к рынку на различных уровнях географического масштабирования определяет, где именно экономическая активность может процветать, и соответственно, где будут возникать предприятия и будет увеличиваться население.

На основе концепции доступа к рынку перечисленные выше три измерения определяются следующим образом:

- **Плотность** – это объем экономического производства или совокупная покупательная способность на единицу площади – например, на 1 км<sup>2</sup>. Они наиболее высока в больших городах, где экономическая активность сконцентрирована, и гораздо ниже в сельских районах.
- **Расстоянием** измеряется легкость достижения рынков. Этот показатель определяет доступность возможностей. Районы, удаленные от зон экономической плотности, скорее всего, отстают в развитии.
- **Разобщенность** возрастает из-за барьеров на пути экономического взаимодействия, создаваемых вследствие различий в валютах, таможенном законодательстве и языках, что ограничивает доступ к рынку. Наиболее целесообразно использование этого показателя на международном уровне.

Использование понятия расстояния также целесообразно на международном

уровне. Разница между расстоянием и разобщенностью состоит в том, что расстояние определяет доступность экономических возможностей в виде последовательности – как убывание по мере повышения удаленности. Напротив, разобщенность показывает дискретные барьеры на пути обеспечения доступа и экономической интеграции. Это можно наглядно представить себе как увеличение экономического расстояния или времени в пути на единицу физического (Евклидова) расстояния. Данные определения не являются точными в научном смысле. Однако эти термины постоянно используются в Докладе. Когда употребляется слово «плотность», оно обозначает экономическую плотность: объем производства на единицу территории. Когда используются другие показатели плотности – такие как плотность населения на 1 км<sup>2</sup> (как в главах 1 и 7), или районы, где живет большая часть бедняков в стране (как в главах 2 и 8), это указывается отдельно.

Расстояние может быть измерено с определенной точностью, но в районах со слаборазвитой инфраструктурой расстояние по прямой отличается от расстояния по шоссе или железной дороге. Фактическая степень доступа определяется также и многими другими факторами, такими как физическое наличие и финансовая доступность транспорта. В тех случаях, когда подобная информация была доступна, она использовалась. Например, в главе 1 используется единая мера урбанизации – населенные пункты с минимальным уровнем плотности населения, находящиеся в часе езды от значимых поселений. При подсчете «индекса агломерации» учитывается качество транспортной инфраструктуры. Разобщенность ассоциируется с международными границами, потому что именно они обычно затрудняют обмен и поездки. Но не все границы предполагают разобщенность. Например, границы между странами – членами Европейского союза (ЕС) постепенно перестали обозначать разобщенность между государствами. В то же время, не всегда разобщенность предполагает наличие международных границ. Там, где религиозные, этнические и языковые различия четко соотносятся с территориями, может возникать разобщенность и внутри страны.

Существует связь между уровнями географического масштабирования и измерениями. На местном уровне, в пределах района, наиболее важным измерением является плотность, потому что расстояния обычно невелики, а разобщенность невысока. На страновом уровне наиболее важным измерением является расстояние до зоны плотности; разобщенность внутри страны стремится к уменьшению, хотя может быть высокой в отдельных странах. На между-

народном уровне, когда речь идет о региональном или глобальном уровне географического масштабирования, расстояние и разобщенность обычно более значительны.

С использованием этих трех измерений, в Докладе дается обобщенная картина географических преобразований, необходимых для развития (часть первая). В нем показано, как рыночные силы приводят к преобразованиям (часть вторая). Наконец, в нем дается оценка того, каким образом правительства могут увеличить воздействие этих сил, чтобы поддержать рост и уменьшить уровень бедности (часть третья).

### ***Инструменты интеграции: институты, инфраструктура и меры вмешательства***

Благодаря эффективной политике, правительства могут ускорить экономическую интеграцию между территориями, на которых сконцентрировано экономическое производство, и отстающими территориями. Некоторые из этих политических инструментов, такие как программа повышения уровня жизни в городских трущобах или налоговые льготы, предоставленные администрацией бразильского штата американской автомобильной компании, или структурные фонды и фонды обеспечения взаимной увязки мероприятий в рамках ЕС, носят пространственно-ориентированный характер. Другие меры имеют универсальное применение, например, обязательное и бесплатное основное образование для всех детей, такие нормы рынка труда, как минимальная заработная плата или принудительное обеспечение прав собственности. Промежуточное положение между пространственно ориентированными и «пространственно-нейтральными» мероприятиями занимают инвестиции и меры регулирования, которые связывают местности между собой, такие как шоссе, дороги, аэропорты и коммуникационные системы.

В своей нынешней форме дебаты о том, как правительства могут стимулировать преобразование сельских районов в городские, помочь отстающим регионам уменьшить бедность и – для беднейших стран мира – улучшить доступ к мировым рынкам, делают акцент на географической адресности. Дискуссия о том, как содействовать здоровой урбанизации, поляризована между акцентом на сельских районах, где по-прежнему живет большинство бедного населения планеты, и верой в то, что выход из бедности находится в городах; если уровень бедности в городах повышается, центр внимания перемещается от деревень к трущобам. Дискуссии о территориальном развитии, стимулируемые обострением пространственных диспропорций в уровне жизни внутри страны, также

обычно сосредоточиваются на содействии экономическому росту в отстающих регионах. На международном уровне, привилегированный доступ к мировым рынкам для наименее развитых стран может привести к завершению доминирующих политических дискуссий. В третьей части Доклада устанавливаются новые структурные рамки для подобных дискуссий и содержится призыв перейти от пространственной адресности мероприятий к интеграции.

Политические инструменты экономической интеграции могут быть разделены на три категории, с учетом того, насколько четко в их предмете и структуре видна территориальная привязка:

- ***Институты*** – краткое обозначение всех политических инструментов, которые являются пространственно нейтральными. Это те блага, которыми правительство должно обеспечить всех, независимо от места жительства. Слово «институты» подразумевает универсальность и включает в себя механизмы финансирования и предоставления таких базовых благ, как судебная система, общественная безопасность, земельное законодательство, рынки труда и капитала, основное образование и базовые медицинские услуги, электро-снабжение, водоснабжение, канализация. Системы сбора налогов и финансирования расходов, связанных с этими услугами, также разрабатываются наиболее эффективно без конкретной территориальной привязки.
- ***Инфраструктура*** – краткое обозначение для пространственно связующих инвестиций и связанных с ними правил и норм. Она включает автомобильные и железные дороги, аэропорты и систему воздушного транспорта, телекоммуникации и Интернет.
- ***Меры вмешательства*** – краткое обозначение для пространственно сфокусированных стимулов. Они включают нормы, правила и инвестиции, которые оказывают предпочтение конкретным территориям, таким как зоны экспортного производства. Сюда также входят программы, разработанные для конкретной территории, такие как план повышения уровня жизни в трущобах (например в Favela Vairro в Рио-де-Жанейро), или Суперинтендантское управление по развитию Северо-Востока (SUDENE) – бразильское агентство в области развития, ориентированное на отсталые районы северо-востока страны, – или инициатива ЕС «Все, кроме оружия», которая предоставляет наименее развитым странам привилегированный доступ на европейские рынки.



Поскольку приведенные определения не совсем совпадают с общеупотребительными, необходимы дополнительные пояснения:

- Во-первых, пространственная нейтральность не означает пространственной унификации. Система прогрессивного налогообложения, например, не может быть унифицированной по своему эффекту или последствиям. В результате поселки могут платить больше налогов, чем деревни, а более богатые штаты – платить больше, чем бедные. Однако основной принцип состоит в том, что налоговая ставка определяется не только местоположением, но и характеристиками предприятий и семей, которые живут в данной местности.
- Во-вторых, инфраструктура в обычном понимании включает в себя локальные инвестиции, такие, как водопровод и энергоснабжение. В настоящем Докладе под инфраструктурой понимаются только пространственно связующие элементы. «Несвязующие» предприятия общественной полезности включены в понятие институтов, – например, такие базовые услуги, как канализация.
- В-третьих, каждая из названных категорий включает в себя все три инструмента политики правительства – налоги, трансферты и государственные расходы, и регулирование.
- Наконец, инициативы правительства могут включать в себя более одного инструмента. Повышение уровня жизни в трущобах может состоять из мер по улучшению городского рынка земли путем формализации законов о собственности, улучшению улиц и предоставления финансовой помощи некоторым жителям трущоб, желающим переселиться.

## Структура

Главный вывод Доклада – на всех трех пространственных уровнях – заключается в том, что экономическое развитие не является гладким, линейным или правильным. Процесс экономического роста оставляет позади себя изрытый ландшафт, с концентрацией экономических масс в нескольких местах. Уровень жизни в таких местах – особенно растущее благосостояние, хороший доступ к образованию и здравоохранению, безопасное жилище, вода, канализация, – вот некоторые из наиболее насущных Целей ООН в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, которые достигаются быстрее, чем в районах с меньшей экономической активностью, увеличивая пространственное неравенство в уровне жизни. Однако там, где обеспечивается экономический рост, процессы сближения

### ВСТАВКА 0.3 Настоящий Доклад не направлен против справедливости

Политика пространственно сбалансированного развития часто обосновывается справедливостью. ЕС описывает свою территориальную политику как управляемую принципом солидарности, поскольку она «стремится принести пользу гражданам и регионам, которые являются экономически и социально малоимущими относительно средних показателей ЕС». Эта политика, как представляется, приравнивает социальную и пространственную справедливость – равенство среди отдельных лиц и равенство уровней жизни в государствах. Напротив, в настоящем Докладе приводятся доводы о пользе от географической концентрации экономического производства. Но это показывает, что на ранних ступенях развития, рост концентрации связан с пространственными различиями в уровнях жизни, такими как доход. Но является ли основная мысль Доклада направленной против справедливости?

Нет. Важно разграничивать три типа различий: пространственные различия в экономическом производстве, пространственные различия в уровне жизни и социальное неравенство.

**Пространственные различия в экономической деятельности.** Как в США, так и в 15 странах-членах ЕС пространственное распределение ВВП и населения является неравномерным (комковатым). В США в 2005 году три штата (Калифорния, Нью-Йорк и Техас) произвели 21% национального ВВП. Те же три штата имеют 19,8% населения США, но при этом занимают лишь 12,8% территории страны. В то же время в 2005 году на 10 внутригосударственных районов ЕС пришлось 20,5% ВВП ЕС. В этих районах проживает 16,9% населения 15 стран-членов ЕС, но занимаемая этими районами территория составляет только 8% от территории 15 стран-членов ЕС. Итак, в обоих случаях экономическая активность и население сконцентрированы. Но пространственное неравенство производства и населения

в США выше, чем в Европе. Коэффициент Джини для пространственного неравенства ВВП составляет 0,53 для США и 0,41 для ЕС. Для населения коэффициент равен 0,54 и 0,32 соответственно. Для внутригосударственных районов в ЕС и штатов США эти цифры различаются, но вывод остается прежним.<sup>5</sup>

**Пространственные различия в уровне жизни.** В 15 странах-членах ЕС существует большее пространственное неравенство в доходе на душу населения и уровне безработицы, двух обычных показателей индивидуального уровня жизни в странах с высоким уровнем дохода. К примеру, в 2005 году ВВП на душу населения в районах ЕС был подвержен большим колебаниям, чем в США. Хотя в США производство более сконцентрировано географически, люди, как правило, тоже живут там, где происходит производство, поэтому ВВП на душу населения колеблется меньше. Это справедливо и для уровней безработицы. В США самый высокий уровень безработицы в 2007 году был отмечен в штате Мичиган и составил 7,2%, что в 2,8 раза превышает самый низкий уровень безработицы (на Гавайях). Но в ЕС в 2006 году это соотношение составляло 8,1. Пространственное неравенство в уровнях жизни в США меньше.

**Социальное неравенство.** Во время как пространственно неравенство в уровне жизни в ЕС выше, чем в США, в отношении социального неравенства индивидов всё наоборот. За последние несколько десятилетий коэффициент Джини для США равнялся примерно 0,40, по сравнению с 0,33, 0,28 и 0,23 для Великобритании, Германии и Австрии соответственно.<sup>6</sup>

Автор: Марк Робертс.

a. [http://europa.eu/pol/reg/overview\\_en.htm](http://europa.eu/pol/reg/overview_en.htm).

b. Puga 2002.

c. Burkey 2006.

показателей уровня жизни начинают превосходить процессы расхождения. Страны становятся одновременно более пространственно эффективными и справедливыми (см. вставку 03). Вызов развития состоит в институционализации политики, позволяющей, – и даже поощряющей – «несбалансированный» экономический рост, и тем не менее позволяющей обеспечить в итоге географически сбалансированное развитие.

### Факты

В первой части Доклада представлены факты, касающиеся пространственных преобразований – изменений в экономической плотности, расстоянии и разобченности. В главе 1 показано, что развитие сопровождается возрастающей плотностью поселений: никакая страна не достигала высокого

дохода без роста плотности. В главе 2 уровень географического масштабирования повышается, и в ней показано, что развитие также сопровождается более высокой концентрацией экономической активности в районах страны, наиболее близких к центру экономической плотности. В главе 3 вводится понятие разобщенности на международном уровне, которая замедляет, но не предотвращает концентрацию экономической активности в нескольких странах. На локальном, национальном и международном уровне модель одинакова: быстрый рост концентрации на ранней стадии и затем медленное снижение.

Долгий опыт отдельных стран показывает, что уровень доходов в развитых и отсталых местностях различается, и эти местности сначала испытывают расхождение, а потом сближение, но лишь в наиболее динамичных районах, странах и регионах. На каждом из трех пространственных уровней важно иметь динамично развивающихся соседей. Экономический рост ведет к скученности людей в городах – и росту поселков и городов, тесно связанных с быстрорастущими агломерациями. Эта схема повторяется на национальном и международном уровне. Расширяющаяся экономическая активность переливается на те районы и страны, которые располагаются рядом – в экономическом смысле – от процветающих местностей.

### **Выводы**

Вторая часть Доклада представляет собой «машинное отделение». В ней рассматриваются наиболее важные решения, которые являются следствием четвертьвековой работы, охватывающей несколько экономических дисциплин, таких как организация промышленности, городская экономика, международная торговля и экономическая география. В сущности, «машины» работают при помощи трехстороннего взаимодействия между экономическим масштабированием, мобильностью рабочей силы и стоимостью транспортировки и коммуникации между теми или иными местностями (см. рис. 0.1).

Предприятия в целом показывают более высокую производительность, когда они расположены в крупных районах и оперируют относительно крупными объемами. Если транспортировка продукции относительно несложна, масштаб может быть даже большим, поскольку шире потенциальный рынок. В такие места переезжают рабочие, принося с собой как потребность в рабочих местах, так и запрос товаров и услуг. По мере того, как люди становятся более мобильными, а расходы на транспорт и связь резко снижаются, эта экономия от масштабов производства создает круговой и кумулятивный эффект, при котором эконо-

мическая активность становится еще более пространственно концентрированной. Рост концентрации неизбежно приводит к скученности, которая замедляет развитие и даже могут развернуть его в обратном направлении. Уменьшение транспортных расходов первоначально делает возможной концентрацию, а затем, когда они снизятся в достаточной степени упадет, концентрация перестает быть необходимой.

Во второй части указанные формы взаимодействия обсуждаются более детально, и делается вывод, что более чем вековой опыт и новейшие разработки, созданные целым поколением исследователей, признают, что факторы мобильности и снижения транспортных расходов являются питательной средой для экономики за счет масштабов производства. Эта экономия должна изменить наши ожидания по отношению к рынкам, так что правительства могут и обязаны облегчать концентрацию производства и поощрять сближение показателей уровня жизни.

В главе 4 представлен опыт достижения экономии за счет агломерации – повышения эффекта масштаба, связанного с территориями, а не с предприятиями – в производстве товаров, услуг и идей. Территории различной величины предоставляют в различном масштабе блага агломерации, а скученность, ассоциирующиеся с пространственной концентрацией приводит к формированию портфеля населенных пунктов, который облегчает экономический рост; кто в этой группе является лидером, зависит от стадии развития.

В главе 5 объясняется взаимодействие между эффектом масштаба и мобильностью факторов производства, при этом в центре внимания находится миграция рабочей силы. В главе 6 объясняется нелинейный характер связи между транспортными расходами и географической концентрацией производства; специальное внимание уделяется внутриотраслевой торговле, которая особенно чувствительна к транспортным расходам. В этих главах формулируются новые выводы, вытекающие из трехстороннего взаимодействия между эффектом масштаба, мобильностью факторов производства и транспортными расходами – а также из последствий этого взаимодействия для политики развития (см. вставку 04).

### **Структурные рамки политики**

Круговая причинно-следственная связь, неравномерность и переливы влияют на наш мир, в котором политические мероприятия могут способствовать экономическому росту и улучшить общественное благосостояние в дополнение к воздействию рынков, потому что правильно осу-

### ВСТАВКА 0.4 *Новые мысли из экономической географии: концентрация, сближение и интеграция*

За последние двадцать лет новый анализ изменил наш способ мышления о расположении производства, торговли и развития. Этот анализ построен на двух элементах. Во-первых, крупные рынки непропорционально привлекательны для компаний, производящих внутри *scale economies* крупных экономик. Компании с большим внутренним рынком имеют больше продаж, что, в сочетании с эффектом масштаба, подразумевает более низкую себестоимость единицы продукции и большую прибыль, что поощряет существующие компании к расширению и привлекает новые компании. Во-вторых, крупные рынки являются таковыми отчасти потому, что в них находится большое число компаний и потребителей. Доступ к рынкам и мобильность создают круговую и совокупную причинную связь. Крупный рынок привлекает компании и рабочих, и спрос среди компаний на средние потребляемые ресурсы и спрос среди рабочих на конечные товары делают рынок еще больше, привлекая все больше компаний и рабочих, и т.д.

Для районов с изначально плохими условиями это и хорошо, и плохо. Это хорошо, поскольку это означает, что расположение компании не так ограничено по природе, как можно считать, исходя из теорий, основанных на сравнительном преимуществе. Районы с малой обеспеченностью могут поддержать концентрацию деятельности. Это плохо, потому что круг доступа к рынкам и мобильности создает сохраняемый эффект. Как только один район выходит далеко вперед, отстающим районам трудно догнать его. В то время как агломерация увеличивает затраты на рабочую силу, компании не перемещаются в районы с низким уровнем заработной платы, поскольку это означало бы отказаться от преимуществ близости к поставщикам и покупателям.

**Правило – концентрация.** Прочность сил агломерации, созданных доступом к рынку и мобильностью, зависит от транспортных

затрат, но это отношение не является линейным. Когда эти издержки велики, компании избегают отправлять свои продукты на большие расстояния посредством расширения своего производства. Расположение компании в наибольшей степени определяется местным доступом к неподвижному спросу, такому как спрос со стороны фермеров и шахтеров. Для средней цены на торговые затраты становится возможно осуществлять поставки на рынки через расстояния, и районы, которые получают преимущество в размере рынка, используют это как основу и взлетают относительно других районов. Когда торговые затраты опускаются до низкого уровня, то местные продажи и покупка имеют мало значения. В таком случае расположение компании определяется преимущественно местной стоимостью недвижимых особенностей, в том числе ценами на землю и жилье, но также и способностью к очному взаимодействию или к нахождению хорошей сделки на специализированном рынке труда. Итак, как только торговые затраты значительно снижаются, некоторые виды деятельности будут распространяться, реагируя на различия в стоимости, а другие останутся сконцентрированными.

**Цель – сближение.** Силы доступа к рынкам и мобильности имеют последствия для нашего способа думать о сближении. Представление о развитии как о линейном и ровном процессе уступает место представлению о развитии как процессе нелинейном и неравномерном (комковатом). По мере роста страны, новые производители располагаются рядом с существующим производством, увеличивая различия в производстве между отстающими и лидирующими районами. Когда разница в заработной плате становится большой, отрасль начинает распространяться в районы с низкой заработной платой. Но это не приводит к равномерному развитию всех районов. Вместо того, разви-

тие осуществляется волнами, где некоторые районы или государства последовательно вытягиваются из бедности и резко тянутся через процесс развития. В неоклассическом мире отставание может быть преимуществом: больше отстающие районы могут быстрее наверстать. Но в случае с экономикой агломераций, чем больше отстает район, страна или регион, тем сложнее ему наверстать. Что же следует делать отстающим районам?

**Интеграция – это ответ.** Из-за того, что как высокие, так и низкие затраты на торговлю поощряют производителей распространяться вширь, отстающие районы, страны и регионы в принципе могли бы обратиться как к импортозамещению, так и к экспортно-ориентированной индустриализации. Однако импортозамещение становится менее реальным как стратегия развития, чем это было раньше. Почему? Потому что оно ограничивает доступ из-за рубежа на местный застывший спрос, в то время как экспортно-ориентированная индустриализация уменьшает стоимость приобретения иностранных полуфабрикатов для обработки и экспорта. Уменьшающаяся доля сельского хозяйства и тенденция производства и услуг к агломерации снизила долю спроса, приходящуюся на отсталые районы. В то же время, фрагментация производства сделала доступ к полуфабрикатам еще более важным. Обе стратегии развития основаны на признании местного застывшего спроса безнадежным. Констатация того факта, что некоторые развитые страны или провинции прошли индустриализацию, будучи закрытыми для торговли вряд ли сильно поможет отстающим районам, странам или регионам в наши дни. Отстающие одиночки имеют в наши дни так мало общего с мировой экономикой, что изоляция больше не является реальной возможностью.

Автор: Диего Пуга.

ществленная политика может сделать эти преобразования динамичными и ускорить их.

Эти черты экономического развития также делают разработку политики трудной задачей. В третьей части Доклада определяются новые структурные рамки трех важных политических дискуссий, с использованием принципа, заимствованного из первых двух частей: для того чтобы развивающиеся страны смогли в равной мере воспользоваться благами пространственной концентрации производства и сближения уровней потребления, лучшим средством облегчения развития является экономическая интеграция. Используя три измерения – плотность, расстояние и разобщенность, описанные в первой части, и сделанные во второй части выводы из анализа функционирования (и недостатков) важнейших рынков – земли, труда и промежуточных входящих ресурсов – на каж-

дом пространственном уровне, в главах третьей части предлагается простая рамочная схема и иллюстрируется ее работа на примерах из реального политического опыта. На каждом географическом уровне действует одно основное правило: *один инструмент на каждое измерение*. Ниже приводится предельно (если не чрезмерно) упрощенный конспект, использующий примеры только локального уровня (глава 7):

- Для проблем, охватывающих одно измерение, оптимальным ответом были бы пространственно-нейтральные политические мероприятия. Например, в тех районах, где начинается урбанизация, целью политических мероприятий должно быть облегчение роста *плотности*, и разработчики политики должны уделять особое внимание *институтам*, улучшающим функционирование местных рынков (сельских или городских).

- Для проблем, охватывающих два измерения, решение должно включать как пространственно-нейтральные, так и связывающие политические мероприятия. Например, в районах страны, где осуществляется стремительная индустриализация, нужно не только облегчать рост *плотности*, но и нейтрализовать проблему расстояния, вызванную растущей скученностью. Ответ включает в себя улучшение институтов для облегчения роста плотности, как было показано выше, а также осуществление инвестиций в *инфраструктуру* для решения обостряющейся проблемы экономического расстояния.
- Для проблем, охватывающих три измерения, ответ должен включать в себя пространственно-нейтральные, связывающие и адресные меры. Например, в высокоурбанизированных районах страны проблемы *плотности* и *расстояния* усугубляются *разобщенностью* внутри городских районов, особенно заметной между официально застроенными частями мегаполиса и трущобами, где собственники земли используют неформальные договоренности. Эффективные политические мероприятия должны включать в себя *институты, инфраструктуру и меры вмешательства*.

На национальном уровне аналогичным образом градуированный политический ответ может помочь интегрировать отсталые и передовые районы (глава 8), а на международном уровне – интегрировать бедные страны с мировыми рынками (глава 9).

На всех трех географических уровнях дебаты по политическим мероприятиям имеют одну общую черту: обычно они начинаются и заканчиваются дискуссией по пространственно-адресному вмешательству. В настоящем Докладе содержится призыв к изменению этих дебатов таким образом, чтобы в них входили все элементы успешного подхода к пространственной интеграции – институты, инфраструктура и средства поощрения.

В настоящем Докладе раскрывается долгосрочная перспектива, охватывающая обзор пространственных диспропорций в ныне развитых экономиках, в то время когда они имели доход, сопоставимый с сегодняшними странами со доходом среднего и ниже среднего уровня. В Докладе также систематически документируются отношения между пространственными диспропорциями и развитием в большой подборке стран. В выводах Доклада проводится четкое разделение между пространственными диспропорциями в экономическом производстве и диспропорциями в благосостоянии. Рекомендуется исполь-

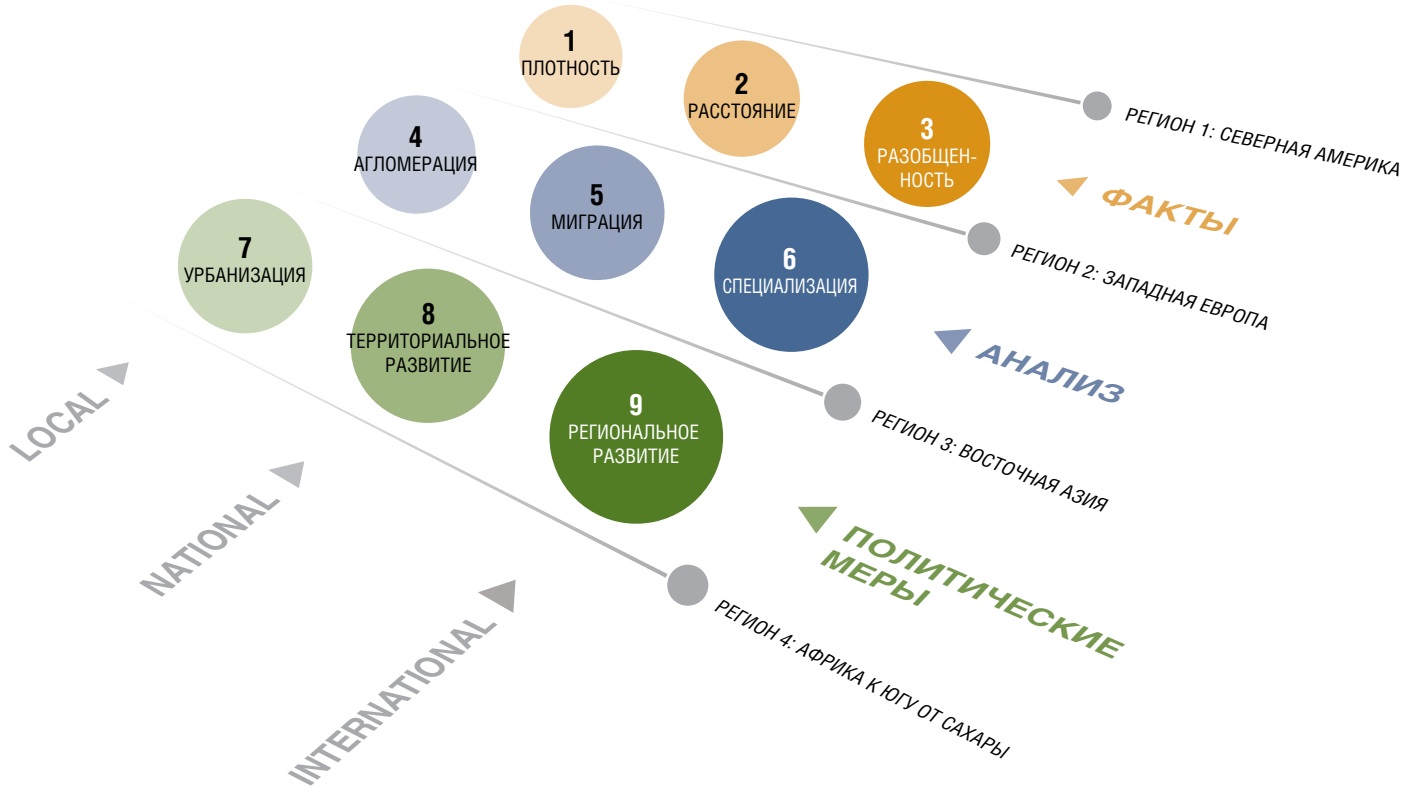
зовать преимущества агломерации в ведущих районах того, чтобы улучшение общественного благосостояния перекинулось и в отсталые районы – но, за исключением особых обстоятельств, не пытаться переводить туда экономическое производство

- На локальном уровне целью политических мероприятий должно стать улучшение качества урбанизации с тем, чтобы максимизировать ее воздействие на экономический рост. В главе 7 обсуждаются последовательность шагов, которые должны предпринимать разработчики решений по мере развития урбанизации. Особое внимание уделяется *использованию земли*, где вероятность плохого функционирования рынка особенно велика.
- На национальном уровне целью политических мероприятий должно стать улучшение доступа к рынкам рабочих и предпринимателей, особенно в мире уменьшающихся расстояний, где понятие рынка изменилось от локального до глобального. В главе 8, при обсуждении того, как разработчики решений могут примирить политические цели национального единства с экономической концентрацией, уделяется особое внимание *мобильности рабочей силы*, где вероятность плохого функционирования рынка особенно велика.
- На международном уровне целью политических мероприятий должно стать поощрение сближения стандартов жизни в мире, где разобщенность препятствует движению рабочей силы и капиталов. В главе 9, при обсуждении того, как развивающиеся страны могут получить доступ на мировые рынки, особое внимание уделяется специализации и внутриотраслевой торговле, в дополнение к использованию сравнительных преимуществ, основанных на природном местоположении. Подробно говорится о *торговле промежуточными товарами*, которая особенно чувствительна к транспортным расходам.

В настоящем Докладе привлекаются в равной степени фактические данные и анализ для того, чтобы выработать взгляд на сферу политических мероприятий, как на столь же обширное и трудное дело, как само развитие; поэтому было бы полезным прочтение этого Доклада в полном объеме. Однако Доклад структурирован таким образом, чтобы быть дружественным к тем читателям, кто заинтересован лишь в некоторых аспектах исследования:

- Доклад делится на описательную, аналитическую и рекомендательную части, и в нем выстроен поэтапный переход

Рисунок 0.1 Как пользоваться докладом: схема для читателя



Источник: авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009.

от описаний к нормативному уровню. Каждая часть – раздел общего исследования, но любая из них может читаться по отдельности. Разработчики политических решений, не располагающие большим количеством времени, могут прочитать или обзор и три главы о политических мероприятиях в третьей части. Студенты, интересующиеся пространственной трансформацией мира, могут прочитать лишь три главы первой части, которая предоставляет трехмерный обзор экономического развития.

- В Докладе при рассмотрении вопросов политических мероприятий, вызванных политической географией, пространственный масштаб последовательно расширяется, от локального до национального и международного уровня, имея в виду подготовленного читателя. Читатели, заинтересованные лишь в дебатах по выработке политических мероприятий, могут прочитать лишь блок из трех глав, посвященных плотности – 1, 4 и 7. Те, кто больше всего интересуется дискуссиями по политике территориального развития и географической неравномерностью внутри страны, может прочитать главы 2, 5 и 8 – блок, посвя-

щенный расстоянию. Читатели, интересующиеся региональной интеграцией, могут прочитать лишь главы 3, 6 и 9, посвященные разобщенности.

- Главы с 1 по 9 разбивают проблему экономического развития на легко усваиваемые фрагменты, каждый из которых выполняет педагогическую функцию. Аргументы в Докладе выделены четырьмя разделами «География в движении», которые связывают различные компоненты, освещая опыт Северной Америки, Западной Европы, Восточной Азии и Африки к югу от Сахары. Читатели, интересующиеся задачами и рисками, которые ставит география для развития – и некоторыми намеками на то, какую перестройку претерпела география, – может прочесть эти заметки о различных частях света.

Рис. 01 показывает, как можно прочесть Доклад по горизонтали (факты, анализ и политические мероприятия) или по вертикали, в соответствии с интересами читателя.



### Преодоление расстояний в Северной Америке

Когда европейцы начали колонизацию за пределами берегов своего континента, перспективы экономического роста в Северной Америке казались весьма отдаленными. Во время Семилетней войны (1756–1763), когда французы и голландцы сражались за Канаду, Вольтер удивлялся тому, зачем сражаться за «несколько акров снега». Им скорее следовало интересоваться экономическим потенциалом Карибского бассейна, где климат и почва подходили для выращивания сахарного тростника и они действительно боролись за него. Знаменательно, что Манхэттен голландцы выменяли на земли вокруг Суринама. Но со временем именно несколько акров снега и скал в Плимуте (Массачусетс) «развернули форту» лицом к бесплодной северо-восточной Америке от теплого юга.<sup>1</sup>

Чтобы понять, как произошел этот разворот надо понять, как североамериканцы управляли растущей плотностью, огромными расстояниями на континенте, и острыми противоречиями между рабами и их хозяевами, между коренными жителями и колонистами, между французами и англичанами – короче, как была изменена экономическая география Северной Америки.

#### Размер и американское доминирующее влияние

Размер является наиболее очевидной особенностью экономической географии Соединенных Штатов. В 1800 г. 5,3 млн человек жили на 865 квадратных милях земли предоставленных недавно образовавшейся стране Версальским договором (1783). К 1900 г. чуть более 2 миллионов квадратных миль добавились к этому пространству в результате покупки, военных захватов и заключенных договоров. Сегодня в Соединенных Штатах живет более 300 млн человек, а их территория составляет 3,5 млн квадратных миль. С 1790 г. плотность населения страны выросла в 18 раз.

Проблемы распределения населения и производства на таком обширном пространстве огромны. В 1800 г. население было сосредоточено в Мэриленде, на восточном побережье (см. карту ГД 1.1). К 1900 г. центр переместился в Индиану. На протяжении XX века центр смещался на юго-запад, найдя себя к 2000 г. в Миссури. К этому времени население Америки поселилось в

основном на обоих своих побережьях. Американцы физически удалены друг от друга сегодня как никогда ранее.

Как Америка преодолевает эти обширные физические пространства? Изначально, первостепенное значение имели институциональные механизмы наделяния землей и охраны прав собственности. Конституция и Северо-западный Ордонанс (1787) обеспечили процедурные механизмы превращения

незаселенных земель в штаты. Ответственная земля переходила в руки частных владельцев на основе продажи и в результате прямых пожалований. Право верховной собственности использовалось для обеспечения наилучшего использования земля, особенно, если этого требовало строительство железных дорог. Первая трансконтинентальная железная дорога была закончена в 1864 г. Коренное население

Карта ГД 1.1 Географический центр притяжения населения в США сместился на 1 371 километр в период между 1790 и 2000 гг.



Источник: Географический отдел, Бюро переписи США.

ние было насильно переселено, когда это требовалось с привлечение армии США. Штаты и местные правительства вдохновляли американцев на переселение, предоставляя земли, строя каналы и поддерживая строительством школ, дорог и других общественных служб. Эти местные органы власти соревновались друг с другом за привлечение людей и фирм, предоставляя налоговые и другие стимулы.

Людей и фирмы вдохновляли на перемещение и статьи Конституции США, посвященные коммерческой деятельности, которые жестко запрещали правительствам штатов участвовать в создании препятствий для торговли на границах штатов. Институциональная структура, разрешала тем самым свободное движение людей (кроме рабов), капитала и товаров, и вместе с сопровождающим законодательством о правах собственности обеспечивала, чтобы такое движение осуществлялось без экономических потерь.

В такой политической среде «транспортная революция» девятнадцатого века и растущая плотность позволили совершиться фундаментальному изменению американских экономических структур. Комбинация железных дорог, каналов и паровых судов значительно сократили затраты на средние и дальние перевозки в сравнении с тем временем, когда единственным транспортным средством были повозки.

Страна стала более урбанизированной и плотно заселенной, а региональные экономические структуры – более разнообразными. Новая Англия, которая в 1800 г. не смотря на бедные почвы и климат, была на 80 процентов сельскохозяйственной, приступила к развитию промышленного производства, в то время как Средний Запад специализировался на продовольствии. К началу двадцатого века, Соединенные Штаты стали самым большим производителем промышленных товаров в мире.

Растущая плотность и миграция людей и фирм происходили преимущественно под воздействием сил рынка. Выбор мест для большинства поселений делался предусмотрительно. Железные дороги строились тогда (и там), когда инвесторы полагали, что смогут извлечь прибыль, и во всех большем числе прокладывались по всей стране. Иногда поселения «скакали», одним прыжком прео-

левая большие пространства, чтобы найти себе новое место, как это было в Калифорнии после открытия там золота в 1849 г. Но это лишь ускорило темп перераспределения рабочей силы в Америке.

### Сближение уровней жизни

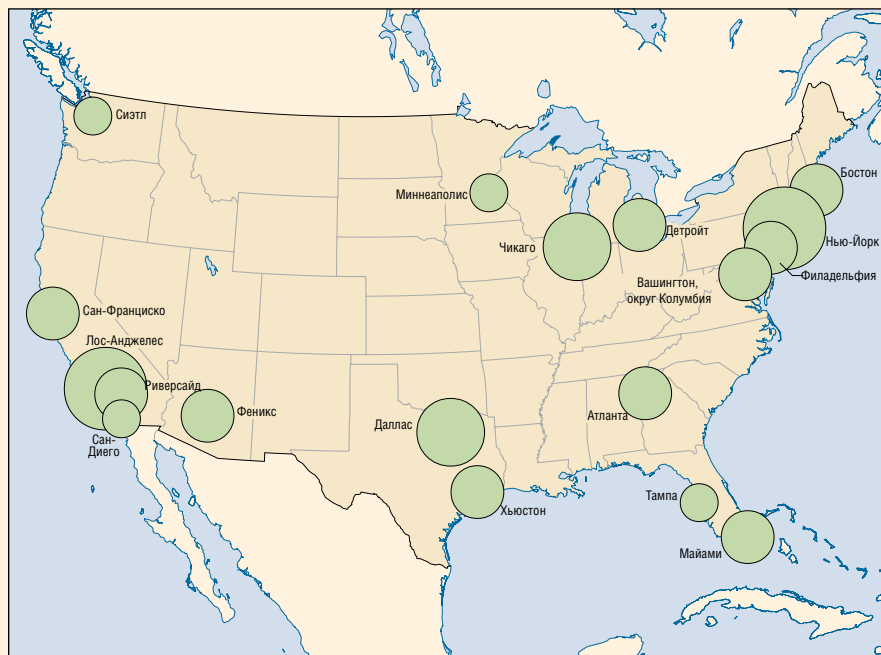
Гражданская война в Америке имела долговременный экономический эффект, *разделивший* страну. На Юге после Гражданской войны душевой доход резко упал как абсолютном выражении, так и относительно остальной части страны. В 1900 г. душевой доход в Алабаме все еще был в два раза ниже среднего по стране. В 1938 г. Франклин Рузвельт сделал свое знаменитое замечание о том, что Юг был «экономической проблемой номер один» для всей страны. У Америки есть свои отстающие районы. Но опыт двадцатого века показывает, что происходит постоянное выравнивание уровней жизни.

В Соединенных Штатах прослеживается ясная отрицательная связь между уровнем душевого дохода в штате в 1900 г. и ростом дохода в этом

же штате спустя столетие. Это значит, что более бедные штаты росли в период между 1900 и 2000 гг. быстрее, чем более богатые, феномен известный как «бета-конвергенция». Основное объяснение феномена заключается в миграции людей. В двадцатом веке доминирующей моделью движения было движение из бедных штатов в более богатые. Вероятно, наиболее важным примером является миграция афро-американцев из сельского Юга на городской Север (и Запад), стартовавшая с началом Первой мировой войны и закончившаяся сразу после Второй мировой войны. Штаты вроде Миссисипи и Луизианы сейчас находятся внизу списка по располагаемому доходу, но легко представить, что они могли бы быть в еще худшем положении, если бы не миграция.

Сближению помогло сокращение транспортных расходов. Многие из наиболее важных изобретений на транспорте и в коммуникациях возникли в США. В двадцатом веке транспортная сеть расширялась за счет распространения самолетов, автомобилей и электронных средств связи. Сегодня

Карта ГД 1.2 Самые большие города Америки расположены на Северо-востоке и обоих побережьях



Источник: Население крупнейших городских районов; Бюро переписи США

16 из 30 самых больших аэропортов мира расположены в США, здесь на каждых 100 американцев приходится 75 автомобилей.

Изобретение и распространение автомобилей вело к увеличению городов через то, что называли «уплотнением» городской плотности, когда человек переезжает из центра города в пригород. Это помогло сделать более мощными агломерационные экономики, но привело к социальным *разделам*. Система местных общественных финансов в США плохо приспособлена к перераспределению доходов. Богатые домохозяйства и те, что принадлежат к среднему классу могут избежать субсидирования других, переместившись в новые пригороды. Раса тоже играет роль – центральный город преимущественно «черный», в то время как пригороды «белые».

Так или иначе, но рост числа автомобилей был порожден Федеральным актом о скоростных магистралях 1956 г., который одобрил постройку Эйзенхауэровской системы шоссе между штатами. В своей знаменитой речи Президент Эйзенхауэр вспоминал как, будучи молодым офицером, он участвовал в первом трансконтинентальном автомобильном пробеге из Вашингтона, округ Колумбия, до Сан-Франциско. Поездка заняла 62 дня, сопровождалась всеми возможными типами задержек по дороге. Сейчас, благодаря этой системе, водитель может совершить путешествие длиной в 2 819 миль за два дня. Последние исследования показывают, что сеть шоссе длиной в 47 000 миль интегрировала ранее изолированные сельские области в национальную экономику и ускорила рост больших городов.

Что дали все эти связи для распространения населения и экономической активности? Парадоксально, но центр притяжения переместился внутрь Северной Америки, внутренняя часть – за исключением метрополий – вогнулась. Население Миссури лишь 5,5 млн человек и больше половины их живет в районе большого Сент-Луиса. Расширение транспортной инфраструктуры не распределило людей, но позволило произойти росту агломерационных экономик в боль-

шем числе городов страны. Распределение населения в 2000 г. кластеризовалось в городах, на Северо-востоке и на побережьях, создав то, что известно как «сигма-конвергенция», сокращение неравенства в доходах между штатами. (см. карту ГД 1.2) По одному из измерений к 2000 г. распыленность штатов по душевому доходу упала до одной трети от уровня 1880 г.

### **Растущая плотность, уменьшающееся неравенство, сохраняющиеся различия**

Долговременное экономическое состояние Соединенных Штатов показательно. Рост душевого дохода в течение последних 180 лет ежегодно составлял в среднем 1,8%, что в целом привело к улучшению уровня жизни в 26 раз. Наряду с этим ростом, неравенство по доходам между штатами упало. Америка использовала экономию от масштаба – впервые в истории планеты, а затем на местном уровне, в результате специализации небольших городов на определенных видах промышленности, а позднее на уровне метрополий в самых больших агломерациях как Лос-Анджелес и Нью-Йорк.

Сегодня Соединенные Штаты представляют собой совокупность высокоэффективных национальных рынков товаров и факторов производства. Месторасположение все еще имеет значение для дохода, но в краткосрочном, а не в долгосрочном смысле, и этот краткосрочный период короче, чем век назад. Местные шоки, вроде урагана Катрина оказывают намного меньшее влияние на перспективы местного роста, чем раньше. После того как 125 тыс. кубинцев внезапно приплыли в майями в начале 1980-х гг. (так наз. *Maribel boatlift*) местные зарплаты не испытали какого-либо чувствительного влияния.

Результатом стал очевидный парадокс: заработные платы в Америке (с поправкой на человеческий капитал) одинаковы в разных местах, в то время как экономическая активность сильно различается в пространственном отношении. Европу хвалят за низкое *социальное* неравенство, а Северная Америка более равна в пространствен-

ном отношении. И здесь более эффективное распространение экономического производства. Причина: фактор мобильной рабочей силы. Каждый год 8 млн американцев перемещаются между штатами; за десятилетие более четверти населения меняет штат проживания. Преодолевая расстояние и разделение, позволяя населению и производству преодолевать неравенство *пространства* благодаря свободе передвижения, душевые доходы в США сегодня и высоки и удивительно одинаковы в разных штатах.

Остающейся в США проблемой является устранение разделений. Северо-Американское соглашение о свободе торговли (NAFTA) является шагом в это направлении. Но это скромный шаг. Посмотрите на канадско-американскую интеграцию. В одном исследовании было обнаружено, что торговля между канадскими провинциями даже больше, чем между Канадой и США, с учетом расстояния и размеров экономики (ВВП) торгующих партнеров, в данном случае штатов и провинций. Принимая во внимание размер Калифорнии, например, ее торговля с Онтарио должна быть в 10 раз больше, чем торговля Онтарио с Британской Колумбией, самым близким соседом Калифорнии. На самом же деле торговля Онтарио с Британской Колумбией в три раза больше, чем с Калифорнией. Даже самая тонкая граница в мире имеет большой отрицательный эффект на торговлю.

Северо-восточная граница США и Канада имеет протяженность 3 987 миль – это самая длинная неохраняемая международная граница в мире. Положение примечательным образом иное, чем с южной границей с Мексикой. Граница охраняется – не так уж строго для многих граждан США – чтобы предотвратить проникновение нелегальных иммигрантов. Есть даже предложения построить забор вдоль всех 1 933 миль границы. Такие барьеры являются препятствием для сближения стран Североамериканского континента.

Подготовил Роберт А.Марго.



# ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

## ВЗГЛЯД НА РАЗВИТИЕ В ТРЕХ ИЗМЕРЕНИЯХ



По мере роста мировой экономики, концентрация людей и производства увеличивается, как будто сила тяготения втягивает из в процветающие районы: растущие города, развитые регионы и соседние страны. Как и десятилетия назад в странах, где сейчас доход выше среднего, увеличение плотности в странах со средним доходом и доходом ниже среднего может усиливать чувство обделенности, по мере того, как расширяется экономическое расстояние между процветающими областями и теми, кто остался позади. Несмотря на то, что быстрый прогресс в развитии транспорта и коммуникаций все больше связывает между собой географически удаленные сообщества в всем мире и открывает новые возможности для взаимного обмена, политическая разобщенность, препятствующая потокам людей, капиталов и товаров, сохраняется. В первой части настоящего Доклада определяются пространственные измерения – плотность, расстояние и разобщенность – и описывается их эволюция в процессе экономического развития. В главах 1, 2 и 3 показано, как изменяется экономическая география на локальном, национальном и международном уровнях, и отмечается, что масштаб и темпы эти изменений сопоставимы с преобразованиями в экономической географии Северной Америки, Европы и Японии, происходившими в то время, когда они находились на такой же ступени развития. Этот обзор обобщенных фактов служит основой для анализа, содержащегося во второй части и политическим дискуссиям в третьей части Доклада.



На пыльной равнине в Западной Африке находится город с населением в 1,6 млн чел., редко упоминаемый в сводках мировых новостей. Река Нигер делит его на две половины – примерно по 800 тыс. чел каждая, – которые связаны между собой всего лишь двумя мостами. Интенсивность уличного движения настолько велика, что каждое утро по одному из этих мостов движется только входящий поток транспорта: микроавтобусы, велосипеды, мотоциклы, пешеходы и, иногда, легковые автомобили. Вечером покинуть центр означает присоединиться к потоку людей, направляющихся к остановкам микроавтобусов. Вереницы зеленых автофургонов, наполненных пассажирами, движутся в сторону жилых кварталов, которые находятся на расстоянии 20 км от города. Это – Бамако, Мали. Каждое утро город сжимается до размеров своего центра, а вечером вновь делает выдох.

С каждым вдохом и выдохом Бамако увеличивается в размерах. Это один из самых быстрорастущих городов мира. Естественный демографический прирост дополняется миграцией из сельских районов и других городов Мали. В 2008 г. численность его населения была на 50% выше, чем 10 лет назад, и сравнялась с численностью населения Будапешта, Дубаи или Варшавы. В Бамако в 10 раз больше жителей, чем в следующем по величине городе Мали, и он вмещает в себя 70% промышленных предприятий страны<sup>1</sup>. Новые жилые районы, *quartiers* – бывшие деревни – слились с остальной частью города на юге, востоке и западе. Некоторые жители Бамако теперь переезжают в пригороды в поисках более дешевой земли и некоторого покоя, но сохраняют

свою связь с городом, потому что он дает им средства к существованию.

Несмотря на трудолюбие своих жителей, Бамако остается одним из сравнительно тихих городов Западной Африки. Многие промышленные товары повседневного спроса доставляются сюда автотранспортом, проделывая путь в 1184 км из Абиджана, одной из столиц этого региона, население которой вдвое больше населения Бамако. В свою очередь, Абиджан кажется маленьким по сравнению с Лагосом, где деятельность настолько сконцентрирована, что его жители говорят, что живут в скороварке. Некоторые семьи снимают комнаты, чтобы поспать шесть часов, а затем уступить место другой семье. Чтобы сделать покупки, совсем не обязательно куда-то идти: например, водителям, застрявшим в бесконечных уличных «пробках» Лагоса, товары приносят или привозят на тележках. Для некоторых людей, таких как авторы генерального плана развития Лагоса, составленного в 1980 г., когда в городе было только 2,5 млн жителей, постоянный рост представляется «неорганизованным»<sup>2</sup>. Чем же так привлекательна жизнь в Лагосе, если в этот город, несмотря на скудность и преступность, продолжают стремиться мигранты?

Ответ прост: экономической плотностью. Лагос не является городом с самой высокой экономической плотностью в мире, ни даже городом с самой высокой плотностью населения. Первенство здесь принадлежит, соответственно, центральной части Лондона и городу Мумбаи. И, тем не менее, экономическое будущее Нигерии и рост Лагоса связаны между собой так же неразрывно, как экономика Великобритании и рост Лондона. Ни одна

страна не достигала высокого уровня развития без роста городов. По мере того как страны становятся богаче, экономическая активность все сильнее концентрируется в городах и мегаполисах. Эта географическая трансформация экономик кажется настолько естественной, что – на безличном суммарном уровне – воспринимается как нечто само собой разумеющееся. Однако движение к экономической плотности – это путь, позволяющий вырваться из нищеты, как для тех, кто по нему идет, так и для тех, кто отстал. Джейн Джейкобс, известная исследовательница развития городов, не имела в виду Бамако и Лагос, когда писала: «Экономика столичного города, если она функционирует правильно, постоянно превращает множество бедняков в представителей среднего класса, множество неграмотных – в квалифицированных работников, а множество неискушенных – в опытных граждан. Города не притягивают средний класс. Они создают его»<sup>3</sup>. К этому она могла бы добавить: по мере того как Лагос и Бамако будут расти, они заполнят пустующую центральную часть Западной Африки.

В этой главе вводится понятие плотности – первого из географических измерений развития, – определяемой как экономическая масса, или продукция, произведенная на единице земельной площади. Проследившая эволюцию плотности в процессе развития, настоящая глава содержит обобщенные факты о том, как плотность в стране растет вместе с урбанизацией, сначала резко, затем медленнее. Эти изменения связаны сначала с расхождением показателей уровня жизни между районами с экономической плотностью и районами, где она отсутствует; а затем с их сближением. Таким образом, показатели уровня жизни в районах с разной плотностью, например, в городских и сельских поселениях, в конечном счете, сближаются. Даже внутри городов, где густонаселенные трущобы соседствуют с «официальными» кварталами, различия медленно стираются по мере развития. Но это сближение не происходит само по себе. Оно требует создания институтов для управления земельными рынками, инвестиций в инфраструктуру, а также своевременных и эффективных мер вмешательства.

Основные выводы:

- **Концентрация экономической активности растет по мере развития.** Самые густонаселенные территории и населенные пункты находятся в развитых странах. Но путь к этим уровням, называемый в настоящем Докладе «урбанизацией», не является прямолинейным. Доля населения страны, проживающая в мелких и крупных городах, стремительно растет в период преобразования аграрной экономики в индустриальную, что, как правило, совпадает с переходом от низкого к среднему доходу. Темпы урбанизации после этого замедляются, но экономическая плотность в постиндустриальной экономике продолжает расти, так как услуги характеризуются еще большей плотностью, чем промышленность.
- **Различия в благосостоянии между сельскими и городскими районами и внутри городов сокращаются по мере развития.** На ранних ступенях развития географические различия в благосостоянии велики. По мере развития эти различия могут сначала увеличиваться. Разрыв между сельскими и городскими районами по доходам, бедности и уровню жизни начинает сокращаться в процессе роста экономики; это происходит быстрее в отношении доступа к социальным услугам и в районах с более энергичным ростом. Внутригородские различия в благосостоянии и жилищных условиях – наиболее очевидные в неформальных населенных пунктах или трущобах – держатся гораздо дольше и сокращаются только на поздних ступенях развития.
- **Ни темпы урбанизации, ни ее связь с экономическим ростом не являются беспрецедентными.** Сегодня развивающиеся страны плывут по водам, нанесенным на карту развитыми странами, которые пережили аналогичный наплыв населения в мелкие и крупные города. Скорость аналогична, маршруты те же. Что отличается сегодня, так это размер корабля: абсолютная численность людей, ежегодно вливающих в состав городского населения сегодняшних развивающихся стран, значительно выше, чем даже в странах, «индустриализовавшихся совсем недавно, таких как Республика Корея и Тайвань, Китай. В следующих главах настоящего Доклада исследуются политические последствия этого сходства и различия.

### Определение плотности

Плотностью называется экономическая масса на единицу земли, или географическая компактность экономической активности. Это условное обозначение уровня произве-

денной продукции – и, следовательно, произведенного дохода – на единицу земельной площади. Плотность, например, можно измерять как добавленную стоимость или валовой внутренний продукт (ВВП), произведенный на 1 км<sup>2</sup> земли. Учитывая, что высокая плотность требует географической концентрации труда и капитала, она тесно связана с занятостью и плотностью населения. Плотность является определяющей характеристикой городского населения.

### *Экономический мир не плоский*

Географическое распределение экономической активности при любом разрешении является неравномерным. Вне зависимости от рассматриваемого географического масштаба, будь это государство или административная единица, например провинция или округ, существует иерархия плотности. Вверху находится главный город, а внизу – сельскохозяйственные земли или сельские районы. Между ними располагается континуум населенных пунктов разной плотности.

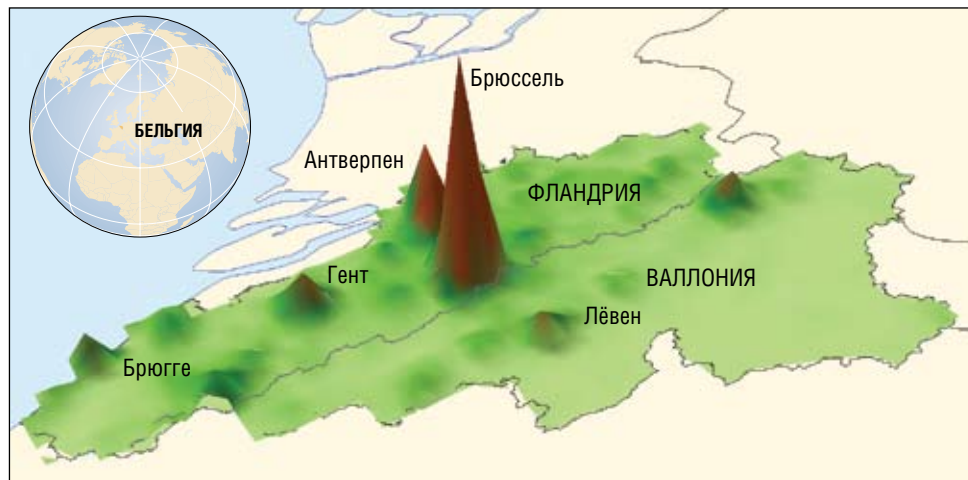
Географическая неравномерность, или «ухаби́стость», экономической массы имеет тенденцию увеличиваться вместе с размером страны. Но даже в экономической географии малых стран есть «ухабы». Бельгийский город Брюссель имеет территорию в 161 км<sup>2</sup>, из которых 159 км<sup>2</sup> используются для несельскохозяйственных целей. На этой небольшой территории 350 тыс. работников создают ВВП в 55 млрд евро, т. е. на 1 км<sup>2</sup> земли приходится более 2 тыс. работников, которые ежегодно производят услуги и товары стоимостью около 350 млн евро. Брюссель имеет не только высокую плот-

ность ВВП и занятости; это город с самой высокой плотностью населения среди всех европейских (ЕС-27) территорий, классифицированных согласно Номенклатуре территориальных единиц для целей статистики (NUTSI) –: свыше 6 тыс. чел. на 1 км<sup>2</sup>, что в 18 раз больше, чем в среднем по Бельгии<sup>4</sup>. Для сравнения, плотность населения Лондона и Мадрида составляет около 5 тыс. чел. на 1 км<sup>2</sup>.

Этот показатель значительно отличается от плотности населения в сельскохозяйственных районах Бельгии. В регионе Фландрия (Vlaams Gewest) для сельского хозяйства используется 6 323 км<sup>2</sup> земли. Площадь региона почти в 40 раз больше площади Брюсселя, но занятость в нем составляет лишь 13% занятости в Брюсселе, а ВВП – лишь 4,5%, т. е. плотность занятости и плотность ВВП составляют всего лишь 7 работников и 330 тыс. евро на 1 км<sup>2</sup>. Соотношение показателей плотности производства в Брюсселе и Фландрии составляет 1000 : 1. Между городским Брюсселем и сельской Фландрией находится ряд населенных пунктов, каждый из которых имеет различную плотность (см. карту 1.1). В городах Антверпен, Брюгге, Гент и Левен средний объем производства составляет 22 млн евро, а плотность занятости – 342 работника на 1 км<sup>2</sup><sup>5</sup>.

Таким образом, и в развитых, и в развивающихся странах экономический ландшафт неровен. Но топография не соответствует простой дихотомии «город–деревня». Континуум плотностей создает портфель населенных пунктов. На первом месте стоит ведущий, главный или крупнейший город. Ниже главного города находится

**Карта 1.1** Ландшафт экономической массы неровен даже в такой небольшой стране, как Бельгия



Источник: Группа подготовки ДМР 2009 и Группа по исследованиям в области развития Всемирного банка, на основе субнациональных оценочных показателей ВВП за 2005 г. См. также: Nordhaus 2006.

целый спектр поселений: второстепенные города, малые городские центры, поселки городского типа и деревни (см. рис. 1.1). В некоторых странах, таких как Франция и Мексика, различие в размерах между двумя верхними городами огромно. По сравнению с Парижем, население которого составляет 10 млн чел., Марсель, второй город Франции, кажется маленьким, при населении в 1,5 млн чел.. Мехико, население которого составляет 22 млн чел., более чем в четыре раза превосходит по численности Гвадалахару, второй город Мексики. Напротив, в Индии и США различие по величине между двумя крупнейшими городами относительно невелико. Мумбаи и Дели, население каждого из которых превышает 22 млн чел., стоят в иерархии плечом к плечу. Население Нью-Йорка – 22 млн чел., Лос-Анджелеса – 18 млн.<sup>6,7</sup>

**Возникающий портфель населенных пунктов**

Хотя рост городов кажется хаотическим, лежащие в его основе модели подчиняются жестким правилам (см. рис. 1.2). Иерархию городов страны характеризуют две прочные закономерности:

- правило «ранг–размер»: положение города в иерархии и численность его населения прямо пропорциональны;
- закон Гибрата: темпы роста численности населения города не зависят от его размера.

Согласно конкретному случаю применения правила «ранг–размер», известному как закон Зипфа, население любого города равняется населению крупнейшего города, деленному на ранг этого города в иерар-

**Рисунок 1.1 От дихотомии к континууму: портфель территорий**

Экономика района в упрощенном виде



...и более реальное представление

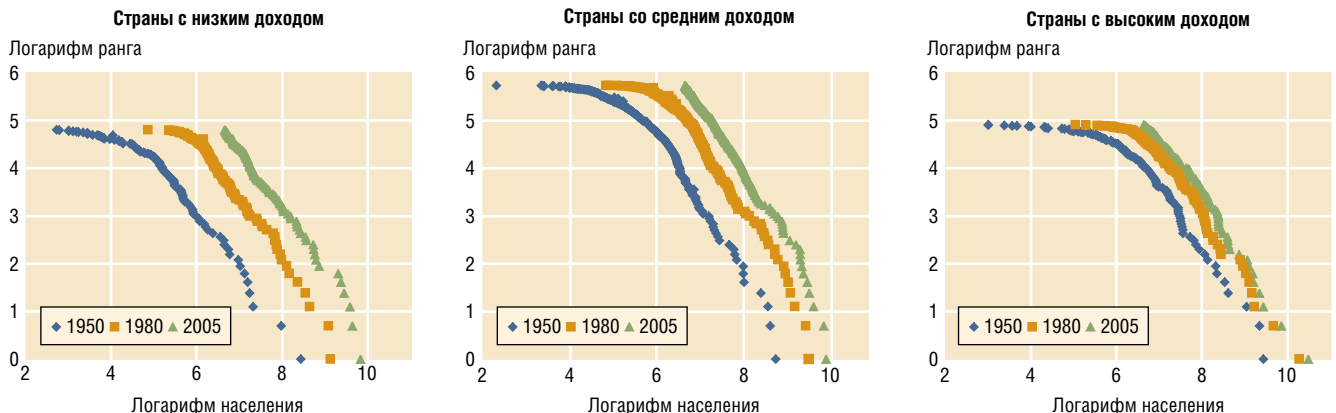


Источник: Группа подготовки ДМР 2009.

хии городов страны (см. вставку 1.1)<sup>8</sup>. Еще в 1682 г. Александр Леметр заметил систематическую модель в размерах городов Франции<sup>9</sup>. Для всех классов страны распределение их относительного размера оставалось стабильным с течением времени, даже при условии роста доходов и численности населения (см. рис. 1.2). Несмотря на заботу о «первенстве» среди городов, «портфель населенных пунктов» является постоянной чертой экономического развития.

Населенные пункты разных размеров дополняют друг друга. Мегалополисы, второстепенные города, рыночные города и сёла связаны друг с другом посредством своих дополнительных функций (см. вставку 1.2). Первый город часто, но не всегда, является административным центром государства и местопребыванием политической власти: таковы Пномпень в Камбодже, Яунде в Камеруне и Богота в Колумбии. Кроме того, ведущий город страны, как правило, наиболее диверсифицирован как в плане предоставления товаров и услуг, так и в отношении культурных и других достопримечательностей. Что касается культурных достопримечательностей, вспомните Бродвей в Нью-Йорке, Сиднейский оперный театр, парижский

**Рисунок 1.2 Почти закон: распределение относительного размера поселений остается стабильным с течением времени**



Источник: United Nations 2006с.

Примечание. Каждая точка представляет район агломерации с населением 750 тыс. чел. или более.

### ВСТАВКА 1.1 Два закона и одно правило: эмпирические закономерности распределения размера городов в стране

Правило «ранг-размер», открытое в 1913 году, можно выразить следующим образом: ранг  $r$ , присвоенный городу, имеющему размер  $S$ , в определенной степени обратно пропорционален  $S$ . Особый случай, когда, по оценке, эта степень равна  $-1$ , называется правилом Ципфа и назван в честь лингвиста Джорджа Ципфа. О распространности правила «ранг-размер» свидетельствует опыт не только больших городов в странах с различным уровнем дохода, но также и опыт целых стран. Несмотря на то, что американская иерархия городов широко распространилась на Западе и на Востоке, данное правило хорошо отражает распределение размеров городов США на протяжении каждого десятилетия в период с 1790 по 1950 г.<sup>3</sup> Даже сегодня правило «ранг-размер» продолжает хорошо отражать распределение размеров городов США (см. рис. ниже). Это действительно так, несмотря на свидетельства о том, что со временем правило изменилось и несколько «усреднилось», так что общее распределение размеров городов в США стало более равномерным, а также о том, что данное

правило не может охватить крайности в распределении размеров городов США, что является общим выводом для многих стран. Более того, правило «ранг-размер» проявляется в таких непохожих странах, как Казахстан и Марокко, демонстрируя новые свидетельства своей универсальности (см. рис. ниже).

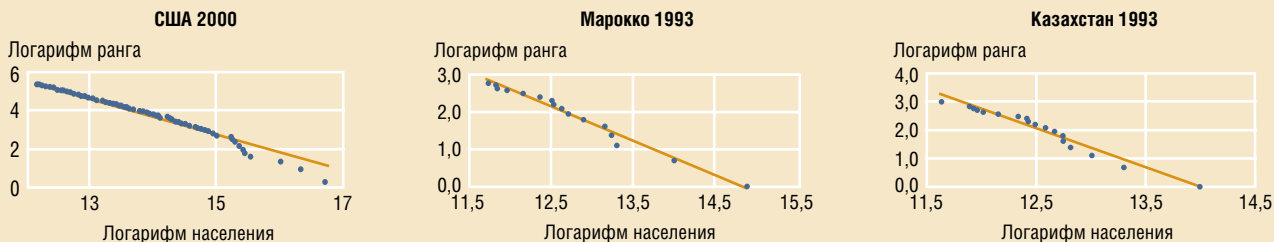
Вопрос о том, является ли правило «ранг-размер» теоретически обоснованным, по-прежнему остается предметом обсуждения. Можно доказать, как оно вытекает из закона Гибра (Gibrat), который подразумевает, что рост городов происходит параллельно. Это утверждение согласуется с отсутствием каких-либо системных различий между городами в отношении роста. Но это не означает, что политика не может повлиять на размер города и его экономическое состояние. Города способны возвышаться и опускаться в национальной иерархии в результате выбора эффективной или неэффективной политики, и в жизни это именно так и происходит. Кроме того, даже временное отклонение от параллельного пути роста может иметь

долгосрочные последствия для благосостояния жителей города. Что же касается того, что степень в правиле «ранг-размер» равна  $-1$  и закон Ципфа действует на практике, то многие исследователи сходятся на том, что обычно этого не происходит.

Общий вывод из правила «ранг-размер» состоит в том, что в отдельно взятой стране или области сосуществуют города разной величины. Даже наиболее развитые страны обладают портфелем населенных пунктов разных размеров, от самых маленьких до больших, которому противостоит мегаполис или группа городов одного размера. Агломерация представляет собой баланс между центростремительной и центробежной силами. Точка равновесия может различаться в зависимости от сектора, вида экономической деятельности и типа предприятий.

Представлено Марком Робертсом  
a. Madden 1956, цит. в Kim and Margo 2004.  
b. Gabaix and Ioannides 2004, p. 14.  
c. Gabaix and Ioannides 2004, pp. 16–17.

#### Действие правила «ранг-размер» для таких непохожих стран, как США, Марокко и Казахстан



Источники: график по США взят из Rose (2005); графики по Казахстану и Марокко основаны на данных по городам и городским агломерациям, взятых из Brakman, Garretson, and Marrewijk (2001)

Лувр. Но вспомните и Порт-оф-Спейн, столицу Тринидада и Тобаго, которая известна ежегодным карнавалом, привлекающим множество туристов.

В то время как первый город составляет вместе с соседними городами ядро столичного мегаполиса, другие крупные городские центры или менее крупные города выступают для экономики и общества в качестве региональных «фокальных центров». Например, они являются местными центрами финансового сектора, обслуживающими окрестные районы. В Дюссельдорфе, Гамбурге, Ганновере и Мюнхене расположены региональные фондовые биржи, а также местные кластеры венчурных предприятий<sup>10</sup>. Даллас и Атланта возникли как региональные центры торговли и финансов на Нижнем Юге США, и в обоих находятся региональные офисы Федерального резервного банка<sup>11</sup>. Крупные городские центры и второстепенные города также выступают в качестве местных политических центров

и обладают высокоразвитым потенциалом в области здравоохранения, образования и культуры. Хайдарабад, столица штата Андхра-Прадеш, с многочисленными университетами, головными институтами в области технического образования и частными медицинскими колледжами, является важным образовательным центром Южной Индии.

Эти крупные города регионального значения связаны с более мелкими городами и поселками. Рурская область Германии, район Рандстад в Нидерландах и городская агломерация Паданг-Медан на индонезийской Суматре представляют собой объединения городов. Менее крупные города в этих районах создают узкоспециализированные городские центры, как правило, фокусирующиеся на изделиях обрабатывающей промышленности, а также на производстве традиционной и стандартизированной продукции. Господствующим правилом является симбиоз: более крупные города помогают мелким,

### ВСТАВКА 1.2 Портфель городских поселений Республики Корея

Семь населенных пунктов в иерархии городов Республики Корея являются примером высококоразвитого портфеля городских поселений. Это Сеул, Пусан, Дэгу, Ансан, Гуми, Чонып и Сунчхан.

Сеул находится на вершине иерархии. Он расположен в 50 километрах от границы Республики Корея с КНДР в бассейне реки Хан, является столицей страны и вмещает в себя около четверти ее населения (т. е. 9,76 млн чел.) Это политическое и культурное «сердце» страны. Характерна специализация города на деловых услугах, финансах, страховании, операциях с недвижимостью, а также на оптовой и розничной торговле. В целом, услуги составляют 60% объема продукции местной экономики. Кроме того, Сеул специализируется на издательской и типографской деятельности, а также на проектировании и пошиве модной одежды; в этих двух отраслях занято более половины трудовых ресурсов городского промышленного производства, общая численность которых составляет 465 тыс. чел.

Следующими в иерархии городов являются Пусан и Дэгу. Население Пусана составляет 3,7 млн чел.; это второй по величине город Кореи. Его морской порт в юго-восточной оконечности Корейского полуострова является одним из крупнейших в мире и принимает более 6,5 млн контейнерных судов в год. Дэгу представляет собой мегаполис с численностью населения в 2,5 млн чел., в котором преобладают текстильная и швейная промышленность, а также производство и сборка автомобильных узлов. С 1970 через Дэгу проходит скоростная автострада Кёнбу из Пусана в Сеул. Ежедневно между Сеулом и Дэгу осуществляется около 20 авиарейсов, а с 2001 г. города соединил выс коскоростной железнодорожный экспресс.

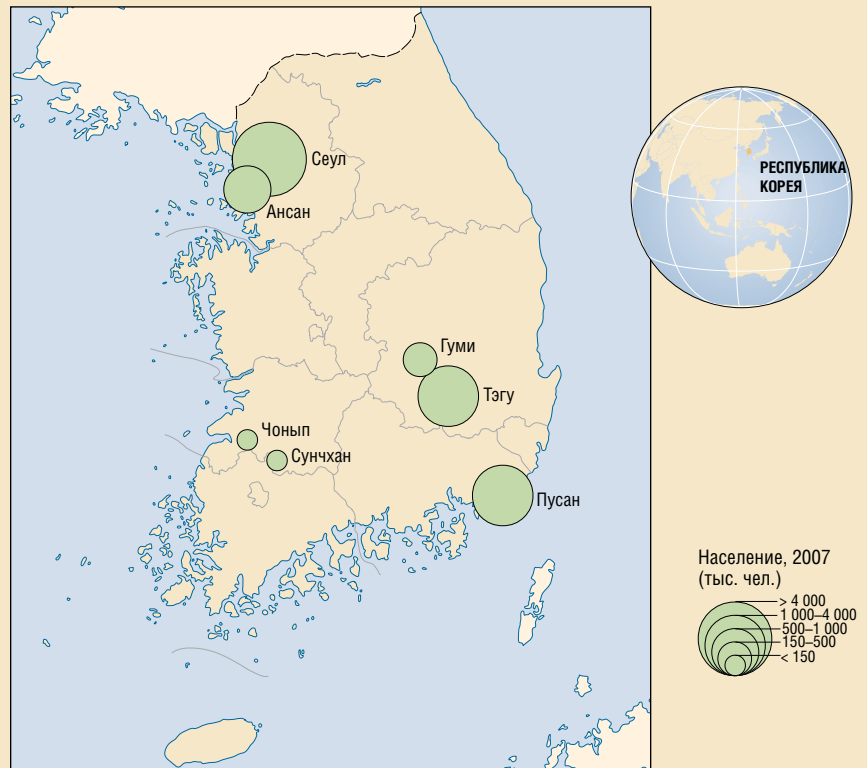
Значительно ниже в иерархии расположены Ансан и Гуми, менее крупные города с населением 679 и 375 тыс. чел., соответственно. Ансан расположен в провинции Кёнги и относится к Сеульскому столичному региону, являясь частью пригородной зоны Сеула. Гуми находится в провинции Кёнбок, на юго-востоке страны. Как часто бывает с небольшими городами, Ансан и Гуми больше специализируются на производстве, прежде всего стандартизованном, чем города, стоящие в иерархии выше них. Хотя оба города являются производственными центрами, они различаются своей специализацией. Гуми специализируется в радиотелевизионной промышленности и производстве коммуникационного оборудования, на долю которых приходится 50% местных трудовых ресурсов. Ансан специализируется в таких высокотехнологичных отраслях промышленности, как производство электрооборудования, компьютеров и

офисной техники. В нем также находятся производственные комплексы нескольких отраслей тяжелой промышленности: почти 14 тыс. работников, или 4,7% местных производственных трудовых ресурсов заняты в производстве металлоизделий.

В самом низу иерархии находятся Чонып и Сунчхан, расположенные в провинции Чонбук. Они находятся на стыке городских и сельских территорий. В частности, притом что население Чоныпа достаточно велико (129 050 чел.), каждый четвертый житель города является фермером. Также и Сунчхан является сельским городом: половина из его 32 012 жителей – фермеры. Однако в той или иной степени они заняты также и в промышленном производстве: либо в традиционных ресурсных отраслях, как в Чоныпе, либо в производстве продуктов питания и напитков, как в Сунчхане.

Представлено Парк Сам Окком.

#### Сеул возглавляет иерархию населенных пунктов Республики Корея



Источники: Группа подготовки ДМР 2009, с использованием данных Национального статистического бюро Республики Корея.

и наоборот. Например, крупные города зависят от менее крупных в ежедневной доставке рабочей силы на работу и обратно<sup>12</sup>.

Такие же взаимовыгодные связи, как между крупными и мелкими городами, существуют между мелкими городами и поселками, а также между поселками и сельскими поселениями. Поселки являются связующим звеном между сельскими и город-

скими районами. Они выступают в качестве рыночных центров для сбыта сельской и сельскохозяйственной продукции, в качестве стимуляторов сельского несельскохозяйственного труда, в качестве мест сезонной работы для фермеров и в качестве средства достижения «эффекта масштаба» в послесреднем образовании и услугах медицинской помощи. И снова правилом

является симбиоз. Города получают поддержку от сельскохозяйственной деятельности аграрных районов, а их процветание, в свою очередь, «переливается» в деревни посредством предоставления возможностей для несельскохозяйственной занятости. Во Вьетнаме крестьяне осуществляют сезонную миграцию в города для трудоустройства в строительной отрасли, а потом возвращаются, чтобы вложить заработанные деньги в свои фермы<sup>13</sup>. Фермеры в Макуэни (Кения) используют несельскохозяйственный доход для инвестиций в террасирование, посадку деревьев, очистку участков от кустарника, строительство домов и образование своих детей. Фермеры в полузасушливом регионе Диурбель в Сенегале отреагировали на рост городского спроса на мясо тем, что стали больше вкладывать не в производство земельных орехов, а в животноводство<sup>14</sup>.

### *Измерение плотности*

На ограниченном пространстве, таком как район или город, сложно провести измерение валового продукта. Даже для развитых стран оценки объемов производства, как правило, публикуются только для относительно крупных субнациональных регионов (первоуровневым и административным единицам, таких как провинции или штаты). На этом уровне важные различия в экономической плотности легко усредняются. Но к счастью, как было показано ранее на примере Бельгии, объем производства и плотность населения тесно связаны. Достоверные оценки численности населения более доступны, даже для деревень и небольших поселков, так как в большинстве стран перепись населения проводится каждые десять лет.

Тесная взаимосвязь между плотностью населения и экономической массой согласуется с тем, что городские регионы являются конгломератами потребителей и производителей, покупателей и продавцов, а также компаний и работников. Для типичного городского региона градиент плотности населения по мере удаления от центра города аналогичен соответствующему градиенту плотности занятости<sup>15</sup>. Как указывалось выше, размер доли населения страны, проживающей в городских районах, непосредственно связан с «ухабистостью» экономической географии. По мере развития страны распределение плотности из равномерного превращается в весьма неравномерное. Таким образом, урбанизация является синонимом тенденции к повышению уровня территориальной агломерации в стране. Доля городского населения страны служит хорошим замещающим показателем доли населения,

живущего в регионах с высокой плотностью, а, тем самым, показателем «ухабистости» экономической географии страны.

В настоящем Докладе предлагается использование индекса агломерации, рассчитанного с применением систем географической информации, в качестве показателя плотности. В разных странах используются разные индикаторы урбанизации, что осложняет сопоставление данных и расчет агрегатных показателей. Индекс делает возможным более последовательное сравнение уровней урбанизации (или, соответственно, агломерации, плотности или географической концентрации экономической активности) в странах.

Индекс определяет район площадью в 1 км<sup>2</sup> как городской, агломерированный или характеризующийся высокой плотностью, если он удовлетворяет следующим трем условиям:

- плотность населения на нем превышает пороговую (150 чел. на 1 км<sup>2</sup>);
- у него имеется доступ к значимому населенному пункту за умеренное время в пути (60 мин. по шоссе);
- населенный пункт, к которому у него имеется доступ, является достаточно крупным, чтобы превысить порог численности населения (более 50 тыс. жителей).

Во вставке 1.3 обобщаются логическое обоснование и методология, лежащие в основе индекса.

Одним из преимуществ индекса агломерации является то, что он включает в себя как плотность, так и местное расстояние до зоны плотности. Кроме того, основываясь на критериях плотности населения и доступности значимого рынка, индекс приближается к тому, чтобы дать экономическое определение региона, способного получать выгоду от экономики, достигаемой в результате агломерации, и вносить в нее свой вклад. Хотя экономическая плотность является и причиной, и следствием экономики, достигаемой в результате агломерации, доступность экономической массы из других частей города облегчает максимальное использование данной выгоды. Это особенно применимо к сектору услуг, где часто оказывается необходимым личный контакт между партнерами. транспортная инфраструктура способствует повышению экономической плотности, снижая потребность в распределении ценных земельных угодий для бытового использования в городских центрах и вблизи них,

Поездка на работу на машине или на высокоскоростном общественном транс-



### ВСТАВКА 1.3 Расчет индекса агломерации

В ООН ведется база данных *World Urbanization Prospects* («Перспективы урбанизации в мире»), являющаяся ценным источником информации. В ней содержатся данные о доле городов и о населении для 229 стран, начиная с 1950 г. Однако эти данные основаны на страновых определениях, которые могут значительно отличаться друг от друга. В настоящем Докладе предлагается новый показатель агломерации, основанный на стандартном определении «городского» или агломерированного района, с использованием метода, кратко представленного в Chomitz and others (2007) и разработанного более подробно в Uchida and Nelson (2008).

Это не означает, что данные *World Urbanization Prospects* неверны. Скорее, следует обратить внимание на трудности измерения урбанизации, по аналогии с измерением бедности. В каждой стране существует свой порог бедности и собственные критерии для отслеживания динамики национального коэффициента бедности. Однако эти индикаторы не позволяют проводить достоверное сравнение уровня бедности между странами, и их невозможно использовать для расчета агрегатных показателей бедности для групп стран. Преимущество стандартного индикатора бедности (например, такого как численность населения, живущего менее чем на 1 или 2 долл. в день, скорректированная с учетом различий между странами по покупательной способности) состоит в том, что он делает возможными международные сравнения и расчеты, с помощью которых можно агрегировать показатель бедности для регионов и мира в целом. Индекс

агломерации позволяет производить такие сравнения и агрегирование.

Методику, лежащую в основе расчета индекса агломерации, можно сформулировать следующим образом:

- **Определение порогов.** Чтобы быть классифицированным как «городской» с использованием индекса агломерации, район должен удовлетворять трем критериям, основанным на: (1) минимальной численности населения, позволяющей отнести населенный пункт к категории значимых; (2) минимальной плотности населения; (3) максимальному времени в пути (по дороге) до значимого населенного пункта.
- **Определение центров значимых населенных пунктов.** Это обозначение на карте относится к городам, которые удовлетворяют критерию минимальной численности населения, с использованием базы данных о населенных пунктах Глобального проекта по составлению карт городских и сельских районов (GRUMP)<sup>a</sup>;
- **Определение черты значимого населенного пункта.** Черта, окружающая центр значимого населенного пункта, определяется на основании максимального времени в пути до центра населенного пункта.
- **Создание сеток плотности населения.** Эти сетки создаются в пространственном разрешении 1 км с использованием двух глобальных источников данных о населении, основанных на сетках плотности: GRUMP и LandScan<sup>b</sup>;

- **Выделение районов.** Определение ячеек сетки, удовлетворяющим пороговым значениям всех трех критериев.

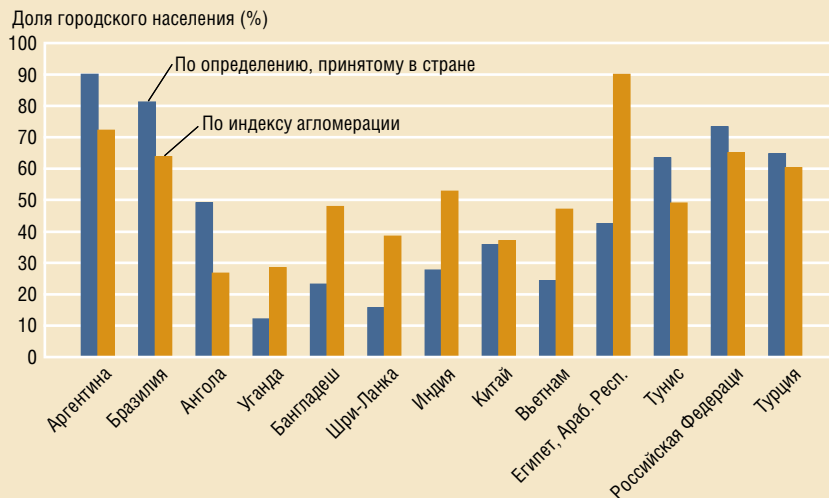
- **Агрегирование населения в клетках сетки.** Результат аналогичен численности городского населения. Отношение этого показателя к общей численности населения страны представляет собой индекс агломерации, суммарный индикатор доли населения, живущего в районах с высокой плотностью.

При расчете этого индекса в настоящем Докладе используется стандартный набор пороговых величин: минимальная численность населения населенного пункта – 50 тыс. чел., плотность населения – 150 чел. на 1 км<sup>2</sup>; время в пути до ближайшего крупного города – 60 мин.

Пороговые величины плотности и времени в пути взяты из Chomitz, Buys and Thomas (2005). Порог плотности аналогичен используемому Организацией по экономическому сотрудничеству и развитию (ОЭСР). Порог в 50 тыс. чел. для значимого населенного пункта применим для условий как развивающихся, так и развитых стран. Во многих развивающихся странах более 10% всего населения живет в городских центрах с численностью населения от 50 до 200 тыс. чел. В качестве примеров можно привести Чили в 2002 г., Бразилию в 2000 г. и Малайзию в 2000 г.; во всех этих странах около 17% населения проживало в городских центрах с численностью жителей от 50 до 200 тыс. чел. Из общей численности городского населения Индии в 2001 г. 20% проживало в населенных пунктах такого размера.

Согласно базе данных *World Urbanization Prospects*, доля городского населения во всем мире в 2000 г. составляла 47%. При использовании вышеприведенных базовых критериев это соотношение равно 52%, но если считать минимальной численностью населенного пункта 100 тыс. чел., то показатель составит 44%, согласно индексу агломерации. Но и эта цифра может расходиться со страновыми оценками (см. рис. слева).

#### С помощью международно-сопоставимого индекса агломерации можно получить показатели численности городского населения, отличающиеся от национальной статистики



Источники: Chomitz, Buys, and Thomas 2005; Nelson 2008; Satterthwaite 2007; United Nations 2006c.

a. База данных о населенных пунктах GRUMP была разработана Информационной сетью (CIESIN) Центра международной науки о земле при Колумбийском университете (<http://sedac.ciesin.columbia.edu/gpw/index.jsp>).

b. База данных LandScan разработана Национальной лабораторией в г. Ок-Пидж (<http://www.ornl.gov/sci/landscan/>)

порте является роскошью, которая далеко не в одинаковой степени доступна жителям развитых стран, ездящим на работу из пригородов, и их коллегам в развивающихся

странах. Таким образом, для каждого отдельно взятого географического расстояния доступность города в развивающихся странах, как правило, будет ниже из-за

необходимости пользоваться альтернативными, требующими более значительных затрат времени видами транспорта, такими как ходьба, велосипед или неэффективный общественный транспорт на плохих дорогах. В индийском Мумбаи 44% населения ходят на работу пешком<sup>16</sup>, а в китайском Хэфэе более 70% жителей ходят пешком или ездят на велосипеде<sup>17</sup>.

Подобные различия в доступности определяют форму и очертания города. Когда большинство людей ходит на работу пешком, город, скорее всего, моноцентричен и густонаселен в центре. В Мумбаи половина всех работников проделывают по дороге на работу путь длиной менее 2 км, что позволяет предположить, что они живут близко от места работы. Аналогичным образом, в Великобритании в XIX в. для получения преимуществ агломерации в промышленных районах рабочим приходилось жить рядом с предприятием. Центры индустриальных городов были густо населены, и переполненное жилье не было редкостью. Всё это изменилось только с внедрением электрического трамвая.

В определении доступности, а, следовательно, формы и очертаний городов, могут также быть важны черты физической географии. До о-ва Манхэттен в Нью-Йорке трудно добраться, просто из-за его географического положения, поэтому на нем построены небоскребы и он имеет классическую моноцентрическую структуру, а половина наемных работников здесь трудятся в радиусе трех миль от Уолл-стрит. Напротив, в Лос-Анджелесе та же доля наемных работников трудится в радиусе 11 миль от центра<sup>18</sup>. В результате: экономическая плотность в Нью-Йорке составляет 1,44 млрд долл. США валового продукта на 1 км<sup>2</sup>, а в Лос-Анджелесе – 0,49 млрд<sup>19</sup>.

В Великобритании Стивенидж, Базилдон и Кроли являются городами, из которых жители ездят на работу в Лондон. Около 11% ВВП Лондона производится жителями этих пригородов<sup>20</sup>. Аналогичным образом, в США ежедневно поток работников ездит в Вашингтон из соседних штатов Мэриленд и Виргиния. В 2005 г. чистый вклад тех, кто ездит из этих штатов, в объем продукции Вашингтона составил 36,4 млрд долл. Только округ Монтгомери в штате Мэриленд, находящийся на небольшом, легко преодолеваемом расстоянии от округа Колумбия, внес в валовой продукт Вашингтона вклад в 6,4 млрд долл.<sup>21</sup>

Важнейшим достоинством индекса агломерации является его сопоставимость по странам. Здесь у индекса есть преимущество перед базой данных ООН *World Urbanization Prospects*, которая отражает «фактическое

население, проживающее в областях, классифицируемых как городские согласно критериям, используемым в каждом районе или стране»<sup>22</sup>. Гетерогенность показателей внутри стран может сделать межстрановые сравнения ошибочными. Вот несколько примеров:

- *Индия.* Согласно критерию определения городской территории, используемому Замбией или Саудовской Аравией, когда городом считается населенный пункт с населением, равным или превышающим 5 тыс. чел., доля населения Индии, проживающего в городских районах, в 1991 г. составила бы 39% вместо официально приведенных 26%. Это произошло бы потому, что 113 млн жителей 13 376 деревень считались бы городским населением.
- *Мексика.* Основываясь на официальном критерии Мексики, согласно которому населенные пункты с населением 2,5 тыс. чел. или более считаются городскими, в 2000 г. доля городского населения страны составила 74,4%. Но если бы порог численности населения населенного пункта был повышен до 15 тыс. чел. (например, в Нигерии и Сирии этот порог составляет 20 тыс. чел.), этот показатель снизился бы до 67%.
- *Маврикий.* В 2000 г. около четверти населения Маврикия проживало в населенных пунктах численностью от 5 до 20 тыс. чел.. Некоторые из этих населенных пунктов являются столицами областей, но ни один из них не был классифицирован как городской. Если бы они были признаны городскими, то доля городского населения составила бы не меньше половины, а более двух третей.

На региональном уровне, согласно данным *World Urbanization Prospects*, Южная Азия представляет собой парадокс, являясь наименее урбанизированным (27% городского населения), но при этом наиболее густонаселенным регионом мира. Если использовать индекс агломерации, то доля городского населения в Южной Азии в 2000 г. составит 42%, а Азия окажется более урбанизированной, чем Африка к югу от Сахары, а также Южная Азия и Тихоокеанский регион (рис. 1.3). Данные *World Urbanization Prospects* также представляют загадку в отношении стран Латинской Америки и Карибского бассейна. Доля городского населения в этом регионе в 2000 г. была выше, чем в Восточной Европе и Центральной Азии, и почти на одном уровне с ОЭСР. Средний ВВП на душу населения стран ОЭСР превышает ВВП среднестатистической страны Латинской Америки более чем

в шесть раз. В то же время – что выглядит более рационально – индекс агломерации показывает, что доля городского населения в странах Латинской Америки и Карибского бассейна в 2000 г. приближалась к доле городского населения в Восточной Европе и Центральной Азии и была на 15% ниже, чем в странах ОЭСР.

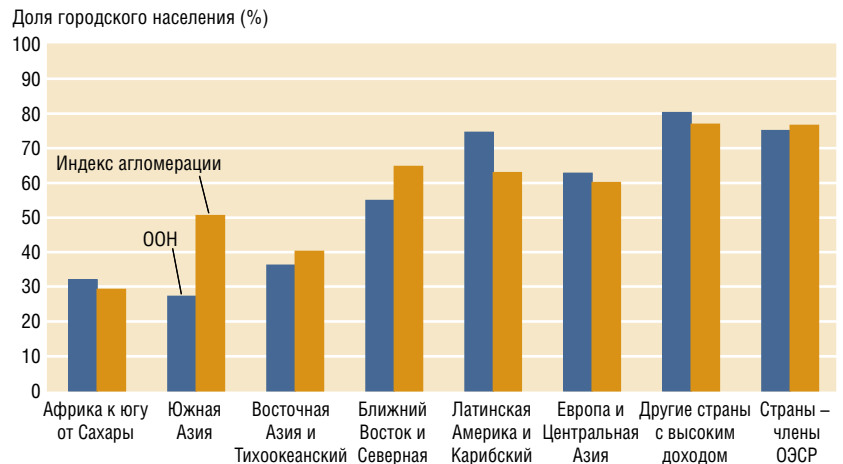
Несмотря на эти недостатки, данные *World Urbanization Prospects* являются единственной достоверной информацией для диахронических сравнений. Индекс агломерации доступен только для 2000 г., так как данные временного ряда по дорожным сетям, необходимые для оценки времени в пути, довольно труднодоступны. Таким образом, индекс агломерации и базу данных *World Urbanization Prospects* следует рассматривать в качестве взаимодополняющих источников данных для исследования урбанизации и плотности, и в настоящем Докладе используются как индекс агломерации, так и данные *World Urbanization Prospects*<sup>23</sup>. Расчет сопоставимых индикаторов доли городского населения в прошлом был возможен хотя бы для немногих стран; в перспективе это должно стать приоритетом для всех стран.

### Экономическая концентрация: чем богаче, тем плотнее

На ранних ступенях развития, когда экономика является преимущественно аграрной, люди живут, рассредоточившись по земле. Даже крупнейшие города кажутся маленькими. Городскими населенными пунктами часто являются маленькие портовые города и рыночные поселки, обслуживающие потребности села и реализующие торговые излишки сельского хозяйства. Индустриализация приносит с собой быстрый процесс урбанизации: рождаются новые города и расширяются существующие. Когда люди собираются в эти города быстрее, чем раздвигаются городские границы, население и экономическая плотность растут. На довольно раннем этапе развития страны это приводит к возникновению иерархии населенных пунктов.

Итак, два перехода характеризуют экономическое развитие. Первый вызывает движение от преимущественно аграрного хозяйства к экономике, значительно сильнее ориентированной на производство. Второй переход, происходящий на гораздо более высоком уровне развития, приводит к превращению в экономику, ориентированную на услуги. Первая фаза урбанизации, происходящая в более высоком темпе, совпадает с переходом от сельской экономики к городской. Вторая фаза урбанизации, происходящая в более медленном темпе и на значительно более высокой сту-

Рисунок 1.3 Индекс агломерации помогает сравнить уровень урбанизации в регионах



Источники: Chomitz, Buys, and Thomas 2005; Nelson 2008; Satterthwaite 2007; United Nations 2006c.

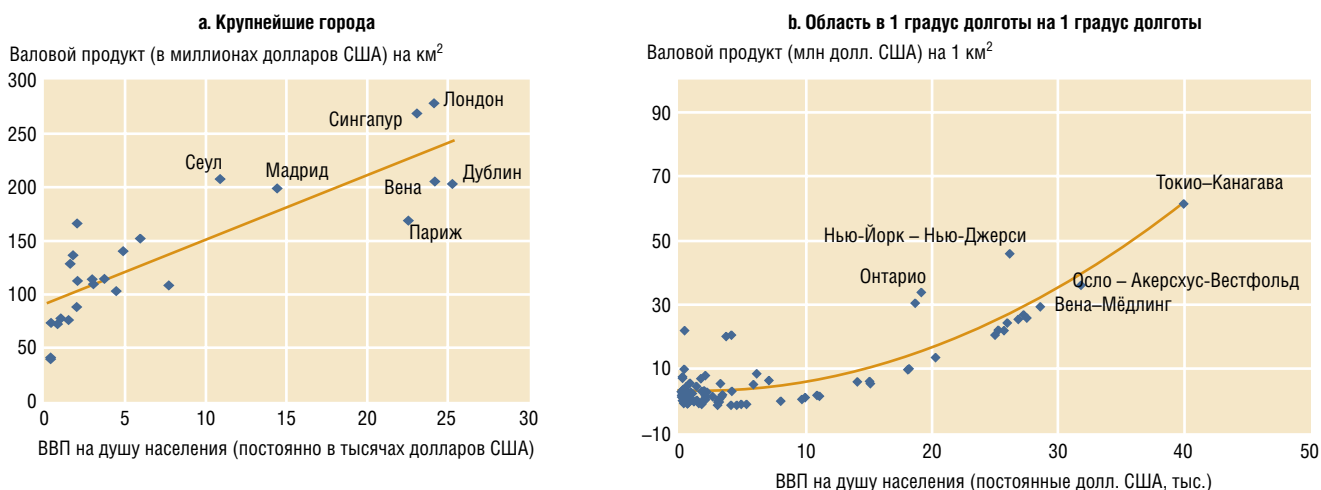
пени развития, связана с внутригородской эволюцией. В большинстве стран эти преобразования происходят одновременно, но в разных регионах.

Чтобы измерить концентрацию, нам нужно определить регион. Дискуссии в рамках разработки и осуществления политики часто влекут за собой обсуждение вопроса о первенстве среди городов, например, о том, являются ли города развивающихся стран слишком большими или слишком маленькими. В научном обиходе используется более строгое географическое понятие пространства. В этой главе для измерения концентрации используются обе пространственные пространства: крупнейшие города и самая плотная ячейка страновой сетки размером  $1^\circ$  долготы  $\times$   $1^\circ$  градуса широты.

### Исторически резкий рост концентрации, а затем выравнивание

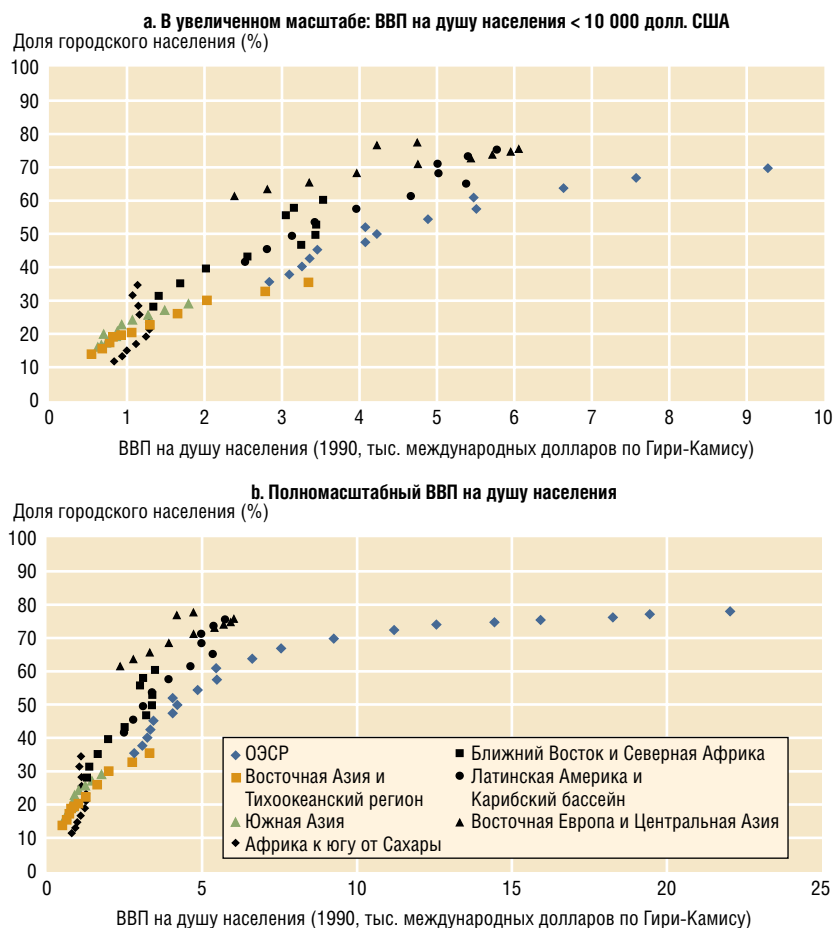
Согласно одному из определений, город является географической областью, которая характеризуется концентрацией субъектов экономической деятельности<sup>24</sup>. В 2005 г. первые 30 городов мира по рейтингу ВВП, произвели около 16% мирового объема производства, тогда как первые 100 городов по этому рейтингу – произвели почти 25%. Оценки ВВП городских агломераций Токио и Нью-Йорка (по паритету покупательной способности) в целом оказались аналогичными показателям ВВП Канады и Испании соответственно, тогда как у Лондона, по оценкам, был более высокий ВВП, чем у Швеции или Швейцарии. Аналогичным образом, на долю крупнейших городов в развивающихся странах приходится непропорционально большие объемы их национальных ВВП. В 2005 г. Мехико про-

**Рисунок 1.4** Чем богаче страна, тем более сконцентрирована в ней экономическая масса



Источники: оценочные показатели, рассчитанные Группой подготовки ДМР, основанные на World Bank 2007] и базах данных на веб-сайтах www.citymayor.com и www.gecon.yale.edu.

**Рисунок 1.5** Темпы урбанизации в развивающихся странах аналогичны темпам стран, прошедших путь развития ранее



Источники: Maddison 2006; United Nations 1969; United Nations 1949; United Nations 1952; Historical Database of the Global Environment; United Nations 2006.

извел 30% ВВП Мексики, этот хотя город занимает лишь 0,1% территории страны. Сходным образом, крупные города Венгрии, Кении, Марокко, Нигерии и Саудовской Аравии – Будапешт, Найроби, Касабланка, Лагос и Эр-Рияд – создали около 20% совокупного ВВП своих стран, занимая при это менее 1% территории<sup>25</sup>.

Плотность, определяемая как ВВП по паритету покупательной способности на 1 км<sup>2</sup>, возрастает сообразно уровню развития, и наиболее густонаселенные районы мира находятся в самых богатых странах. В 2005 г. Дублин, Лондон, Париж, Сингапур и Вена возглавляли список (более 200 млн долл. валового продукта на 1 км<sup>2</sup>). Аналогичным образом, Токио-Канагава, Нью-Йорк-Нью-Джерси, Осло-Акерсхус-Вестфольд и Вена-Медлинг были наиболее плотными ячейками в сетке 1° долготы x 1° градус широты, производя более 30 млн долл. валового продукта на 1 км<sup>2</sup> (рис. 1.4).

Данные за 100 лет о совокупной доле городского населения и оценочные данные о численности населения крупнейших городов за 200 лет позволяют сделать вывод, что урбанизация сначала идет быстро, а затем замедляется. Развивающиеся страны, особенно в Африке и Азии, находятся на этапе, когда доля городского населения стремительно растет. Люди в Западной Европе и Северной Америке, где этот этап происходил сто лет назад, вполне естественно, о нем забыли. Опыт возникающих экономик, таких как стремительно развивающаяся Республика Корея, лучше всего позволяет понять темп и модель географической концентрации. Их опыт повторяет вначале стремительный, а затем постепенный экономический рост сегодняшних самых богатых держав.

### ВСТАВКА 1.4 Урбанизация Африки является отражением индустриализации

В период с 1970 по 1995 г. прирост городского населения стран Африки к югу от Сахары составлял 5,2% в год, тогда как ВВП на душу населения ежегодно снижался на 0,66%. После публикации работы Fay and Opal (2000) многие стали утверждать, что урбанизация не обязательно сопровождается развитием; при этом имелись в виду страны Африки к югу от Сахары (Commission for Africa 2005). Однако Satterthwaite (2007) подвергает сомнению правильность приводимых в большинстве исследований данных о численности городского населения. Поскольку многие из этих данных основаны на прогнозах, некоторые из них могли быть значительно преувеличены.

Проблема заключается в отсутствии регулярных переписей населения. Для Чада и Эритреи прогнозы роста населения в период с 1950 по 2030 г. основывались на данных одной-единственной переписи населения. Прогнозы роста населения Демократической Республики Конго опирались на два наблюдательных исследования, последнее из которых было проведено в 1984 г. Поэтому целесообразно учитывать только те страны, в которых в течение исследуемого периода (1970–1995) были проведены, по меньшей мере, две переписи населения, а также еще

одна перепись населения – после 2000 г.; где численность населения в 1995 г. составляла не менее 1 млн чел. и по которым имеются данные о распределении добавленной стоимости по отраслям за 1970 и 1995 гг.

Это позволяет сократить выборку до 10 стран, в число которых входят Бенин, Ботсвана, Гана, Замбия, Зимбабве, Мавритания, Нигерия, Руанда, Сенегал и Центральноафриканская Республика. Пять из этих 10 стран за обследуемый период, по меньшей мере, один раз находились в состоянии вооруженного конфликта, а другие пять в течение этого периода сохраняли мир. Каких-либо системных различий в полученных результатах между этими двумя группами стран не наблюдается. Основные выводы исследования формулируются ниже:

- За исключением Ботсваны, во всех странах наблюдалось в среднем удвоение численности населения, но совокупный рост ВВП составил лишь 60%. Рост населения опередил рост валовой добавленной стоимости, и ВВП на душу населения снизился.
- Увеличение численности городского населения и общий рост ВВП имеют положительную корреляцию. В странах с самым

быстрым ростом общего ВВП – удвоением объема экономики – зафиксирован также самый быстрый рост городского населения (в четыре раза). Лидерами выборки были Бенин и Зимбабве.

- Темпы индустриализации положительно коррелировали с ростом отраслей промышленности и сферы услуг, и деятельность преимущественно была сосредоточена в городских районах.

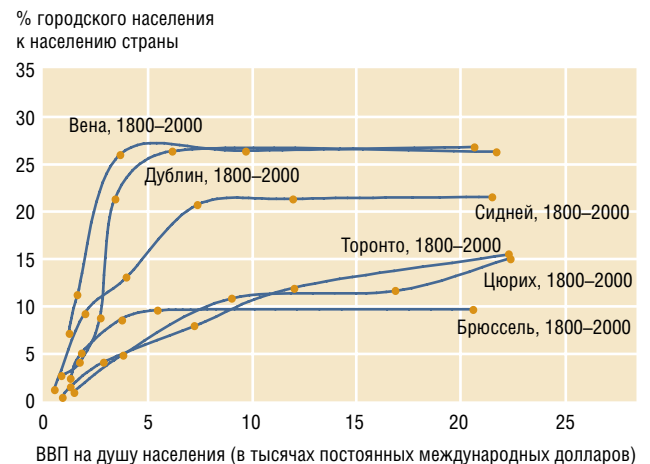
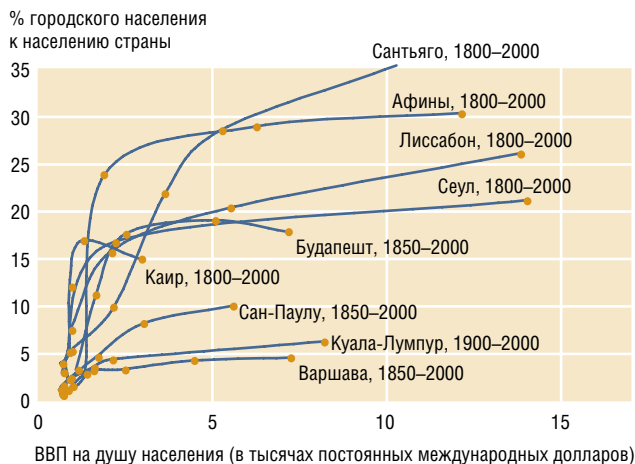
Эти модели не подтверждают тезис о том, что урбанизация в Африке происходит без экономического роста. Напротив, страны со значительным ростом ВВП испытали более быструю урбанизацию; при этом стремительная урбанизация шла рука об руку с более активным ростом в промышленности и сфере услуг. Противоречащий фактам антитезис предполагает дальнейшее замедление экономического роста, ещё большее снижение ВВП на душу населения и увеличение бедности.

Источники: Fay and Opal 2000; Satterthwaite 2007; United Nations 2006c.

На обобщенном уровне, используя показатель доли населения, проживающего в городских районах, модель урбанизации развивающихся стран, наблюдаемая в Азии, Африке, на Ближнем Востоке и в Латинской Америке в последние 50 лет, четко следует первой части исторического пути, ранее пройденного странами ОЭСР в период 1900–2000 гг. (рис. 1.5). Урбанизация в Азии отражает стремительный этап урбанизации, который страны ОЭСР переживали в XIX в. Аналогичным образом,

географические преобразования в странах Латинской Америки и Карибского бассейна, Восточной Европы и Центральной Азии, Ближнего Востока и Северной Африки качественно похожи на те, которые переживали страны ОЭСР на первом этапе урбанизации. В количественном отношении доли городского населения в странах Латинской Америки и Карибского бассейна, а также Восточной Европы и Центральной Азии выше, чем в странах ОЭСР при сопоставимых доходах.

Рисунок 1.6 Плотность резко возрастает на ранней стадии урбанизации, прежде чем выровняться

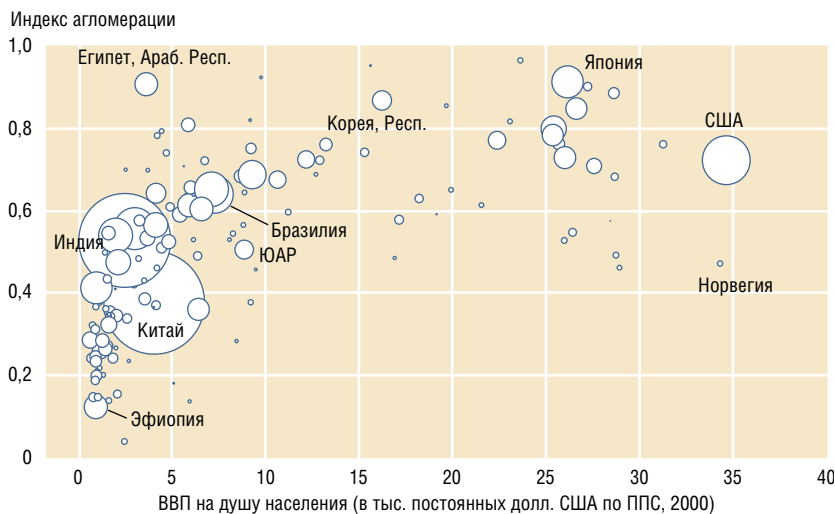


Источники: оценочные данные, рассчитанные Группой подготовки ДМР 2009 по материалам Staff City Population Database, Human Settlements Group, Международного института по окружающей среде и развитию (IED). Данные за период с 1950 года по настоящее время взяты преимущественно из UN 2006c; данные до 1950 года – преимущественно из Chandler and Fox (1974), Chandler (1987), и Showers (1979). Латинская Америка описана на основании обзора 194 опубликованных переписей населения.

Однако этот вывод может быть искусственным. Данные базы данных *World Urbanization Prospects* исходя из заданных ими критериев систематически преувеличивают долю городского населения в странах Латинской Америки и Карибского бассейна, Восточной Европы и Центральной Азии, а также Африки к югу от Сахары. Самым безопасным выводом может быть то, что модель урбанизации – отношение между экономическим ростом и урбанизацией – имеет прецеденты. Даже в Африке к югу от Сахары более быстрая урбанизация в период 1970–1995 гг., несмотря на отрицательный прирост ВВП на душу населения, ассоциировалась с более высоким совокупным ВВП. Урбанизация также сочеталась с быстрым ростом в отраслях промышленности и услуг (см. вставку 1.4).

На дезагрегированном уровне доля населения крупнейшего города страны отражает аналогичную, нелинейную модель первоначально стремительной, а затем выравнивающейся концентрации (рис. 1.6). Эта интенсификация экономической массы в крупнейших городах страны видна на примере городов стран с различным уровнем доходов, от Будапешта, Каира, Куала-Лумпура и Варшавы до Афин, Лиссабона, Сантьяго и Сеула. Эта эволюция также наблюдалась в Брюсселе, Дублине, Сиднее, Торонто, Вене и Цюрихе в течение двух веков, начиная с 1800 г.

**Рисунок 1.7** Доля населения, живущего в городских агломерациях, повышается вместе с уровнем развития



Источники: рассчитано Группой подготовки ДМР 2009 с использованием данных Nelson (2008) и World Bank (2006г).

Примечание. Размер каждого кружка соответствует численности населения страны. ППС – паритет покупательной способности. Индекс агломерации использует следующие критерии: плотность – от 150 чел. на 1 км, время в пути до крупного населенного пункта – не более 60 минут, при этом крупный населенный пункт определяется как пункт с населением более 50000 человек.

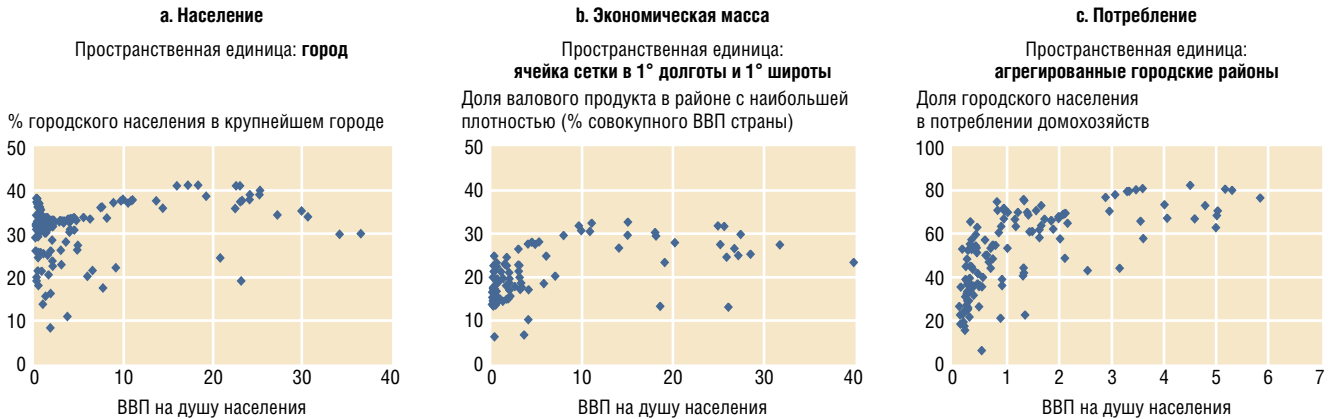
### Сегодня концентрация вновь стремительно растет, а затем выравнивается

Модель аналогичной формы вновь появляется в современных сравнениях проводимых между уровнем развития страны и концентрацией плотности. В 2000–2005 гг. средний прирост плотности городского населения в странах с низким доходом составил 3% в год; это на 1,3% выше, чем в странах с доходом выше среднего, и на 0,9% выше, чем в странах с высоким доходом. Эта связь устойчива. Она подтверждается при использовании различных индикаторов концентрации, от индекса агломерации до плотности населения, валового продукта и бытового потребления. Она подтверждается также и при измерении по географической шкале: 1 км<sup>2</sup> земельной площади, город, ячейка сетки размером 1° долготы x 1° широты, агрегированный городской сектор.

**Локальные области площадью в 1 км<sup>2</sup>.** Расчетные индексы агломерации создают модель, аналогичную историческому временному ряду: стремительный рост плотности в странах в течение раннего этапа урбанизации (рис. 1.7). Эта ярко выраженная положительная связь между долей городского населения и развитием сохраняется до тех пор, пока ВВП на душу населения не приближается к 10 тыс. долл. Эта первоначальная урбанизация связана с быстрым изменением численности людей, перемещающихся из сельских районов в городские. Затем, когда доля городского населения превышает 60%, а уровень ВВП на душу населения превышает 10 тыс. долл., темп урбанизации замедляется, и плотность выравнивается. За редкими исключениями, страны с ВВП на душу населения, превышающим 25 тыс. долл., имеют индекс агломерации выше 70%.

**Территориально-административные районы.** При использовании отдельно взятого города в качестве географической единицы существует положительная зависимость, выражаемая на графике в виде вогнутой кривой, между уровнем развития страны и значимостью города – долей городского населения, проживающего в крупнейшем городе страны, показателем, который широко используется в качестве индикатора концентрации. Подобно соотношению между агломерациями и уровнем развития, значимость также быстро растет, а затем стабилизируется на более поздних этапах урбанизации (см. рис. 1.8, график а). Население и плотность производства тесно связаны, но плотность населения преуменьшает географическую концентрацию экономической массы. Экономия, достигаемая благодаря агломерации, выгоды, которыми пользуются

**Рисунок 1.8** Географическая концентрация населения, валового продукта и бытового потребления резко возрастает по мере развития, а затем стабилизируется. Кросс-страновые данные, конец 1990-х и 2000-е гг.



Источники: оценочные данные, рассчитанные Авторским коллективом ДМР 2009 по материалам World Bank (2007j), Nordhaus (2006) и свыше 120 обследований домохозяйств более чем в 75 странах.

компаний и работники в результате пространственной близости, делают вероятным то, что плотность производства будет расти более высокими темпами, чем плотность занятости или плотность населения.

**1° долготы x 1° широты.** При использовании ячеек земельной сетки для оценки концентрации по показателю доли валового продукта ячейки с наибольшей плотностью в ВВП страны, концентрация экономической массы стремительно растет в странах, где ВВП на душу населения составляет менее 15 тыс. долл., а затем стабилизируется на уровне других стран с более высоким доходом (см. рис. 1.8, график б).

**Городские районы стран.** Использование показателя потребления, а не численностью населения или ВВП, позволяет выявить ту же зависимость между концентрацией и уровнем развития в виде вогнутой кривой. Например, в Малави и Камеруне при ВВП на душу населения в 150 и 700 долл. соответственно, доля городского населения в бытовом потреблении составляет 36 и 48%. Несколько более высокой – 63% – является эта доля в Иордании и Арабской Республике Египет при ВВП на душу населения около 1,6 тыс. долл., а в Панаме и Польше, где ВВП на душу населения составляет 3,5 и 5 тыс. долл. соответственно, поднимается до 80% (см. рис. 1.8, график с)<sup>26</sup>.

### Портфель более крупных поселений или поселений с более высокой плотностью

Из этих обобщенных фактов географической трансформации следует, что портфель населенных пунктов в странах с высоким доходом включает более высокую долю крупных поселений и менее высокую – мелких, чем в странах со средним доходом. А в

странах со средним доходом значительно выше доля населенных пунктов средних размеров, чем в странах с низким доходом. В странах с низким доходом около  $\frac{3}{4}$  населения живет в мелких населенных пунктах (с населением менее 20 тыс. чел.), и только 10% живут в населенных пунктах с населением более 1 млн чел. (см. табл. 1.1).

На начальной стадии урбанизации портфель населенных пунктов в небольшой стране или части большой страны, такой как провинция или даже крупная область, может включать примерно 75% сельских населенных пунктов и 25% городских; при этом все населенные пункты могут иметь сравнительно низкую плотность. По мере того как урбанизация ускоряется – речь по-прежнему идет преимущественно о переходе от сельских поселений к городским под влиянием урбанизации, – а область или провинция приближается к уровню ВВП на душу населения в 10 тыс. долл., соотношение городских и сельских населенных пунктов будет составлять примерно 50 : 50. На более поздних стадиях урбанизации – теперь уже внутригородского преобразования на постиндустриальной территории – доля городского населения может составлять примерно 75%, а доля сельского – 25%.

**Таблица 1.1** Размер городских поселений увеличивается по мере развития

Численность населения	Страны с низким доходом (%)	Страны со средним доходом (%)	Страны с высоким доходом (%)
Небольшие поселения: менее 20 тыс. чел.	73	55	22
Поселения средних размеров: от 20 тыс. до 1 млн чел.	16	25	26
Крупные поселения: более 1 млн чел.	11	20	52

Источник: World Bank 2007j.

Это обобщение хорошо соотносится с опытом США. В 1690 г., когда средний ВВП на душу населения составлял лишь 500 долл. США (в международных долл. 1990 г.)<sup>27</sup>, крупнейшим городом в британской колониальной Америке был Бостон. При населении в 7 тыс. чел., тем не менее, Бостон был по сегодняшним стандартам чуть больше маленького городка. В городской иерархии лишь три других города имели население более 2,5 тыс. чел., двумя из них были Нью-Йорк и Филадельфия. Ранняя стадия американской индустриализации принесла с собой рост доли городского населения с 7% в 1820 г. до 20% в 1860 г., тогда как ВВП на душу населения вырос с 1257 до 2170 долл. (в международных долл. 1990 г.). В это время население крупнейшего города, теперь уже Нью-Йорка, увеличилось с 123 706 до 805 651 чел. Его быстрый рост позволил городской иерархии расширяться и распространяться.

Число городов в населением более 1 млн чел. выросло с одного, Нью-Йорка, в 1820 г. до девяти в 1860 г. Все эти города находились на северо-востоке, где началась индустриализация. По мере того как осуществлялась географическая трансформация и США завершали переход к зрелой индустриальной экономике, плотность населения в постоянной выборке городов США с населением свыше 25 тыс. чел. выросла с 7 230 чел. на квадратную милю до 8 876 чел. на квадратную милю. Средняя площадь города увеличилась с 19 квадратных миль до 40 квадратных миль<sup>28</sup>. Города стали более тесными и одновременно увеличились в размерах.

### **Сближение – между городом и деревней и внутри городов**

«Ухабистый» характер экономической географии, неравномерно распределяющей людей и объемы производства по территории страны, является естественной особенностью функционирования рыночной экономики. Эта «ухабистость», как правило, становится всё более ярко выраженной по мере развития страны. Часто задают вопрос: как всё это влияет на географическое распределение бедности, потребления и других показателей уровня жизни? Ответ может определить политическую и социальную устойчивость процесса концентрации.

#### ***Разрыв в уровне благосостояния между сельскими и городскими районами: сначала широкий, потом небольшой***

Можно ожидать, что диспропорции между сельскими и городскими районами по

уровню производительности, заработной платы и благосостояния будут значительными, и что они будут увеличиваться на ранних стадиях развития. Значительные диспропорции в производительности, заработной плате и базовом уровне благосостояния между сельскими и городскими районами возникают вместе с быстро растущей концентрацией экономической массы в городах страны. Агломерация капитала, потребителей и работников быстро приносит преимущества производству, а транспортные расходы ограничивают выгоду местным уровнем. Более крупные местные рынки позволяют компаниям унифицировать себестоимость продукции, производимой для большого числа потребителей, что даёт преимущества в области производственных затрат и производительности<sup>29</sup>. Это означает более высокую заработную плату в городах и более широкую доступность всё более разнообразных товаров и услуг.

Концентрация массы также содействует улучшению предложения в области инфраструктурных услуг и услуг здравоохранения в городских районах. Помимо расхождения в уровне заработной платы, это способствует расхождению по основным показателям благосостояния между сельскими и городскими районами<sup>30</sup>. Но диспропорции между сельскими и городскими районами начинают уменьшаться, когда процесс урбанизации замедляется, а деятельность органов власти становится более эффективной. Исход населения и работников из сельских областей в города сокращает излишек рабочей силы в сельском хозяйстве и уменьшает конкуренцию между работниками на сельских рынках труда. А трудосберегающий технологический прогресс высвобождает рабочую силу для миграции в городские районы и повышает производительность. Со временем инвестиции и перераспределение финансов улучшают доступ сельских жителей на местах к основным жизненным благам, таким как постоянные источники чистой проточной воды, канализация, электроснабжение, образование и здравоохранение. В самом деле, по мере развития и с течением времени экономическая география страны приближается к «естественному» балансу, который выравнивает благосостояние между сельскими и городскими жителями. В этой ситуации люди решают жить там, где они ожидают наилучшего материального и нематериального благосостояния. Пример Исламской Республики Иран иллюстрирует это сближение города и сельских районов (см. вставку 1.5).

Опыт современных индустриальных стран говорит о том, что развитие в зна-



### ВСТАВКА 1.5 Урбанизация и уменьшение различий между городскими и сельскими районами в Исламской Республике Иран

Различия между городскими и сельскими районами в Исламской Республике Иран сократились. В 1976 г. в преддверии иранской революции, средний доход домохозяйства на душу населения в сельских районах составлял 44% дохода в городских районах. К 2005 г. он вырос до 63%.

Правительство шаха отдавало предпочтение городам перед сельскими районами. Регулирование цен на основные продукты питания способствовало снижению доходов от сельскохозяйственной деятельности. В свою очередь, высокие таможенные пошлины, запрет на импорт и лицензирование промышленных товаров вели к повышению цен на промышленные товары и снижали покупательную способность фермеров. Политика экономического развития за счет внутренних ресурсов, ориентированная на конечный внутренний спрос, увеличивала миграцию населения в Тегеран и некоторые другие крупные города. По каждому показателю развития центр показывал значительно лучшие результаты, чем периферия. В 1973 г. уровень бедности составлял 23% в центральном регионе и 42% в сельских районах. Это пространственное неравенство соответствовало этнической карте страны, подпитывая напряженность.

Что же произошло после того, как в 1979 г. был взят курс на устранение пространственного дисбаланса?

- Во-первых, в период с 1979 по 2005 г. доля городского населения увеличилась с 49 до 67%. Это было продолжением более долгосрочной тенденции: в период с 1966 по 1976 г. городское население росло на 5,4% в год (в Тегеране на 6%)
- Во-вторых, различия в доходах домохозяйств между городскими и сельскими районами уменьшились. С 1976 по 1984 г. добавленная стоимость в сельском хозяйстве выросла на 31%, вдвое больше, чем в не нефтяной экономике. Одной из причин этого роста было то, что цены франко-ферма выросли на 55%. Другая причина заключалась в том, что больше средств было потрачено на проекты в области повышения производительности мелких и средних крестьянских хозяйств. Рост можно также объяснить тем фактом, что в сельскохозяйственном производстве Ирана господствует частный сектор, тогда как крупные промышленные предприятия и компании сферы услуг после революции были национализированы, что затормозило повышение их эффективности.

• В-третьих, улучшились показатели развития человеческого потенциала в городе и деревне, даже в отсталых провинциях. С 1976 по 1996 год уровень грамотности женщин вырос с 17% до 62%; в том числе в городах с 56% до 82%. В период с 1994 по 2000 г. снижение младенческой смертности и детской смертности в возрасте до 5 лет происходило быстрее всего в беднейших провинциях.

• В итоге, бедность в целом снизилась. В 2005 г. коэффициент бедности по стране составил 8,1%; при этом различия между городом и селом были незначительны (коэффициенты для сельских и городских районов составляли, соответственно, 10 и 7,1%). Вместе с тем коэффициент бедности все еще сильно варьируется между провинциями (от 1,4% до 23,3%).

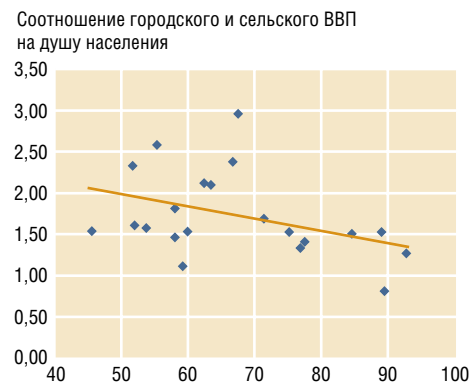
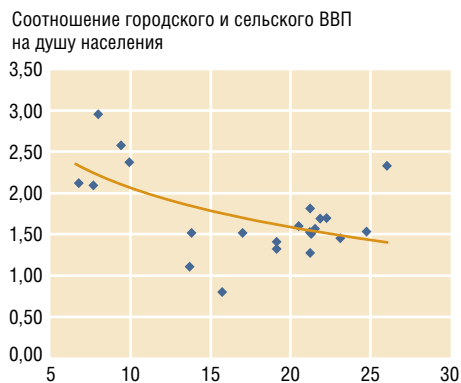
Результаты политического курса на обеспечение пространственной справедливости за последние 30 лет противоречивы: с одной стороны, достигнуты общее снижение бедности и сближение жизненного уровня в городах и сельских районах, с другой – наблюдаются устойчивые различия в уровне жизни между провинциями.

Представлено Антоном Доброноговым, Александром Кремером и др.

чительной степени стерло различия между городом и сельскими районами. Высокий процент городского населения и концентрированная экономическая плотность идут рука об руку с уменьшением различий между городскими и сельскими районами в благосостоянии по ряду показателей. Пятнадцать стран, присоединившихся к Европейскому союзу (ЕС) в период до 2004 г. – все с ВВП на душу населения, превышающим 13 тыс. долл. США (в международном долл. 1990 г.), – считают снижение уровня безработицы важной стратегической целью<sup>31</sup>. Но различия в уровне безработицы между сельскими и городскими

районами не должны считаться проблемой. Уровень безработицы составляет 10,1% для городских районов и 9,9% для сельских. Это также очевидно на примере молодежи: 19,4% в городских районах и 18,7% в сельских. Уровень экономической активности населения в городских и сельских районах составляет 68,3% и 69,4% соответственно<sup>32</sup>. Для Англии высокая степень равенства по уровню благосостояния между городом и селом отражается в аналогичных показателях располагаемого дохода: еженедельный располагаемый доход в деревнях составляет 522 ф. ст., что на 10% выше чем располагаемый доход в городах – 476 ф. ст.<sup>33</sup>

**Рисунок 1.9** В более богатых странах ОЭСР диспропорции между городскими и сельскими районами в ВВП на душу населения имеют тенденцию к сокращению



Источник: Авторский коллектив ДМР 2009, на основе данных из OECD (2007), pp.1–256.

**Таблица 1.2** Диспропорции между городом и деревней в уровне заработной платы, благосостояния и потребления характеризуют развитие в течение последних двухсот лет

Страна (год)	Диспропорции между городом и деревней (%)	Описание и выборка стран
Швеция (1805)	221,0	Уровень благосостояния на 1 взрослого мужчину в городских и сельских районах
Финляндия (1805)	146,0	Уровень благосостояния на 1 взрослого мужчину в городских и сельских районах
Англия (1830-е)	73,2	За заработную плату в городе принята заработная плата неквалифицированного рабочего в строительной промышленности; за заработную плату в деревне – заработная плата неквалифицированного сельскохозяйственного рабочего
Франция (1882)	29,0	За заработную плату в городе принята заработная плата неквалифицированного рабочего в столичном городе административной единицы (chef lieu департамента); за заработную плату в деревне – средняя заработная плата на ферме.
Франция (1911)	51,0	
США (1925)	28,0	За заработок в городе принят заработок в обрабатывающей промышленности; за заработок в деревне – заработок в сельском хозяйстве.
США (1935)	75,0	
Развивающиеся страны (XIX в.)	51,2	За заработную плату в городе принята заработная плата неквалифицированных строительных рабочих; за заработную плату в деревне – наличные выплаты работникам сельского хозяйства, включая натуральные выдачи. В выборку включены следующие страны: Австралия 1887; Аргентина 1872; Венгрия 1865; Дания 1872; США 1820-1829, 1890, Франция 1892, 1801 и Япония 1887
Развивающиеся страны (XX в.)	41,4	Показатель заработной платы в городе основан на заработной плате неквалифицированных строительных рабочих; за заработную плату в деревне приняты наличные выплаты работникам сельского хозяйства. Для расчета средней величины взяты показатели 19 стран (1960–1970 гг.): Аргентины, Венесуэлы, Гватемалы, Камеруна, Коста-Рики, Кот-д'Ивуара, Кении. Пакистана, Малави, Малайзии, Марокко, Мексики, Панамы, Пакистана, Танзании, Тринидада и Тобаго, Туниса, Уругвая, Чили и Шри-Ланки
Развивающиеся страны (XXI в.)	42,0	Основано на душевом потреблении домохозяйств, с поправкой на характеристики домохозяйства. Для расчета среднего показателя различий между городом и деревней (2000–2005) взяты данные по 72 странам (2000–2005 гг.): Армении, Анголе, Бангладеш, Белизу, Бенину, Болгарии, Боливии, Бутану, Бразилии, Буркина-Фасо, Бурунди, Венгрии, Вьетнаму, Гайане, Гамбии, Гане, Гватемале, Гвинее, Грузии, Гондурасу, Джибути, Замбии, Камбодже, Камеруну, Колумбии, Демократической Республике Конго, Коста-Рике, Кот-д'Ивуару, Джибути, Арабской Республике Египет, Индии, Индонезии, Иордании, Киргизии, Мадагаскару, Малави, Мавритании, Мали, Мальдивам, Марокко, Мексике, Молдове, Монголии, Мозамбику, Непалу, Нигерии, Никарагуа, Пакистану, Панаме, Парагваю, Перу, Польше, Румынии, Российской Федерации, Руанде, Сальвадору, Сенегалу, Шри-Ланке, Свазиленду, Таджикистану, Танзании, Таиланду, Тимор-Лешти, Уганде, Украине, Филиппинам, Хорватии, Чаду, Чили, Эквадору, Эфиопии, ЮАР и Ямайке

*Источники:* Швеция и Финляндия, 1805: Soltow 1989, table 1, p.48; Англия, 1830: Williamson 1987, table 3, p. 652; Франция, 1882, 1911: Sicsic 1992, table 2, p. 685; США, 1925, 1935: Alston and Hatton 1991, table 3, p. 93; развивающиеся страны, XIX в.: Clark 1957, table II, p.526–531; развивающиеся страны, XX в.: Squire 1981, table 30, p. 102; развивающиеся страны, XXI в.: оценочные данные Группы разработки ДМР 2009, основанные на индивидуальных обследованиях домохозяйств в 72 странах; подробное описание набора данных приведено в Montenegro and Hirt (2008).

*Примечание.* Диспропорция между городом и деревней (в номинальном выражении) рассчитывается как разница в заработной плате, заработке, благосостоянии или потреблении между городскими и сельскими районами по отношению к среднему показателю по сельским районам.

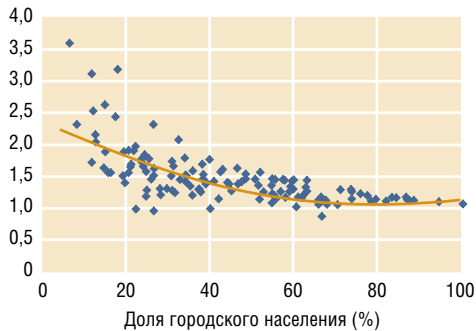
Для 21 из 30 стран ОЭСР, по данным за 2003 г.<sup>34</sup>, чем выше был ВВП на душу населения, тем ниже оказывался уровень ВВП на душу населения в преимущественно городских районах по отношению к соответствующему показателю в сельских районах (см. рис. 1.9)<sup>35</sup>. В Чехии, Венгрии, Польши, Словакии и Турции, при среднем ВВП на душу населения ниже 10 тыс. долл. США (в международных долл. 1990 г.), ВВП на душу населения в городских районах в два–три раза выше. Но в странах ОЭСР, где средний ВВП на душу населения превышает 10 тыс. долл. США, это соотношение составляет 1–2 (за исключением Норвегии). С учетом высоко развитых механизмов перераспределения финансов в странах ОЭСР и различий в возрастной и демографической структурах между сельскими и городскими районами, эти диспропорции в ВВП на душу населения будут способствовать преувели-

чению различий между сельскими и городскими районами, например, по среднему уровню личного располагаемого дохода и потребления. Индекс агломерации дает ту же качественную модель.

Значительные диспропорции между сельскими и городскими районами в этих странах наблюдались в течение XIX и начала XX вв. Уровень благосостояния взрослого мужчины в Швеции в XIX в. в городских районах был более чем на 200% выше, чем в сельских; в Финляндии – на 150% (см. табл. 1.2). В то же время в быстроразвивающейся Англии заработная плата в городе была в 1830-х годах более чем на 70% выше, чем в сельских областях. Во Франции и США значительный рост дополнительных выплат по заработной плате в городах наблюдался с 1882 по 1911 и с 1925 по 1935 г. В США премии работникам увеличилась почти в три раза в течение десяти лет<sup>36</sup>. В XIX в. в раз-

**Рисунок 1.10** Различия между городскими и сельскими районами в потреблении на душу населения уменьшаются при урбанизации

Соотношение доли городского потребления и доли городского населения



Источник: оценочные данные, рассчитанные Авторским коллективом ДМР 2009 на основе свыше 120 обследований домохозяйств более чем в 75 странах.

вивающихся странах, в том числе в Австралии, Дании, Франции, Японии и США, номинальная заработная плата в городах была на 50% выше, чем в деревне.

Сегодня развивающиеся страны все еще находятся на первом этапе урбанизации, и, что неудивительно, различия между городскими и сельскими районами по производительности и доходам высоки. Для выборки развивающихся стран за 1960-е гг. (включая Малайзию, Мексику и Тринидад и Тобаго), которые с тех пор достигли дохода выше среднего или высокого дохода, заработная плата в городах превосходила заработную плату в сельских областях более чем на 40%. Аналогичные различия между городскими и сельскими районами можно наблюдать в потреблении на душу населения на примере последней выборки, включающей 72 развивающиеся страны.

Дисбаланс между городскими и сельскими районами по экономической массе и распределению населения уменьшается по мере развития урбанизации. Другой способ исследования различий между городскими и сельскими районами в потреблении состоит в том, чтобы оценить долю населения в городских районах страны и сравнить ее с долей потребления в этих районах. Если это соотношение превышает 1, то потребление на душу населения в среднем выше в городских районах, чем в сельских; противоположная ситуация наблюдается, если соотношение меньше 1.

В современных развивающихся странах диспропорции между городскими и сельскими районами в потреблении уменьшаются прямо пропорционально плотности (см. рис. 1.10)<sup>37</sup>. В Малави и Шри-Ланке соотношение примерно равно 2: на городские районы приходится примерно 10%

населения, но 20% потребления. В странах с более высоким уровнем урбанизации пространственное распределение населения скорее напоминает пространственное распределение производства. На Мадагаскаре и в Танзании доля городского населения составляет от 20 до 25%, а городская доля потребления – 30–35%. К тому моменту, когда государство достигает высокоразвитого этапа урбанизации, население и экономическая масса распределены более или менее пропорционально, так что соотношение близко к 1. В Чили 85% населения проживает в городских районах, и на этих городских жителей приходится 92% потребления в стране. В Бразилии 80% населения проживает в городах, и на долю этих 80% приходится 85% потребления. По мере развития и увеличения концентрации экономической активности в районах с высокой плотностью, диспропорции между городскими и сельскими районами уменьшаются. На всех этапах урбанизации плавно идущая вниз линия является добрым предзнаменованием: большинство развивающихся стран, возможно, уже прошли пик диспропорций между городскими и сельскими районами<sup>38</sup>.

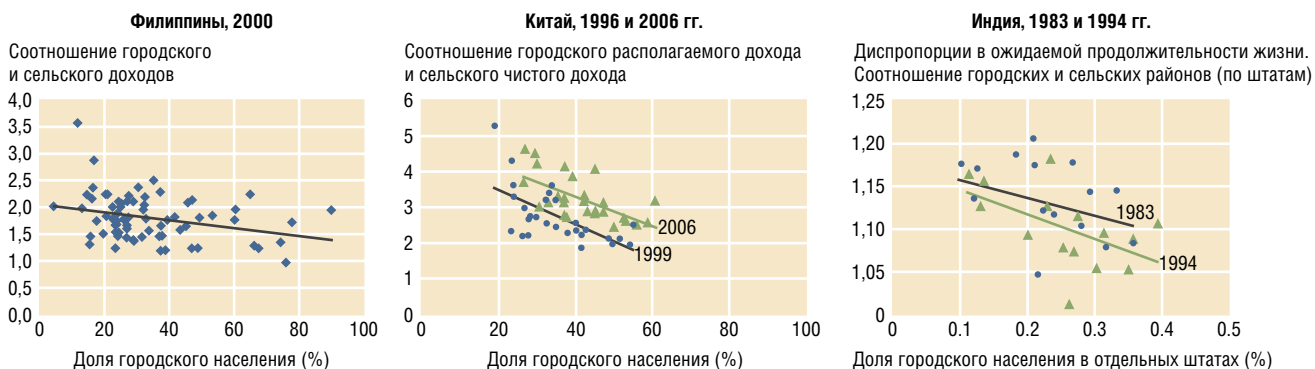
То, что верно для частного потребления, верно и применительно к основным удобствам. В странах с низким доходом с долей городского населения ниже 25% доступ к воде и канализации в городах примерно на 25% выше, чем в сельских районах<sup>39</sup>. Но в странах с более высоким уровнем урбани-

**Таблица 1.3** Диспропорции между городскими и сельскими районами в области основных услуг уменьшаются в процессе развития

Доля городского населения (средний ВВП на душу населения)	Различия в доступе к чистой воде (%)	Различия в доступе к канализации (%)	Примеры стран в выборке
75% или выше (средний ВВП на душу населения: 21 602 долл. США)	8	8	США, Норвегия, Швейцария, Испания, Германия, Канада, Мексика, Чили, Бразилия, Аргентина, Габон, Венесуэла, Джибути, Ливан, Иордания, Великобритания
50–70% (средний ВВП на душу населения: 9 672 долл. США)	15	20	Эстония, Панама, Турция, Венгрия, Эквадор, Колумбия, Малайзия, Сирия, Азербайджан, ЮАР, Конго, Алжир, Тунис, Боливия
25% или ниже (средний ВВП на душу населения: 2 585 долл. США)	24	26	Индия, Йемен, Мадагаскар, Чад, Таджикистан, Бангладеш, Танзания, Кения, Непал, Камбоджа, Малави, Уганда, Шри-Ланка, Бутан

Источник: World Bank 2007j.

Примечание. Под диспропорциями понимается разница в процентах между городскими и сельскими районами.

**Рисунок 1.11** Даже на субнациональном уровне диспропорции между городскими и сельскими районами уменьшаются по мере увеличения плотности

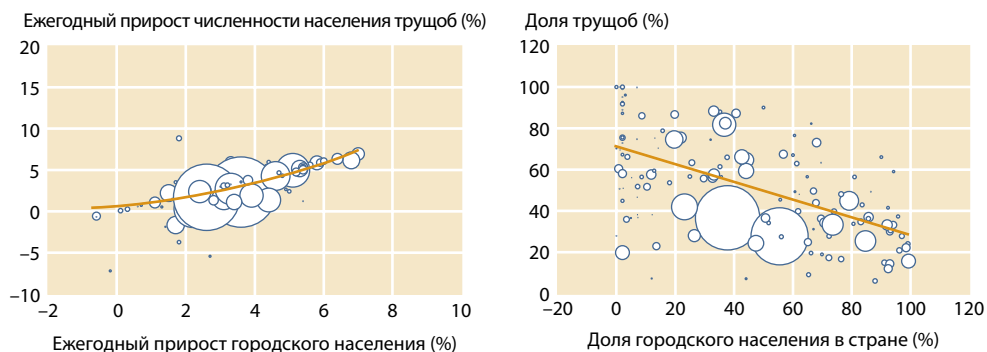
Источники: Balisacan, Hill, and Piza forthcoming; Yao forthcoming; Cali 2008.

зации, таких как Алжир, Колумбия и ЮАР, различия в доступе составляют от 15 до 20%. В странах с высокоурбанизированным уровнем урбанизации, где доля городского населения стремится к естественному максимуму, почти нет разницы в доступе к основным услугам между городскими и сельскими районами. Можно ожидать, что выравнивание доступа к основным услугам будет содействовать соответствующему сближению нематериальных показателей благосостояния и уровня жизни (см. табл. 1.3).

Уменьшение диспропорций между городскими и сельскими районами важно, но ещё более важен прогресс в абсолютных показателях базового уровня благосостояния в сельских районах беднейших стран мира. Усиление различий между городскими и сельскими районами сочетается с абсолютным улучшением базовых показателей благосостояния как в сельских, так и в городских районах. Повсеместно проявляющиеся доказательства этого обнадеживают. За прошедшее десятилетие в большинстве стран с низким и средним доходом произошло абсолютное улучшение ряда базовых показателей благосостояния, в том числе по уровню младенческой смертности и детской смертности в возрасте до 5 лет,

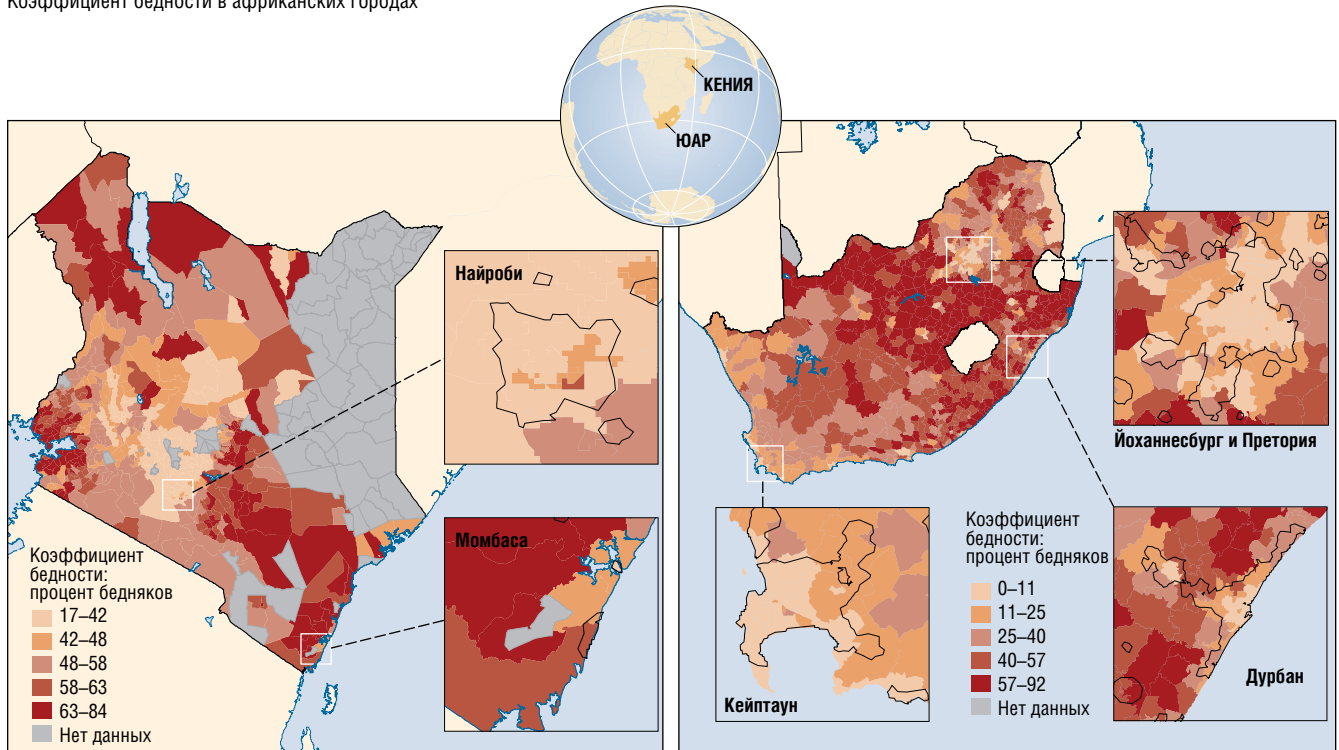
недоеданию, иммунизации и охвату школьным образованием в сельских и городских районах. Из 32 стран с низким доходом в  $3/4$  снизился уровень младенческой смертности и детской смертности в возрасте до 5 лет, случаев острой задержки роста и острого недостатка веса, особенно в сельских районах<sup>40</sup>. С 1990 г. охват школьным образованием вырос в  $4/5$  из этих стран, особенно в сельских районах<sup>41</sup>. Как сельские, так и городские районы этих стран продвинулись в направлении достижения Целей ООН в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

Сближение между городскими и сельскими районами происходит быстрее в более урбанизированных регионах стран. В Китае и на Филиппинах урбанизированные провинции показывают более низкий уровень различий между городскими и сельскими районами в доходах (см. рис. 1.11). В Китае за последние 10 лет это соотношение сдвинулось вверх, так что, в целом, диспропорции между городскими и сельскими районами со временем увеличились, что соответствует раннему этапу развития Китая, отмеченному стремительной урбанизацией. В Индии различия между городскими и сельскими районами

**Рисунок 1.12** Трещины растут вместе с темпом урбанизации и уменьшаются с повышением ее уровня

Источник: Kilroy 2008.

**Карта 1.2 Местные различия: пространственный дисбаланс внутри городских поселений может быть значительным**  
Коэффициент бедности в африканских городах



Источники: Проект по составлению карт бедности, Колумбийский университет, с использованием данных Alderman and others (2002); статистическое ведомство ЮАР; Центральное бюро статистики, Кения; и Министерство планирования и национального развития, Кения.

в продолжительности жизни были ниже в более урбанизированных штатах в 1983 и 1994 гг. Но все соотношение со временем сдвинулось вниз.

### **Трущобы: расхождение и сближение внутри городов**

В бедных странах более высокий средний уровень жизни в городах не исключает бедности и депривации. Диспропорции внутри городов могут быть значительными. В Найроби уровень бедности очень высок в центре города, но значительно ниже в остальной его части и пригородах (см. рис. 1.12). В Момбасе, втором по численности населения городе Кении, бросаются в глаза значительные географические контрасты в коэффициенте бедности (см. карту 1.2). Города ЮАР также показывают внутренние диспропорции в коэффициенте бедности. В Кейптауне коэффициент бедности низок в прибрежных районах, но более высок в центре города. Аналогичным образом, как в Йоханнесбурге-Претории-Тсване, так и в Дурбане заметны контрасты. Но география бедности в Дурбане отличается от географии бедности в Кейптауне и Йоханнесбурге: коэффициент бедности, в среднем, более высок за пределами города, чем внутри него.

Наиболее очевидным признаком контрастов внутри городов являются трущобы. В трущобах всегда наблюдаются перенаселенность, низкое качество жилищ и низкий уровень обслуживания. Причиной недостатка основных жилищно-коммунальных услуг и инфраструктуры является невозможность или нежелание многих городских органов власти, служб и поставщиков услуг работать в трущобах, в основном из-за неформального и нелегального характера этих поселений<sup>42</sup>. Таким образом, показатели уровня жизни, особенно в отношении здравоохранения, безопасности и обеспеченности канализацией, в трущобах ниже, чем в соседних «официальных» поселениях. В районе Дхарави в Мумбаи, считающемся крупнейшим трущобным поселением в Азии, проживает, «возможно, миллион жителей... втиснутых в квадратную милю малоэтажных домов из дерева, бетона и ржавого железа... где семья из 12 чел. живет в комнате площадью в 90 квадратных футов». В районе Шива-Шакти-Нагар, тоже в Мумбаи, каждым коммунальным водопроводным краном пользуются около 100 чел.<sup>43</sup>.

Рост трущоб в крупных городах характерен для быстрой урбанизации. Поскольку быстрорастущее население невозможно удо-

### ВСТАВКА 1.6 Трущобы: прежде и теперь

Английский термин «slums» («трущобы»), вероятно, происходит от древнеанглийского или древнегерманского слова, означающего болотистое или грязное (заиленное) место, и стал использоваться в Великобритании применительно к жилью в начале Промышленной революции, до постройки железных дорог, когда по всей стране тяжелые грузы перевозились по каналам. В период стремительной индустриализации большинство фабрик в Великобритании строили рядом с каналами, основным транспортным путем для перевозки угля для паровых машин, а также других входящих ресурсов производства.

Нищие работники, мигрировавшие в города в поисках фабричной работы, едва ли могли позволить себе ходить пешком на большие расстояния на работу и с работы. До появления электрического трамвая другие виды транспорта были дороги. Поэтому рабочие селились вблизи от фабрик. Дешевое жилье вокруг фабрик строилось на низкорасположенных и болотистых территориях. Жилые дома были переполнены. Канализация работала плохо, а в большинстве случаев ее не было вовсе. Качество воздуха было низким; он содержал сажу и другими загрязняющие вещества. Были широко распространены болезни. Диарея, тиф, респираторные заболевания, корь, скарлатина сокращали ожидаемую продолжительность жизни людей, родившихся в городах, на 12 лет по сравнению с теми, кто родился в сельских районах.

Постоянно ухудшающиеся условия жизни в городских трущобах Великобритании приводили к колоссальным потерям для общественного здоровья, которые, в конце концов, почувствовали на себе не только представители рабочего

класса, что в итоге явилось стимулом к решительным политическим действиям. Однако вместо того чтобы пытаться остановить приток новых рабочих или уничтожить эти рассадники нищеты болезней, правительство в 1870-х годах приняло закон о строгих правилах строительства, который определял обязательные размеры улиц и домов, а также обязывал подключать все жилые постройки к только что сооруженным системам канализации. Осуществленные в 1874–1907 гг. значительные муниципальные инвестиции в водоснабжение, канализационные системы и общественное здравоохранение значительно сократили смертность в городах Великобритании.

Несмотря на ужасающие и отвратительные бытовые условия трущоб, миллионы мигрантов продолжают покидать сельские районы, стремясь к многообразным экономическим возможностям, которые предлагают им города стран с низким и средним доходом. И хотя условия жизни в них вредны и опасны, а уровень смертности в «бидонвилях», окружающих многие африканские города, значительно выше, чем в других местах, люди там торгуют, работают и посылают домой большие суммы денег. Проблема, стоящая сегодня перед разработчиками политики, похожа на ту, с которой сталкивались лондонские политики в викторианскую эпоху: как обеспечить этим агломерациям функциональные земельные рынки, улучшить транспортную систему и инфраструктуру общественного здравоохранения, для того чтобы воспользоваться плодами экономического роста?

*Источники: Satterthwaite and others 2007; Crafts 2008; The Economist 2007a.*

влетворительно разместить, трущобы разрастаются и становятся и более заметными. Это содействует углублению и повышению географических различий в благосостоянии внутри городских районов. Как экономическое, так и административное развитие, а также улучшение инфраструктуры, в сочетании с направленными мерами вмешательства, со временем приводят к сближению уровней жизни в городских районах.

Трущобы являются частью стремительного процесса урбанизации, и нередко сегодня от  $1/5$  до  $1/3$  городского населения развивающейся страны проживает в трущобах (см. рис. 1.12)<sup>44</sup>. Гояна, столица бразильского штата Гояс, город средних размеров, население которого в 1950 г. составляло 40 тыс. жителей, сегодня является городом с населением более 1 млн чел., причем значительное число прибавившихся жителей проживает в трущобах<sup>45</sup>. Население Дели с 1950 г. выросло более чем в 10 раз, с 1,4 до 15,6 млн<sup>46</sup>, что сопровождалось увеличе-

нием числа кластеров трущобных районов с 200 до 1160.

«Более гнусного и жалкого места он еще не видывал. Улица была очень узкая и грязная, а воздух насыщен зловонием... За крытыми проходами и дворами, примыкавшими к главной улице, виднелись домишки, сбившиеся в кучу, и здесь пьяные мужчины и женщины буквально барахтались в грязи»\*. Что это, современное описание трущобы в одной из развивающихся стран, такой как Кибера или Хурума в Найроби, Маджбур-Нагар или Канчан-Пури в Дели, Сан-Фернандо в Буэнос-Айресе, Росинья в Рио-де-Жанейро? Нет, это отрывок из опубликованного в 1838 г. романа Чарльза Диккенса «Оливер Твист», в котором описывается быстрорастущий Лондон в XIX в. (см. вставку 1.6).

Разумеется, в Великобритании XIX в. Лондон не был единственным городом или городским районом с большими трущобами. Постоянно перегруженное и недостаточно обслуживаемое жилье было привычной чертой британских городов и индустриальных центров того времени. В Эдинбурге быстрый рост населения и первая волна субурбанизации поднимавшегося тогда среднего класса привели к тому, что к 1860-м гг. в центре города существовал большой район трущоб с плотностью населения 600 чел. на 1 акр. Жители этого района проживали в многоэтажных многоквартирных домах, расположенных вдоль узких, не имеющих освещения пешеходных дорог. Это «жилье было безнадежно неудовлетворительным во всех отношениях: по количеству, качеству и удобству окружающей среды, если такие потребности, как чистая вода и безопасный сброс сточных вод можно назвать удобствами»<sup>47</sup>. Помимо вопиющей нищеты, в трущобах были нередки вспышки кори и скарлатины со смертельным исходом, а также наблюдался высокий уровень смертности от желудочно-кишечных, респираторных заболеваний и тифа<sup>48</sup>.

Вчерашние трущобы являются сегодня городами мирового класса. Великобритания была не единственной страной, страдавшей от трущоб и острых внутригородских контрастов по уровню благосостояния на ранних стадиях развития и быстрой урбанизации (см. вставку 1.7). Общая модель расхождений, сменяющихся сближением, отличается и другие современные развитые страны. Сегодня трущобы для этих городов во многом являются прошлым. При улучшающемся рынке земли, инвестициях в инфраструктуру и адресных мерах вмешательства внутригород-

## ВСТАВКА 1.7 Многие из современных городов мирового класса были наполнены трущобами

«В **Антверпене** и большинстве городов Бельгии основной проблемой, связанной с жилищными условиями рабочего класса, было... отсутствие индивидуальной канализации или индивидуального водоснабжения... Три тяжелые эпидемии холеры в XIX в. произвели в этих трущобах чудовищное воздействие».

«Первые поселения бедняков в **Балтиморе** находились у крошки воды. Вспышки желтой лихорадки, малярии, холеры и тифа то и дело опустошали город. Эти эпидемии, казалось, демонстрировали особую привязанность к низкорасположенным поселениям бедняков. Например, эпидемия желтой лихорадки 1797 г., источником которой, по слухам, была стоячая вода бухты Феллз-Пойнт, распространилась... на хибары и лачуги у подножья Федерального холма».

«К 1890 гг. польские иммигранты вытеснили ирландцев и немцев, создав гетто нового масштаба. В домах проживало от шести до восьми семей, по одной в каждой комнате... Чиновник по здравоохранению описывал Феллз-Пойнт как «авгиевы конюшни»... полный кошмар... Открытые сточные канавы, большие участки земли, заросшие сорняками, груды пепла и мусора в переулках, подвалы, наполненные помоями, дома, стены которых совершенно незнакомы с побелкой или скребком, человеческие тела, месяцами не знающие воды и мыла... Таков Пигтаун («Свинарник»).

«[По условиям жизни] трущобы **Дублина** были одними из самых худших в Европе, с ними соперничали только трущобы **Глазго**. Высокие городские особняки, построенные в XVIII в. как изящные дома для богатей, попали в Тотае руки алчных и безжалостных домовладельцев, которые набили их до отказа отчаявшейся и обездоленной городской беднотой. Иногда условия были совершенно чудовищными, при массовой скученности и совершенно неэффективной канализации».

«Превращение района Катаянокка из обиталища городской бедноты в анклав для элиты городских чиновников и буржуазии представляло собой новую модель городского развития в истории **Хельсинки**. Бывшие трущобы стали престижным жилым районом для привилегированных классов».

«На заднем плане здесь находятся кладбище для бедных, вокзалы **Ливерпульской** и **Лидсской** железных дорог, а позади них работный дом, **манчестерская** «бастилия для

бедных», которая, подобно цитадели, грозно смотрит с холма из-за высоких зубчатых стен на расположенные на другом берегу рабочие кварталы... По изрытому берегу, мимо кольев и протянутых на них верёвок для сушки белья, попадаешь в этот хаос маленьких одноэтажных домиков, большинство которых не имеет иного пола, кроме самой земли, и где одна-единственная комната является и кухней, и жилой комнатой, и спальней - решительно всем. В одной такой дыре, имевшей не более шести футов в длину и пяти в ширину, я видел две кровати - и что за кровати и постели! - которые, помещаясь между лестницей и очагом, как раз заполняли всю комнату».

«Пользующийся всей дурной славой трущобный район **Мельбурна**, Литл-Бурк-Стрит... к 1880 гг... был переполнен людьми, в нем кипела жизнь, он рос и развивался... Улочка совершенно заполнена грязью всех видов, в том числе грудками мусора, вонючей жидкостью, обрывками соломы и др. От этой отвратительной массы исходил совершенно невыносимый запах... Омерзительная масса... демонстрировала свое тлетворное влияние и позволяла ему распространяться дальше».

«Около 200 лет назад Нижний **Манхэттен** был украшен прелестным озером, в пять акров величиной, известным под названием Коллект... Однако к середине XIX в. вокруг Коллекта располагались скотобойни и кожевенные заводы. Отходы этих кровавых предприятий сливались прямо в озеро, и чем больше было предприятий, тем больше отходов. К 1800 г. Коллект превратился в зловонный сточный колодец. К 1813 г. он был до краев заполнен, и к 1825 г. на этом месте находилось нечто совершенно новое: первый настоящий трущобный район Америки - Файв Пойнтс».

«Хотя сегодня это очень дорогой для проживания район **Парижа**, во времена Виктора Гюго здесь, вблизи Бастилии, были трущобы».

«Адвокат Дервиль отваживается отправиться в Сен-Марш, беднейший район на окраине **Парижа**. Проехав в кабриолете по грязным улочкам с глубокими колеями, он подъезжает к разрушенному зданию, кое-как выстроенному из старого хлама. Здесь, под одной крышей с коровами, козами, кроликами и обнищавшей семьей бывшего солдата полка Верньо, ставшего молочником, снимает комнату полковник Шабер. Полковник живет

в камере с грязным полом и соломенной постелью».

«Между 1815 и 1851 г. население Франции выросло с 29 до 36 млн чел.... Город поглощал тысячи мигрантов, которые не могли найти работу в деревне... Но рабочих место просто не хватало. Безработица и скученность создавали ужасающие условия жизни. Только в каждом пятом доме был водопровод. В 1832 году холера унесла жизни около 20 тыс. парижан».

«Как и многие другие европейские города, Париж после войны страдал от постоянной нехватки жилья. Из 17 трущобных районов, предназначенных к сносу, большинство продолжало существовать в 1950-х гг.»

«Одно из наиболее вопиющих преступлений против человечности, совершенных индустриальной системой в Китае, является то, что эти рабочие согнаны, как скот, в зловонные трущобы фабричных районов... **Шанхай**,... которые столь вонючи и омерзительны... Здесь нет никаких санитарных сооружений, а проходы между домами фактически представляют собой открытые отхожие места. Скученность населения ужасает. Многие дети, живущие в этих кварталах, покрыты незаживающими язвами от грязи и неухоженности».

«За 15 лет - с 1930 года до окончания войны - население Сингапура удвоилось и достигло миллиона человек. Этот демографический взрыв привел к острому дефициту жилья. Под крышей маленькой частной лавочки находила приют сотня человек. Средний размер жизненного пространства составлял девять на девять футов, что примерно соответствует размеру тюремной камеры».

«Все токийские гетто 1920-х гг. были результатом городского развития Токио и экономического роста Японии, происходившего в то время... Размеры этих гетто потрясали... После Второй мировой войны районы бедноты снова появились во всех частях Токийского мегаполиса, даже в историческом центре Токио».

*Источники:* Бельгия: Lis; Балтимор: Garrett 2002; Дублин: Kearns 2006; Хельсинки: Mäkinen; Манчестер: Engels 1987; Мельбурн: Mountford; Манхэттен: Baker 2001; Париж: Sandersen, Villon 2000, The Economist; Шанхай: Schwenning 1927; Сингапур: Baker 1999; Токио: Koji 1969.

ские различия в уровне благосостояния имеют тенденцию к сокращению, но лишь на более «продвинутых» стадиях урбанизации. Действительно, «всемирные» города, такие как Лондон, Нью-Йорк, Париж, Сингапур и Токио, могут (задним числом) рассматривать трущобы как одну из «болезней роста». Великобритания уничтожила свои мрачные «фабрики сагань» в течение столетия, и если бы она начала уничтожать их раньше, рабочий класс пострадал бы от более медленного роста заработной платы и более низкого уровня потребления<sup>49</sup>.

Возникновение и рост трущоб на ранних и средних стадиях развития страны можно объяснить взаимодействием функционирующего рынка труда и плохо функционирующего земельного рынка. Во период быстрого этапа урбанизации рынок труда подает сигнал о повышении спроса на рабочую силу в городских районах - спроса, возникающего благодаря росту промышленности и услуг. Рабочая сила отвечает на это перемещением в города.

Отражением этого является то, что жители трущоб в развивающихся стра-

нах часто заняты производственной деятельностью, используя экономические возможности, предоставляемые городом. В трущобном районе Дхарави города Мумбаи имеется 15 тыс. «барачных» фабрик, и «одежда, кухонная утварь, игрушки и рециклированные материалы, которые производят их жители, каждый год приносят этим фабрикам миллионы долларов». Многие жители трущоб открыли собственный бизнес после того, как в 1976 г. государство предоставило им ограниченные права на их жилье и начало снабжать некоторые части поселения пункта водой и электроэнергией. Поскольку Дхарави зажат между двумя основными линиями городской железной дороги и окружен шестью станциями, он также выступает в роли транспортного узла Мумбаи<sup>50</sup>. Короче говоря, трущобы возникают во многих развивающихся странах, по мере того как домохозяйства с низким доходом начинают использовать пространственно-сосредоточенные возможности трудоустройства, а компании пользуются преимуществами своего расположения в территориально ограниченной среде. В соответствии с опытом современных промышленно развитых стран, будет правильно не замедлять, не останавливать и не обращать вспять урбанизацию, а воздействовать на плохо функционирующие земельные рынки.

\* Диккенс Ч. Собрание сочинений в 30 томах. М., ГИХЛ, 1958, т. 4, с. 76. Перевод А.В. Кривцовой. – Примеч. ред.

Взаимную игру этих рыночных сил, а также реакцию рационально действующих субъектов рынка можно также наблюдать во многих странах Африки к югу от Сахары. Однако неэффективные земельные рынки земли, часто вследствие ошибочного городского планирования и районирования, создают лишь ограниченное и негибкое предложение легально доступной земли для постройки жилья, пытаясь идти в ногу со спросом<sup>51</sup>.

### Что изменилось для тех, кто развивается сегодня?

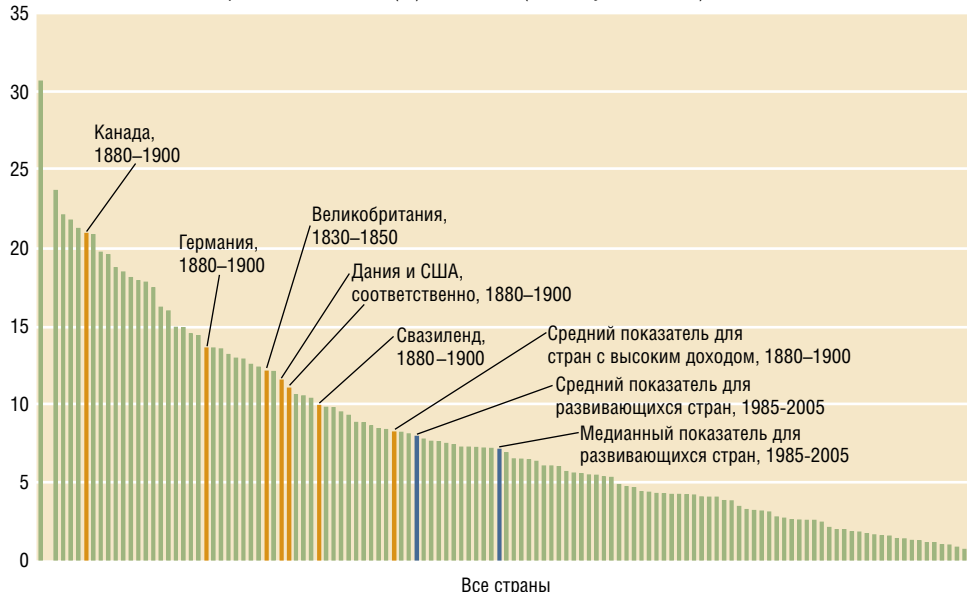
В начале XIX в. каждый десятый житель нынешних развитых европейских стран проживал в городском населенном пункте с населением не меньше 5 тыс. жителей<sup>52</sup>. В этом отношении, по крайней мере, за последние 500 лет мало что изменилось. Так что начало урбанизации в следующем веке было резким отрывом от прошлого.

### Темп и модель урбанизации схожи

Это началось в Великобритании. В 1800 г. доля ее городского населения составляла 19,2%, примерно вдвое больше средневропейской. Но за первые 20 лет число людей, живущих в городских районах, выросло вдвое. К 1820 г. доля городского населения составила 40%. К концу века семь из десяти британцев проживали в городах. К этому бурному росту присоединились и другие рано индустриализовавшиеся европей-

**Рисунок 1.13 Скорость урбанизации имеет прецеденты**

Различия в численности городского населения (%), 1985–2005 (если не указано иное)



Источники: расчеты Группы подготовки ДМР 2009 на основе данных UN (2006с); исторические данные для Канады, Великобритании и средние показатели для промышленно развитых стран взяты из Bairoch and Goertz (1986) и Dumke (1994).



ские страны. Ко второй половине XIX в. урбанизация распространилась за пределы Старого света, в США и Канаду. К началу Первой мировой войны четверо из десяти американцев проживали в городах с населением 5 тыс. чел. или более; всего за 60 лет до этого соотношение городского населения к сельскому составляло 1 : 20.

Так что если сегодня для развивающихся стран что-то изменилось, то различие заключается не в темпах урбанизации. В самом деле, средние темпы урбанизации в развивающихся странах за 1985–2005 гг удивительно похожи на ее средние темпы в странах Европы и Северной Америки<sup>53</sup> в период с 1880 по 1900 г. (см. рис. 1.13)<sup>54</sup>. Для государств, рано прошедших путь развития, средний абсолютный прирост доли городского населения за 20 лет составлял 7,7%, а для современных развивающихся государств соответствующие показатели медианного и среднего абсолютного прироста составили 7,1 и 8,0%. Темпы урбанизации в большинстве государств, рано прошедших путь развития, в последнее 20-летие XIX в. находились в верхней четверти современного распределения темпов урбанизации.

### У тех, кто развивается сегодня, объем урбанизации больше

Что же тогда изменилось? Одним из отличий является беспрецедентный абсолютный прирост городского населения во многих развивающихся странах в последние десятилетия. Сейчас численность населения развивающихся стран попросту выше, чем в странах, переживавшие индустриализацию в XIX и начале XX в. Сегодня городское население, оцениваемое в 3,3 млрд чел, значительно больше, чем все население мира в 1960 г. Более 10 тыс. лет потребовалось городскому населению для того, чтобы достичь показателя в 1 млрд чел. в 1960 г.,

25 лет – чтобы удвоиться, и только 18 лет – чтобы утроиться<sup>55</sup>. Согласно прогнозу ООН, потребуется всего лишь 15 лет, чтобы численность городского населения выросла до 4 млн<sup>56</sup>. В предстоящие 25 лет только в Восточной Азии к сегодняшним 750 млн городских жителей прибавится еще 500 млн чел., т. е. ежедневно к ним будет добавляться новый Париж или Куала-Лумпур.

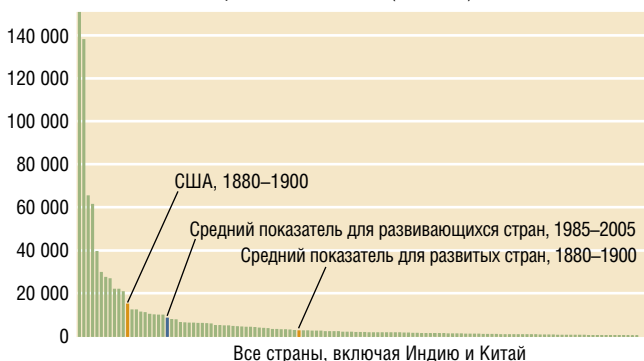
В период с 1985 по 2005 г. в Китае численность городского населения увеличилась на 225 млн чел., что почти соответствует населению США. Но в этот же отрезок времени Китай занимал лишь 15 место по абсолютному увеличению доли городского населения. В Индии численность людей, проживающих в городах, выросла на 137,8 млн, то есть к городскому населению прибавились Германия и Италия.

Средний прирост городского населения в современных развивающихся странах за 1985–2005 гг составил 8,3 млн, почти втрое превысив прирост во многих современных странах Европы и Северной Америки с высоким доходом, происходивший в 1880–1900 гг. Но если исключить из этой группы Китай и Индию, то средний прирост городского населения за последние десятилетия составил лишь 4,4 млн, почти на 50% больше, чем средний прирост населения в странах, рано прошедших путь развития, в 1800–1900 гг. (см. рис. 1.14)<sup>57</sup>.

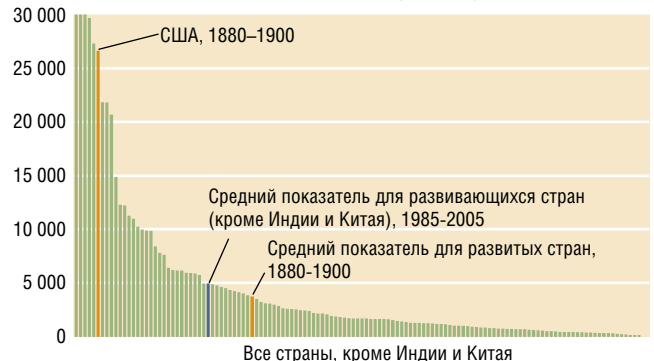
В свою очередь, мегаполисы в развивающихся странах беспрецедентны по своим размерам. В течение XIX в. крупнейшим городом мира был Лондон. Но его население в 1900 г., достигавшее 6,6 млн чел., составляет лишь 1/3 сегодняшнего населения Мумбаи или Дели, крупнейших городов в странах с низким доходом. Кроме того, Лондон 1900 г. и современный Лондон меньше, чем современный Шанхай (10 млн), крупнейший город в странах

**Рисунок 1.14** Прирост населения в городских районах современных развивающихся стран значительно выше

Изменение численности городского населения (тыс. чел.), 1985–2005



Изменение численности городского населения (тыс. чел.), 1985–2005



Источники: расчеты Группы подготовки ДМР на основе данных за 1985–2005 гг. из UN (2006с), а также исторических данных из Bairoch and Goertz (1986).

со средним доходом, а также некоторые другие успешно развивающиеся города (Каир, Джакарта и Манила). При населении более 22 млн, Мехико, крупнейший город в странах с доходом выше среднего, в три раза больше Лондона начала XX в.

***Сегодня горожане имеют более высокий заработок и лучшее коммунальное обслуживание***

Сегодня по показателям благосостояния, как связанным, так и не связанным с доходом, города опережают сельские районы. В 2000 г. уровень младенческой смертности в сельских районах Малави составлял 117 на 1 тыс. живорожденных; в городских районах этот показатель составлял 83. Городские районы Бенина значительно превосходили сельские районы в сокращении смертности детей в возрасте до 5 лет и уменьшении распространенности желудочно-кишечных и острых респираторных инфекций<sup>58</sup>. Жительницы городов Уганды в меньшей степени были подвержены анемии или недоеданию. Лучшие показатели в отношении здоровья повсеместно наблюдаются в городских районах всего развивающегося мира: от Чада и Камеруна в Африке к югу от Сахары, до Непала в Южной Азии, Казахстана в Центральной Азии, Никарагуа в Латинской Америке и Марокко и Египта в регионе Северной Африки и Ближнего Востока<sup>59</sup>.

Но в странах, прошедших путь развития в XIX и начале XX в. наблюдалась противоположная тенденция. Мигранты в городах могли ожидать лучшего материального уровня жизни, за счет ухудшения здоровья и снижения продолжительности жизни для них и их детей. В 1881–1891 гг. ожидаемая продолжительность жизни при рождении составляла 51 год в английских и валлийских деревнях, но лишь 44 года в Лондоне и 39 лет в крупных поселках<sup>60</sup>. В 1850-е гг. в Великобритании уровень младенческой смертности в городах с населением, превышающим 100 тыс., составлял 196 на 1 тыс. живорожденных, что было значительно выше, чем показатель 138 на 1 тыс. в сельских общинах<sup>61</sup>.

Даже в 1937 г. Джордж Оруэлл считал возможным описывать промышленные города как места, где «всегда кажется, что дым и грязь будут существовать всегда и ни одна часть поверхности земли не сможет избежать их»<sup>62</sup>. Поэтому, возможно, неудивительно, что исчезновение респираторных заболеваний, связанных с плохим качеством воздуха в городах, привело бы в Англии и Уэльсе в 1867–1870 гг. к повышению ожидаемой продолжительности жизни при рождении на 4,7 года. При отсутствии холеры, дизентерии и тифа ожидаемая про-

должительность жизни могла бы быть выше на 1,7 года, а отсутствие кори и скарлатины, распространенных в городах, добавило бы к ожидаемой продолжительности жизни еще 2,3 года<sup>63</sup>. Например, в 1830-х гг., когда рабочие в Лондоне получали надбавку к реальной заработной плате в 67%, значительная часть этой надбавки являлась компенсацией за очевидные угрозы здоровью, вызванные жизнью в городе<sup>64</sup>.

В Германии во второй половине XIX в. уровень младенческой смертности в сельских районах составлял около 150 на 1 тыс. живорожденных. Но в расширяющемся Берлине этот уровень был самым высоким в эпоху Кайзеров, составляя около 300 на 1 тыс. в 1860-х гг. и достигнув пика в 410 на 1 тыс. в 1870-е гг. Различия в физическом благосостоянии между городскими и сельскими районами в XIX в. сохранялись на протяжении десятилетий<sup>65</sup>.

В период индустриализации и урбанизации в США люди, живущие в районах с высокой плотностью, на рубеже веков были подвержены инфекционным и паразитическим заболеваниям. В 1880 г. смертность взрослых в городах была на 50% выше, чем в сельских районах; два десятилетия спустя – на 18% выше. Различия в уровне смертности между городскими и сельскими районами были еще больше для младенцев и детей младшего возраста. Для младенцев избыточная смертность в городах составляла 63% в 1890 г. и 49% в 1900 г.; для детей в возрасте от 1 до 4 лет этот показатель составлял 107%<sup>\*</sup> и 97% соответственно. В 1900 г. ожидаемая продолжительность жизни мужчины была на 10 лет меньше в городских районах, чем в сельских<sup>66</sup>.

То, что города и поселки в современных развивающихся странах опережают деревни по показателям здоровья, тогда как в развитых странах в XIX в. при равных доходах всё было совсем наоборот, отражает прогресс в системах государственного здравоохранения и водоснабжения. Это также отражает уровень общественных благ, которые предоставляют современные городами в развивающихся странах. Таким образом, преимущества высокой плотности не исчерпываются ростом дохода и накоплением богатства, но включают также социальные услуги.

При этих различиях в частных и государственных источниках благосостояния, едва ли должно удивлять то, что города в развивающемся мире быстро растут. Удивляет то, что это движение к плотности происходит не так быстро. Каковы же выводы для экономической политики? Любая стратегия для менее стихийной и более планомерной урбанизации должна включать усилия по улучшению коммунальных услуг в сельских районах.

**Д**эн Сяопин, которого считают архитектором превращения Китая в экономическую сверхдержаву, настаивал на открытости по отношению к мировым рынкам. Он также настаивал на первоочередном развитии прибрежных районов страны (например, Шанхая и Гуанчжоу), которые являются опорными пунктами для выхода на мировые рынки. Когда Дэн Сяопина спрашивали, как быть с растущим разрывом между благосостоянием прибрежных и внутренних районов страны, он, как говорят, отвечал: «Если всему Китаю суждено добиться процветания, то некоторые [регионы] должны прийти к нему раньше других».

В этой главе показано, что опыт всех успешно развивающихся стран служит подтверждением прозорливости Дэн Сяопина. Однако, как это будет показано в последующих главах Доклада, его мудрость, возможно, не нашла пути к некоторым лидерам развивающихся стран, даже несмотря на то, что кое-кого из них считали провидцами. В течение десятилетий концепция «сбалансированного развития регионов» была своего рода мантрой для разработчиков политики во многих развивающихся странах. Она стала навязчивой идеей для работников государственных плановых органов в бывшем Советском Союзе (см. вставку 2.5). Она была целью правительств самой разной политической окраски в Арабской Республике Египет, Бразилии, Индии, Индонезии, Мексике, Нигерии, Российской Федерации, ЮАР и других видных развивающихся странах. Настойчивое стремление к сбалансированному развитию регионов наблюдалось и в экономической истории многих развитых стран. Великобритания следовала этому принципу с конца 1920-х до 1980-х гг.<sup>1</sup>, Канада поступала так же с конца 1950-х до конца 1980-х гг.<sup>2</sup> Но и в этих случаях, несмо-

тря на популярность такой политики, прав оказался Дэн Сяопин.

Несомненно, концентрация экономической активности и выравнивание уровня жизни могут осуществляться параллельно. Развитие экономики США на рубеже XX в. сопровождалось быстрой концентрацией производственной деятельности на относительно небольшой территории – в восточной и северо-восточной части Среднего Запада<sup>3</sup>. В течение этого процесса различные штаты США переживали медленное, с отдельными сдвигами, выравнивание уровня дохода на душу населения<sup>4</sup>. В настоящее время около половины населения США проживает всего лишь в пяти штатах<sup>5</sup>, однако в долгосрочной перспективе различия в уровне безработицы между отдельными штатами остаются крайне незначительными со времен Второй мировой войны.

Выравниванию жизненного уровня в США помогала готовность работников «оторваться от корней» и переехать на новое место<sup>6</sup>. Однако основные показатели уровня жизни выравниваются даже в тех странах, где подобная готовность не так высока, поскольку развитие сопровождается распространением общественных услуг. Возьмем для примера Францию и Германию. Хотя Париж производит 28% валового внутреннего продукта (ВВП) Франции<sup>7</sup>, используя для этого всего 2% территории страны, уровень младенческой смертности во Франции почти одинаков во всех регионах. В отсталой Лотарингии этот уровень самый высокий – 4,5 смерти на 1 тыс. живорожденных младенцев, по состоянию на 2005 г., но это не намного выше, чем средний уровень по стране – 3,8<sup>8</sup>. Наиболее развитой частью Германии является регион Гамбурга, с экономической плотностью в 114 млн евро произведенного ВВП на 1 км<sup>2</sup>. Здесь ВВП на душу населения



более чем вдвое превышает уровень отсталой земли Мекленбург-Передняя Померания, где экономическая плотность более чем в сто раз ниже. Однако несмотря на столь феноменальное расхождение в экономической плотности, между двумя этими территориями нет различий в базовых показателях уровня жизни. Так, количество врачей и больничных коек на тысячу человек населения и в Гамбурге, и в Мекленбурге весьма близко к среднему по стране<sup>9</sup>.

В настоящей главе представлена подборка данных, касающихся экономической концентрации в так называемых «передовых» регионах стран, а также о сближении уровня жизни между домохозяйствами, проживающими в этих частях страны и в ее отдаленных, труднодоступных, «отстающих» регионах. В главе вводится понятие «экономического расстояния», которое связано, но не совпадает с физическим расстоянием. Вместе с понятием экономической плотности, которое обсуждалось в главе 1, расстояние помогает охарактеризовать пространственные преобразования, которые сопровождают развитие и могут быть необходимыми для быстрого экономического роста.

Основные выводы:

- **В процессе развития и внутренней интеграции страны от местоположения в большей степени влияет на экономическую активность и в меньшей степени – на социальное благосостояние.** Более значительная экономическая масса (накапливаемая там, где осуществляются деятельность предприятий) и более высокий жизненный уровень (который отражается в показателях потребления продуктов и услуг домохозяйствами, уровня бедности и доступна к основным услугам) не являются синонимами в пространственном аспекте. На ранних этапах развития инфраструктура и общественные услуги тяготеют к зонам экономической массы. Однако по мере развития страны и внутренней интеграции разрыв между передовыми и отстающими областями увеличивается в отношении экономической массы и становится менее заметным в отношении уровня жизни.
- **Пространственная концентрация экономической активности сначала возрастает, а затем выравнивается.** Во время перехода экономики от аграрного типа к индустриальному пространственное распределение людей и экономической деятельности становится более компактным. Внутри страны сращение и интеграция города и пери-

ферии приводит к росту мегаполисов и передовых областей с плотной экономической массой. Со временем этот процесс выравнивается, и пространственное распределение экономической активности стабилизируется.

- **Динамика пространственных диспропорций в уровне жизни выражается на графике в виде перевернутой U-образной кривой: на ранних стадиях экономического развития они усиливаются, потом длительное время остаются стабильными, а затем начинает медленно ослабевать.** В ходе индустриализации страны ее ограниченный первоначальный капитал, как человеческий, так и материальный, концентрируется в передовых регионах, обладающих большим потенциалом роста. Регионы, отдаленные от этих точек роста, отстают. Пространственные диспропорции в отношении производительности и дохода могут сохраняться в течение жизни многих поколений, даже в условиях мобильности рабочей силы и капитала. История ясно демонстрирует устойчивое пространственное расхождение по уровню жизни в на ранних стадиях развития сегодняшних развитых стран, за которым следует медленное выравнивание через много лет после достижения стадии высокого дохода<sup>10</sup>.
- **Технологический прогресс и глобализация увеличивают рыночный потенциал в передовых областях развивающихся стран, усиливают концентрацию и усугубляют пространственные диспропорции.** Несмотря на то, что основные силы, формирующие внутреннюю экономическую географию развивающихся стран, являются теми же, что в свое время формировали экономический ландшафт сегодняшних развитых стран, их масштаб изменился. Расширение международных рынков, улучшение транспорта и совершенствование коммуникационных технологий означают, что передовые регионы открытых развивающихся стран имеют больший рыночный потенциал, чем тот, которым обладали промышленно развитые страны на ранней стадии своего развития. Таким образом, силы, работающие на увеличение разрыва между передовыми и отстающими регионами, стали более мощными.

### Определение расстояния

Понятие плотности, о котором шла речь в главе 1, применимо также и на уровне страны. Более плотная концентрация эко-

номической активности расширяет выбор и возможности. Это обеспечивает больший рыночный потенциал для обмена товарами, услугами, информацией и факторами производства. Настоящая глава рассматривает диспропорции в отношении экономической массы и благосостояния между регионами внутри стран, связывая эти диспропорции с расстоянием от зоны экономической плотности. Таким образом, если в главе 1 обсуждались изменения на локальном уровне, наиболее релевантной пространственной характеристикой которого была плотность; то настоящая глава обращается к пространственным трансформациям на уровне страны, где релевантны как плотность, так и расстояние. В главе 3 будет показано, что, хотя плотность и расстояние имеют значение также и на глобальном уровне, наиболее важным параметром международного масштаба является разобщенность – политические барьеры между странами, стоящие на пути потоков товаров, предпринимательской деятельности, людей и информации.

**Только ли по прямой?  
Расстояние как экономическое,  
а не географическое понятие**

Расстояние показывает, насколько просто или сложно для товаров, услуг, рабочей силы, капитала, информации и идей преодолеть пространство. Оно является мерой того, насколько легко капитал перетекает, рабочая сила перемещается, товары транспортируются, а услуги доставляются из одной точки в другую. Расстояние в этом смысле есть экономическое, а не физическое понятие. Хотя экономическое расстояние

в целом связано с расстоянием в Евклидовом (прямолинейном) пространстве, отношение экономического расстояния между двумя точками к физическому расстоянию между ними не всегда однозначно. Одной из причин этого является то, что расстояние при обмене товарами отличается от расстояния при миграции людей.

Для рынка товаров и услуг расстояние характеризует затраты времени и денег. Маршруты и качество транспортной инфраструктуры, а также доступность транспорта могут сильнее всего влиять на экономическое расстояние между двумя регионами, даже если линейное расстояние между ними одинаково. Две деревни могут находиться на одном и том же расстоянии от города, но одна может находиться возле магистрали национального значения, а другая – возле проселочной дороги. Если учитывать только физическое расстояние, большая часть Индии прекрасно связана с рынками густо расположенных поселений. Но жители многих частей Индии с трудом добираются до рынка, затрачивая значительное время в пути, что определяется типом и качеством дорог и другой транспортной инфраструктуры (см. карту 2.1).

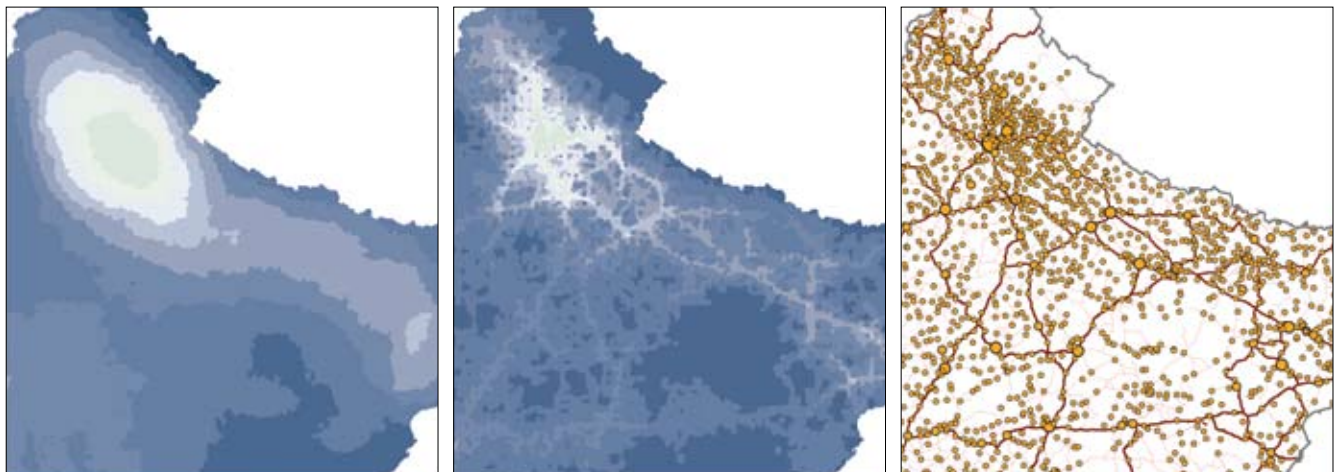
Применительно к мобильности рабочей силы расстояние учитывает «психологические» издержки разлуки с «малой родиной». В 1985–1995 гг. доля мигрантов из одной китайской провинции в другую снижалась по мере увеличения расстояния между провинциями. При этом миграция в не соседствующие друг с другом провинции связана с дополнительными издержками<sup>11</sup>. Таким образом, как и в случае с рынком, экономическое расстояние применительно к мигра-

**Карта 2.1 Доступ к рынку происходит не по прямой линия**

**а. На основе Евклидова расстояния**

**б. На основе экономического расстояния**

**с. Дороги и населенные пункты**

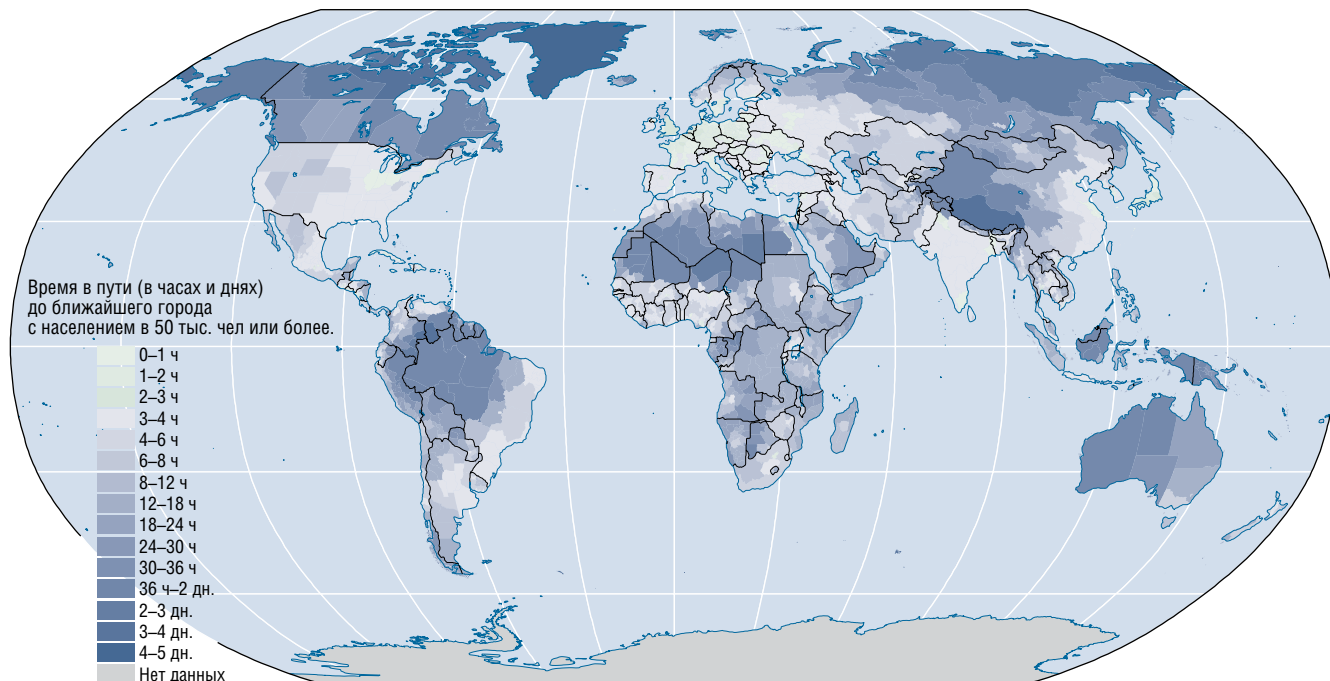


Источник: Авторский коллектив ДМР 2009.

Примечание. Более светлые тона означают более удобный доступ к районам, обладающим экономической массой.

## Карта 2.2 Даже в развитых странах расстояния может быть значительными

Время в пути до значимых населенных пунктов, согласно административно-территориальному делению стран



Представлено Эндрю Нельсоном, см. работу: Uchida and Nelson (2008), подготовленную для настоящего Доклада.

ции связано с физическим расстоянием, но не равно ему. Для целей настоящего Доклада наиболее интересной является территория с наибольшей экономической плотностью или максимально высоким рыночным потенциалом. Таким образом, расстояние – это метафора доступа рынков.

Искусственно созданные барьеры, в том числе полицейские, тоже могут увеличивать расстояние. Перекрытые дороги и баррикады – импровизированные «таможенные переходы», приносящие доход местным полицейским и другим желающим – обычное дело при передвижении по дорогам стран Африки к югу от Сахары<sup>12</sup>. В странах, где велика политическая автономия регионов, территориальная фрагментация может использоваться на местном уровне как средство защиты. На карте 2.2 показано время в пути до ближайшего поселения при условии отсутствия или небольшого числа препятствий; созданных человеком. Расстояние может оказаться значительным даже в высокоразвитых странах.

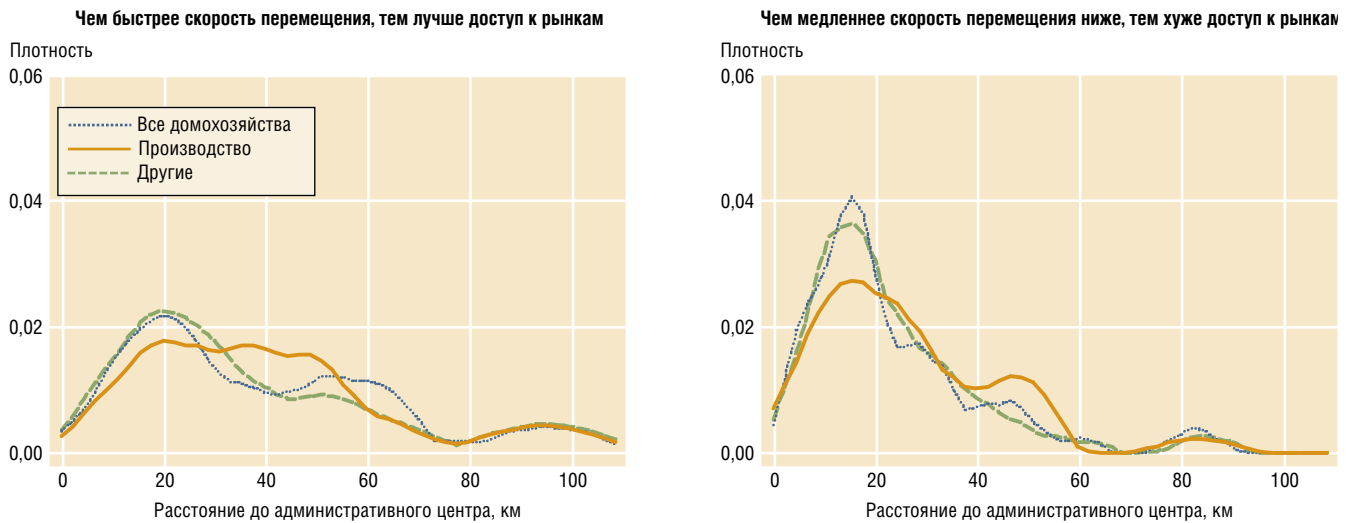
### *Расположение вблизи от рынков – естественное преимущество*

В 1980 г. в Китае в ходе реформ по децентрализации были расширены полномочия местных органов власти. Провинциальные чиновники использовали эти полномочия для защиты местных предприятий:

подняли тарифы и ввели запреты на ввоз товаров из других провинций. Товарооборот между провинциями упал с 50% ВВП в 1992 г. до 38% в 1997 г., а поглощение товаров в пределах провинции-производителя увеличилось с 68% до 72%. Тот же масштаб показателей характерен для товаров, пересекающих американо-канадскую границу и государственные границы внутри ЕС<sup>13</sup>. Хуку – существующая в Китае система постоянной регистрации по месту проживания – связывает место жительства с доступом к потребительским товарам, возможностями трудоустройства и социальной защите; что также способствует снижению внутренней миграции<sup>14</sup>.

Расстояние влияет на перемещение товаров, услуг, информации, знаний и людей. Ежедневная и сезонная миграция, телекоммуникации, информационные потоки и поставка товаров связывают между собой пункты производства и доставки. Большая часть межрегиональных взаимодействий, например, учеба и торговля, идут на пользу. Но некоторая их часть может быть вредоносной, например, распространение болезней. Главный фактор, влияющий на интенсивность подобных взаимодействий – расстояние. «Первый закон географии» Вальдо Тоблера гласит, что «все связано со всем, но то, что находится рядом, связано сильнее»<sup>15</sup>. Террито-

**Рисунок 2.1** Производственная деятельность в Индонезии процветает на территориях, расположенных на небольшом экономическом расстоянии от зон с высокой плотностью



Источник: Yamauchi and others, forthcoming.

рии, расположенные ближе к зонам экономической плотности, имеют более легкий доступ к выгодным взаимодействиям и обмену.

В Индонезии хорошие дороги сокращают время в пути и, соответственно, расстояние до экономических центров, создавая крупные агломерации. Благодаря хорошим дорогам и легкому доступу к рынкам, деревни, расположенные на расстоянии 60 км от административного центра, производят столько же товаров, сколько и сам город, а периферия, обладающая хорошими транспортными связями, становится частью агломерации. Но если связь с периферией плохая, плотность экономической активности быстро падает уже в 25 км от центра (рис. 2.1).

«Переливы» с окружающих территорий в зону экономической плотности наблюдается как в развитых, так и в развивающихся странах. В обрабатывающей промышленности Европы прирост совокупной производительности факторов имеет положительную и значимую связь с плотностью производства в обрабатывающей промышленности соседних регионов. При этом повышение темпов роста спроса в соседних регионах способствует, благодаря «переливам», повышению темпов роста совокупной производительности факторов<sup>16</sup>. Канадские города Норт-Йорк и Ватерлоо становятся, благодаря территориальной близости и научно-исследовательским подразделениям местных университетов, частью торонтского научно-производственного «куста» информационно-коммуникационной отрасли. В фирмах, расположенных ближе к Торонто, дела идут лучше, чем на более дальних<sup>17</sup>.

Это явление повторяется и в развивающихся экономиках. Когда в 1980-х гг. вокруг Джакарты была построена сеть скоростных автомагистралей, многие предприятия покинули центр города, чтобы сэкономить на стоимости земли и избежать городской тесноты. Но они не ушли далеко от мегаполиса, чтобы сохранить доступ к его обширному рынку<sup>18</sup>. Подобный путь развития наблюдается, но менее отчетливо, и в других агломерациях Индонезии, где наиболее интенсивный рост отмечен в периферийных районах вокруг крупных городов<sup>19</sup>. В Бразилии предприятия переехали из «большого Сан-Паулу» в отдаленные районы с более низким уровнем заработной платы. Эти предприятия разместились вблизи транспортных артерий на территории штата Сан-Паулу и соседнего штата Минас Жераис. В Республике Корея на ранних этапах децентрализации производства предприятия выводились из Сеула и размещались в пригородной зоне в радиусе часа езды на автомобиле. Лишь в 1990-е гг. предприятия стали выводиться в поселки и сельские районы<sup>20</sup>.

**Для населения миграция – естественный способ сокращения расстояний**

Благодаря возможностям своего рынка, передовой регион с высокой плотностью экономической активности создает для предприятий и населения стимул перебраться туда. Реализуя это стремление, предприятия и рабочие расширяют рынок возможностей в данном регионе. В результате процесс приобретает цикличность, и передовой регион поглощает все больше рабочих и предпри-

ятий из районов с меньшей плотностью. При этом миграция уравнивает распределение населения, сглаживая пространственные диспропорции в экономической плотности. Стремление уменьшить расходы, связанные с расстоянием, или снизить пространственное «трение» приводит в движение людей, предприятия и идеи – а также связанные с ними товары и услуги – и таким образом вовлекают менее развитые регионы в национальную систему производства. Наряду с торговлей, мобильность населения является, возможно, наиболее мощным механизмом, позволяющим интегрировать территории с малой экономической плотностью и рынки с высокой плотностью. Но для того, чтобы внутренняя миграция привела к выравниванию уровня жизни, может потребоваться движение больших человеческих масс в течение поколений.

Ежегодно около 40 млн. чел. в США меняют место жительства, из них около 6 млн. переселяются в другой штат<sup>21</sup>. Причиной подобной мобильности является то, что экономическое производство сконцен-

трировано в нескольких частях страны, и чтобы иметь возможность работать в зоне экономической плотности, обычно необходимо переехать жить поближе к ней.

Рабочие, переезжая в зоны экономической плотности, включаются в ее производственный цикл и увеличивают свой доход. Но одновременно с этим они способствуют повышению конкуренции за рабочие места в зонах экономической плотности, уменьшают ее в районах с меньшей плотностью и тем самым способствуют сближению уровня жизни в регионах с высокой и низкой производительностью. Наиболее быстрое сближение между сегодняшними индустриальными странами произошло в 1870–1913 гг. и во многом было следствием гигантских людских потоков из Европы на растущие рынки Азии, а также Северной и Южной Америки. В Ирландии в 1851–1908 гг. треть прироста реальной заработной платы, позволившего ей сравниться с уровнем США и Британии, была обеспечена благодаря массовой эмиграции из страны, что снизило конкуренцию на внутреннем рынке труда.

## ВСТАВКА 2.1 Выделение региона: невозможно, или поможет NUTS?

Анализ региональной политики опирается на данные по территориям, которые ранжируются от отдельных первичных образований до округов, штатов или провинций. Обычно эти регионы выделяются по административному или политическому признаку, отражая скорее исторические характеристики, чем текущие модели развития. Например, существующая административная структура государств – членов ЕС обычно состоит из двух уровней, таких, как *länder* и *kreise* в Германии, *regions* и *départements* во Франции, *comunidades autnomas* и *provincias* в Испании, *regioni* и *provincia* в Италии. «Номенклатура пространственных единиц для статистики» (*Nomenclature of Territorial Units for Statistics (NUTS)*) предоставляет единую унифицированную классификацию пространственных единиц для сбора региональной статистики в ЕС. Два первых административных уровня в большинстве стран соответствуют NUTS 2 и NUTS 3. NUTS 1 – более крупная единица, представляющая основные социоэкономические регионы, и часто не соответствует существующим административным единицам внутри государства.

Выбор используемого пространственного масштаба и метода определения региона зависит от поставленной задачи и доступной информации. Однако тот или иной выбор может радикально повлиять на выводы, сделанные при изучении социальных и экономических условий в разных частях страны – по двум причинам.

- во-первых, регионы выделяются без учета политических аспектов. Например, внутрирегиональные различия в уровнях занятости и бедности могут быть такими же значительными, как межрегиональные

различия. Любое изменение границ между регионами может изменить результаты. Потенциальные последствия кратко суммированы в названии классической работы по данной теме: «Примерно миллион коэффициентов корреляции»<sup>22</sup>.

- во-вторых, результаты анализа зависят от агрегирования, или пространственной шкалы, и экологической ошибки – формулирования предположений о характеристиках индивидуальных случаев на основе агрегированных данных. Классическое исследование Робинсона (Robinson 1950) иллюстрирует эту проблему<sup>23</sup>. Широкое агрегирование приведет к уменьшению различий между единицами анализа – и более низкому уровню противоречивости. Таким образом, результаты могут сильно зависеть от размера единиц.

На приведенном ниже рисунке представлена плотность экономической активности

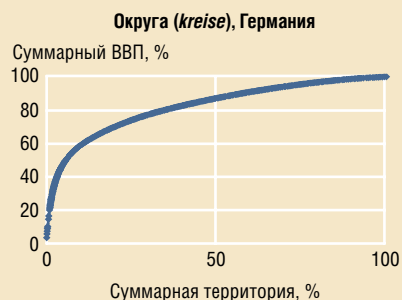
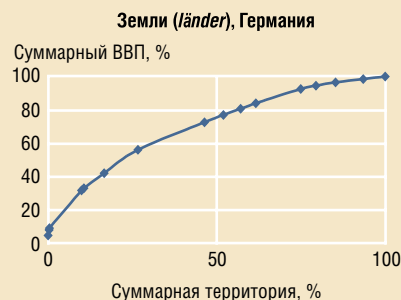
в 16 землях (*länder*) и 439 округах (*kreise*) Германии. Сильно обобщенные данные показывают, что 30% ВВП производится на 10% территории страны, а менее обобщенные – что почти 60% ВВП производится на этих же 10% территории. Обобщенная информация может быть полезной, но следует помнить о подобных погрешностях.

Источник: Авторский коллектив ДМР 2009.

<sup>22</sup> Openshaw and Taylor 1979.

<sup>23</sup> Используя данные на уровне штата США, исследование показало, что доля лиц, родившихся за рубежом, находится в положительной корреляции с долей лиц, умеющих читать и писать по-английски; это позволяет предположить, что американцы, родившиеся в США, с большей вероятностью остаются неграмотными. Анализ того же соотношения с использованием индивидуальных данных показал отрицательную корреляцию.

### Различный принятый пространственный масштаб приводит к разным результатам из-за погрешности при обобщении



Источник: Оценки основаны на Nordhaus 2006.



Фактическое прекращение выравнивания между промышленно развитыми странами в период между мировыми войнами было, главным образом, следствием ужесточения иммиграционной политики<sup>22, 23</sup>.

### **Плотность в передовых регионах, расстояние в отстающих**

При сравнении регионов одной и той же страны в идеале следовало бы выделять их в соответствии с экономическими критериями, предполагающими самостоятельность рынков труда и зон экономической активности. Однако данные о подобных экономических регионах, выделенных по функциональному признаку, нелегко получить<sup>24</sup>. Поэтому обычно регионы определяются на основе административных или политических границ. Подобные определения могут привести к искажению данных эконометрического анализа (см. вставку 2.1), но они имеют то преимущество, что соответствуют

зонами, в рамках которых определяется и осуществляется региональная политика. В настоящей главе рассматриваются регионы, выделенные административным или политическим способом, и используются различные источники данных, от национальных докладов и обследований домохозяйств до пространственной сетки с размером ячейки в 1° долготы на 1° широты.

В настоящем Докладе передовые регионы имеют высокую экономическую плотность, а отстающие характеризуются большим расстоянием до зоны высокой плотности. Регион имеет тем большую вероятность быть отстающим, чем дальше он находится от передовых регионов, поскольку большее расстояние до зоны высокой плотности ведет к недостаточной интеграции с экономикой передовых регионов. Это также обуславливает более слабый доступ как к активно функционирующим рынкам капитала, труда, товаров, услуг и идей, так и

## **ВСТАВКА 2.2 Как развитые и развивающиеся страны определяют отстающие регионы: краткий обзор**

В настоящем Докладе отстающие регионы определены как территории, удаленные от зон плотности. Насколько сопоставимо такое определение с тем, как политики прошлого и настоящего определяют отстающие регионы в развитых и развивающихся странах?

Обычно критерии, по которым национальные правительства классифицируют тот или иной регион как «отстающий», «бедный» или «неразвитый» связаны с задачей выявления стратегии или политики местного и регионального развития. Критерии могут быть расплывчатыми или четкими. Они могут основываться на каком-либо одном показателе экономической эффективности или быть средневзвешенным результатом нескольких показателей. К тому же они могут отражать определение отстающего региона в разном пространственном масштабе.

- **Расплывчатые критерии.** В рамках региональной политики Великобритании в 1980-х гг. отстающие районы классифицировались как относящиеся либо к «развивающимся», либо к «промежуточным» районам. Но закон давал расплывчатые критерии для определения подобных районов. «При осуществлении своих полномочий в рамках предусмотренных выше действий в этой области [определении района как развивающегося либо промежуточного] министр должен принимать во внимание все обстоятельства, наблюдаемые и ожидаемые, в том числе состояние занятости и безработицы, демографические изменения, миграцию и цели региональной политики»<sup>a</sup>.
- **Четкие и простые критерии.** Региональная, или «согласованная» политика ЕС на период 2007–2013 гг. определяет отстающие регионы как требующие поддержки в рамках «цели сближения» регионы, соответствующие NUTS2, в которых ВВП на душу населения составляет менее 75% среднего

показателя по ЕС<sup>b</sup>. Для этих регионов запланировано выделение около 71% средств в рамках осуществления цели сближения. Однако даже в рамках региональной политики ЕС возможно субсидирование на более благоприятных (и более сложных) условиях для тех регионов, которые не только имеют ВВП на душу населения менее 75% среднего показателя по ЕС, но и находятся в стране, чей ВВП на душу населения меньше 90% среднего показателя по ЕС. Такие регионы считаются «более отстающими»<sup>c</sup>.

- **Точные и сложные критерии.** В 1982–1987 гг. Министерство регионального промышленного развития Канады использовало индекс развития, чтобы классифицировать регионы в рамках осуществляемой Министерством Программы промышленного и регионального развития. Индекс определял весовую долю безработицы в регионе в 50%, весовую долю индивидуального дохода в 40% и весовую долю фискального потенциала провинции в 10%. Таким образом определялись 15% «наименее развитых» регионов<sup>d</sup>.
- **Особо сложные критерии, измеряемые в количественном выражении.** Чтобы определить, какие области считать отстающими, в рамках микрорегиональной стратегии Мексики используется «индекс маргинализации», основанный на показателе уровня доступа к таким основным услугам, как электроснабжение и снабжение питьевой водой, а также на показателях качества жизни и доли местного трудящегося населения, получающего низкую зарплату<sup>e</sup>. В основном программа ориентирована на отдаленные сельские общины на юге страны, потому что «отдаленность сельских общин часто означает бедность и существенную недостаточность доступа

к широкому набору основных общественных услуг»<sup>f</sup>.

Мексика известна не только сложностью показателя, используемого для выявления отстающих регионов, но и усложненным способом определения их границ. Географическая информационная система (ГИС) использует для этого не столько административные границы, сколько географическую близость региона, его этнические и культурные, а также геоэкономические характеристики.

Итак, критерии, которые различные страны используют для определения отстающих регионов, зависят от уровня развития и местных политических соображений. Высокий уровень бедности и маргинализации определяет отсталость региона в развивающихся странах, тогда как высокий уровень безработицы часто определяет отсталость в развитых странах.

В Десятом пятилетнем плане Индии северо-западный регион определяется как «отстающий» и «обделенный», а потому заслуживающий специального политического внимания. Региональная политика ЕС в рамках осуществления «цели сближения» особо выделяет «наиболее отдаленные регионы», предусматривая для них дополнительную помощь.

Определение отстающих регионов в настоящем Докладе – как отдаленных от зон плотности – включает в себя широкий набор критериев.

Представлено Марком Робертсом.

<sup>a</sup> Industrial Development Act 1982, chapter.

52, part 1, para. (3); включая текст, выделенный жирным шрифтом.

<sup>b</sup> [http://europa.eu/pol/reg/index\\_en.htm](http://europa.eu/pol/reg/index_en.htm), «Activities of the European Union – Regional Policy», 2008.

<sup>c</sup> Atkinson and Powers 1987.

<sup>d</sup> Villarreal 2005; OECD 2003, p. 6.

<sup>e</sup> OECD 2003.

к «переливам» знаний и информации, которые они обеспечивают. Отстающий регион обычно является отдаленной частью страны и обладает одним или несколькими из перечисленных ниже признаков: высокий уровень бедности, низкая производительность и доход, высокий уровень безработицы и вялый экономический рост. Именно эти критерии обычно используют правительства при определении отстающих регионов.

В развивающихся странах отстающие регионы, как правило, представляют собой отдаленные территории, где не удовлетворяются основные потребности, такие как доступ к канализации и электроснабжению. В развитых странах отстающие регионы – это территории, где труднее найти работу, чем в передовых регионах, однако различия в основных показателях благосостояния отсутствуют. Поэтому понятия расстояния и доступа к рынкам, используемые в настоящем Докладе, включают в себя целый ряд критериев, которые различные страны используют для определения отстающих регионов (вставка 2.2).

Отсюда следует, что значительное расстояние до зоны плотности является причиной низкого дохода на душу населения, низкой производительности труда и низкой реальной заработной платы, а также

высокого уровня бедности и безработицы. В Великобритании экономическая плотность в передовых Лондонском и юго-восточном регионах обеспечивает зарплату на 18% выше, чем в отдаленных районах на севере и юго-западе Англии, а также в Шотландии и Уэльсе<sup>25</sup>. В Индонезии потенциальная прибыль предприятий текстильной и других отраслей обратно пропорциональна расстоянию до зоны плотности: чем больше расстояние, тем ниже прибыль. Это справедливо как для расстояния до зоны плотности в рамках одной страны, так и для расстояния до международного порта, тем самым, до зоны плотности на международных рынках<sup>26</sup>. Повторим, что отстающими областями, неспособными привлекать инвестиции и создавать рабочие места, являются те, что расположены на большом расстоянии до зоны плотности.

Как и в сегодняшних богатых странах, расстояние до зоны плотности влияет на доходы в странах с возникающими рынком. В Китае хороший доступ к рынку создает более высокую индивидуальную зарплату, даже после учета личных особенностей, а также специфики сектора и региона, различия в стоимости жизни и внешних факторов, влияющих на человеческий капитал<sup>27</sup>. В Бразилии отстающие регионы, располо-

### ВСТАВКА 2.3 *Опасные диспропорции: когда разобщенность увеличивает расстояние*

В академической литературе доказывается, что внутренняя миграция рабочей силы – сильнейший стимул к сближению экономических и других показателей благосостояния населения в различных районах страны. Однако различия в языке, религии, этнической и расовой принадлежности являются, возможно, одним из наиболее труднопреодолимых препятствий на пути внутренней миграции и серьезной проблемой для разработчиков политики. Те же этнические, языковые и религиозные барьеры, которые не позволяют домохозяйствам воспользоваться многообразными возможностями для уравнивания географических различий в уровне занятости и заработка, способны «запереть» бедняков в отстающем регионе, увековечивая их бедность обостряя региональное неравенство.

**Диспропорции в Юго-Восточной Азии.** Семнадцать процентов населения северо-восточной части Таиланда – бедняки, в то время как в Бангкоке их лишь 0,5%. На северо-востоке проживает около половины этнических меньшинств Таиланда. В Индонезии показатели уровня бедности и благосостояния в Западном Калимантане, на родине таких этнических меньшинств, как дайки, буги и самба, – стабильно хуже, чем на острове Ява, население которого принадлежит к этническому большинству населения Индонезии.

**Диспропорции в Индии.** Индийские штаты Аруначал-Прадеш, Ассам, Манипур, Мегхала, Мизорам, Нагаленд, Сикким и Трипура составляют отстающий Северо-Восток. За

исключением ассамцев, народности этих штатов в основном ведут племенной образ жизни, говорят на тибето-бирманских и австроазиатских языках и имеют сильное генетическое сходство с народностями Юго-Восточной Азии. Индуизм является здесь доминирующей религией, но распространение христианства поставило этот регион в особое положение по сравнению со всей остальной Индией. В соответствии с общепринятыми показателями экономического благосостояния и развития северо-восточные штаты относятся к числу самых неблагополучных в Индии.

**Диспропорции в Африке.** Изучение 11 стран Африки к югу от Сахары показало, что этническая принадлежность как таковая в значительной степени определяет различия в уровне детской смертности, однако в сочетании с географическими показателями даже позволяет предсказывать вероятность выживания детей. Например, в Кот-д'Ивуаре в 1970–1994 гг. смертность среди двухлетних детей народности бауле снижалась гораздо быстрее, чем в других этнических группах. Для детей народности ашанти в Гане вероятность смерти была на 20% меньше, чем для всех остальных. В Уганде для детей в возрасте до пяти лет из племени баганда вероятность смерти была на треть ниже, чем для детей из остальных этнических групп.

В работе 2005 г., посвященной неравномерному пространственному развитию, выполненную Международным научно-исследовательским институтом экономики и развития

при Университете ООН в Хельсинки, был сделан вывод, что «Неравномерное пространственное развитие является одним из измерений общей несправедливости, но приобретает особое значение, когда пространственное и региональное деление совпадает с политической и этнической напряженностью, и может угрожать социальной и политической стабильности» а. Эти в некотором отношении абстрактные слова оказались пророческими, когда в результате актов насилия в Кении в начале 2008 г., 1,5 тыс. чел. погибло, а 250 тыс. были вынуждены покинуть свои дома. Насилие началось после спорных итогов президентских выборов в конце декабря 2007 г. и быстро выявило глубокий этнический раскол, который определяет экономическую и политическую географию Кении. Межобщинные столкновения были особенно интенсивными вблизи города Элдорет в провинции Рифт-Валли и в предместьях г. Кисуму в западном округе. Провинция Рифт-Валли и западные области страны относятся к наиболее экономически отсталым районам Кении и традиционно заселены меньшинствами из племен календжин, луо, киси и лухья, которые, как и другие этнические меньшинства этих районов, испытывают негодование в связи с материальными лишениями и дискриминацией.

Источники: Brocknerhoff and Hewett 2000.

<sup>a</sup> Kanbur and Venables 2005.

женные на большом экономическом расстоянии от Сан-Паулу и других крупных рынков, имеют более низкий уровень заработной платы, и улучшение перспектив экономического роста региона существенно зависит от уменьшения расстояния<sup>28</sup>. В передовых регионах Бразилии экономическая плотность способствует тому, что уровень зарплаты в них на 13% выше среднего по стране, что сравнимо с показателями европейских стран<sup>29, 30</sup>. В Мексике южные сельские провинции, отдаленные от таких зон плотности, как Мехико и США, имеют самый низкий уровень заработной платы и самый высокий уровень бедности.

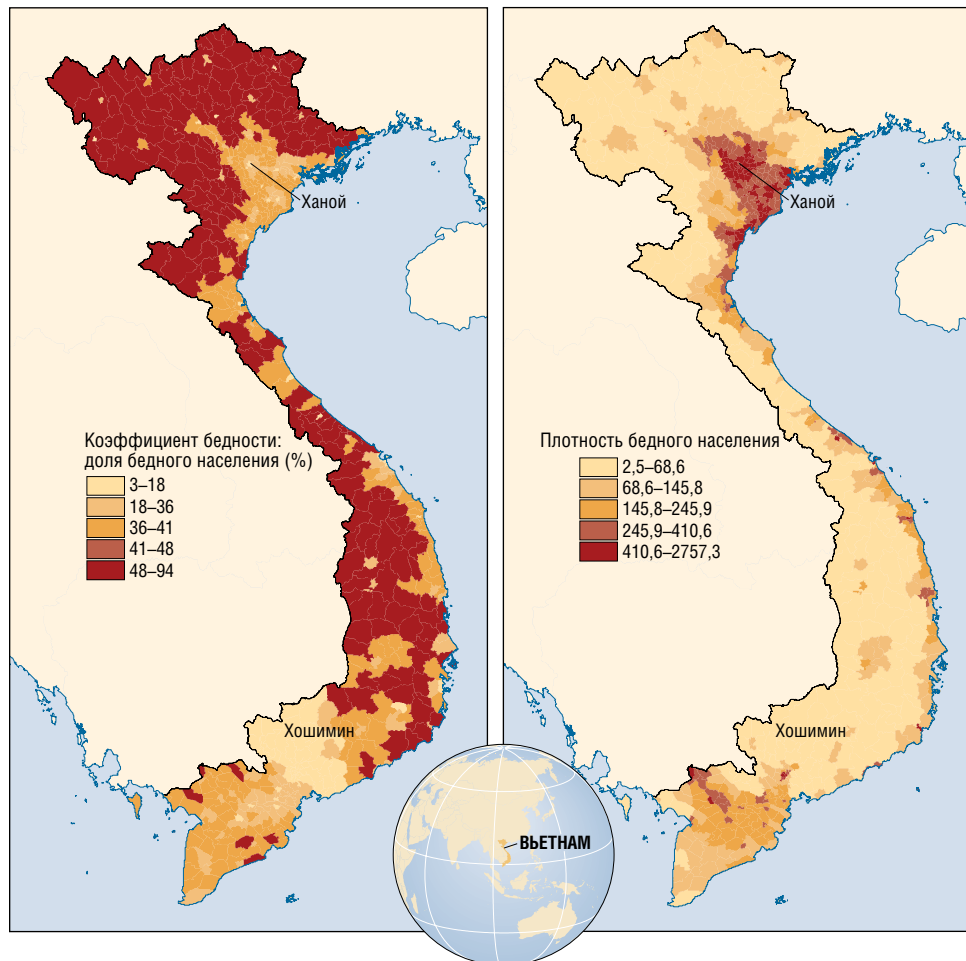
Во многих странах отстающие районы населены этническими меньшинствами. Племенные, расовые и религиозные различия в доступе к ресурсам выглядят как пространственные диспропорции. Возникает порочный круг: диспропорции между регионами, границы которых совпадают

с территориями проживания различных этнических групп, могут углублять политическую раздробленность и быть источником напряженности, способствуя еще большему расхождению в уровне жизни. Они могут даже привести к трудноустранимому гражданскому конфликту и вызвать «откат» в развитии (вставка 2.3)<sup>31</sup>.

**Уровень бедности выше в отстающих регионах, а численность бедняков – в передовых**

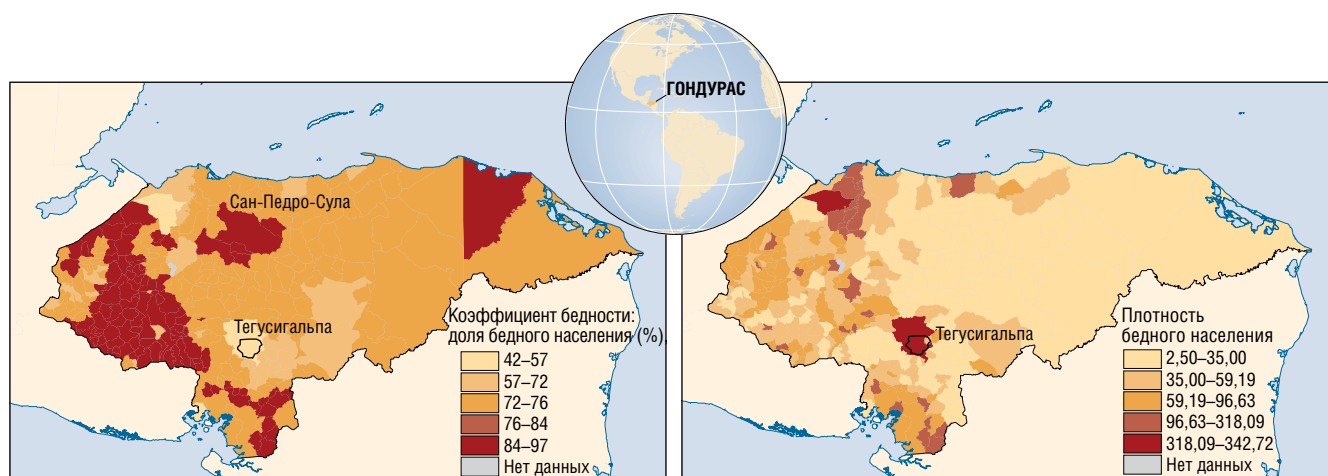
Коэффициент (удельный вес) бедности зависит от расстояния, а численность бедняков – от плотности. В отстающих регионах, как правило, выше процент бедного населения, а в передовых обычно проживает большая часть всех бедняков страны, благодаря высокой плотности населения в передовых регионах. В отстающих внутренних районах Вьетнама коэффициент

**Карта 2.3 Коэффициент бедности выше в отсталых внутренних районах Вьетнама, а ее концентрация (масса) – в развитых прибрежных районах**



Источник: Проект по картографированию бедности, Колумбийский университет, с использованием данных Minot, Vaulch, and Erprecht 2003.

Карта 2.4 Уровень бедности высок в отдаленных восточных районах Гондураса, но бедное население сконцентрировано в двух крупнейших мегаполисах



Источник: Проект по картографированию бедности, Колумбийский университет, с использованием данных Robles 2003.

бедности наивысший, но большинство бедного населения живет в процветающих передовых регионах (карта 2.3). Аналогичным образом, в Гондурасе бедное население сосредоточено в двух передовых районах – Тегусигальпе и Сан-Педро-Сула, хотя в отдаленных восточных районах коэффициент бедности в целом выше (карта 2.4.)

### Экономическая концентрация в передовых регионах

По мере развития экономики экономическая активность становится в целом более, а не менее, концентрированной. Примерно в четверти стран мира – таких как Ботсвана, Бразилия, Норвегия, Россия и Таиланд, – более половины национального дохода производится на площади, занимающей менее 5% территории страны. В половине остальных стран, – таких как Аргентина, Замбия, Саудовская Аравия и Словения и Замбия, – более трети национального дохода производится на площади, занимающей менее 5% территории страны. В каждой десятой стране экономическая масса рассредоточена, так что на площади, занимающей менее 1/10 национального дохода. Среди стран с высокой пространственной дисперсией – Бангладеш, КНДР, Нидерланды и Польша<sup>32</sup>.

В настоящем разделе представлен исторический опыт некоторых промышленно развитых стран. Охватывая более чем 100-летний период, раздел показывает, как эти страны познакомились с быстрорастущей региональной концентрацией, а затем пережили её стабилизацию. Затем мы обратимся к большому количеству развитых и развивающихся стран, чтобы показать, как

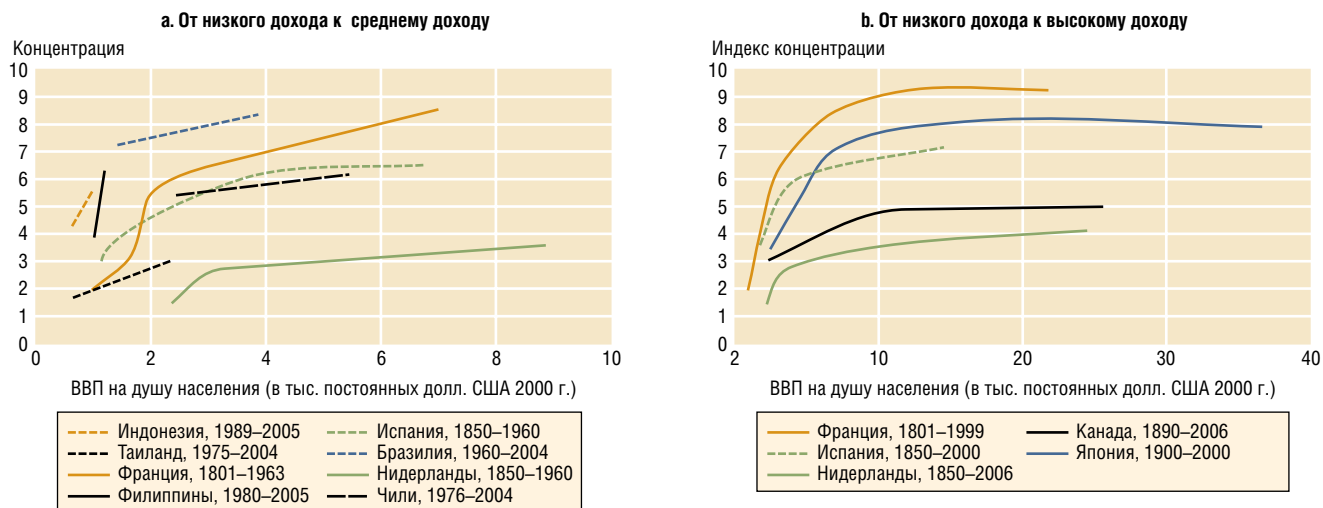
концентрация экономической массы возрастает по мере развития страны.

### Быстрорастущая концентрация на ранних стадиях развития, а затем стабилизация

Нелегко найти данные, которые прослеживают эволюцию пространственной концентрации экономической активности<sup>33</sup>. Доступная информация показывает, что экономическое развитие на ранних стадиях сопровождается быстрорастущей пространственной концентрацией в масштабах страны. Растет не только объём экономической активности, но и производство становится более сконцентрированным на меньшей территории. Развитые районы больше всего выигрывают от концентрации и роста.

Экономическая концентрация в Иль-де-Франс – ведущем регионе Франции, занимающем около 2% территории страны, – быстро возростала в стоимостном выражении от примерно двукратного увеличения гипотетической доли в 1801 г. до трехкратного в 1851 и шестикратного к 1910 г.<sup>34</sup> Она продолжала расти, но менее быстро, и достигла девятикратной доли в 1960 г. ВВП Франции на душу населения, составлявший в 1801 г. менее 1000 долл. США, вырос до 7000 долл. США в 1960 г. Однако с 1960 г. экономическая концентрация стабилизировалась, хотя ВВП на душу населения увеличился втрое. В Канаде и Нидерландах рост не был столь стремительным но обе страны прошли тот же путь быстрого роста концентрации на низком уровне развития, за которым последовало выравнивание, в то время как ВВП на душу населения превысил 10 000 долл. США (см. рис. 2.2)<sup>35</sup>.

**Рисунок 2.2** Растущая плотность экономической массы сопровождается развитием в течение десятилетий и даже столетий



Источник: оценки Авторского коллектива ДМР, основанные на национальных счетах – статистических ежегодниках за разные годы по соответствующим странам. Данные по Канаде за 1890 г. взяты из Green (1969). Данные по Франции основаны на статистике численности населения, приведенной в Catin and Van Huffel (2003); Barro and Sala-i-Martin (2004). Данные по Японии, Нидерландам и Испании получены из базы данных Staff City Population Database Группы по человеческим поселениям Международного института по окружающей среде и развитию (IIED).

Аналогичные модели наблюдаются в нынешних развивающихся странах. В период стремительной индустриализации и быстрого роста в Таиланде концентрация в передовом столичном, бангкокском регионе выросла с 1,8 в 1975 г. до 3,1 в 2004 г., а ВВП на душу населения за это время увеличился вчетверо. Также и в Бразилии концентрация в передовом Сан-Паулу выросла с 7,3 в 1960 г. до 8,4 в 2004-м, в то время как ВВП на душу населения почти утроился.

В Японии во время индустриализации после Второй мировой войны концентрация в передовом регионе Большого Токио увеличилась с 7,1 в 1955 г. примерно до 8 в 1970 г., в то время как ВВП Японии на душу населения вырос более чем в два раза. Эта растущая пространственная концентрация со временем выравнивается, а пространственное распределение экономической активности в стране стабилизируется. После 1970 г. концентрация в Большом Токио стабилизировалась.

В США в то время как ВВП на душу населения быстро рос с 1806 долл. в 1850 г. до 4 901 долл. в 1900 г.<sup>36</sup>, концентрация произошла в промышленном поясе Грин-Бей – Сент-Луис – Балтимор – Портленд (штат Мэн), на долю которого приходилось  $\frac{3}{4}$  рабочих мест в промышленности США. В течение последующих 60 лет в этом поясе городов доля занятости в промышленности оставалась стабильной: от  $\frac{2}{3}$  до  $\frac{3}{4}$ .<sup>37</sup> Несмотря на структурные изменения в экономике США и изменение моделей экономической концентрации, эта концентрация осталась стабильной после 1960 г. Другим свидетельством, подтверждающим растущую концентрацию, является сниже-

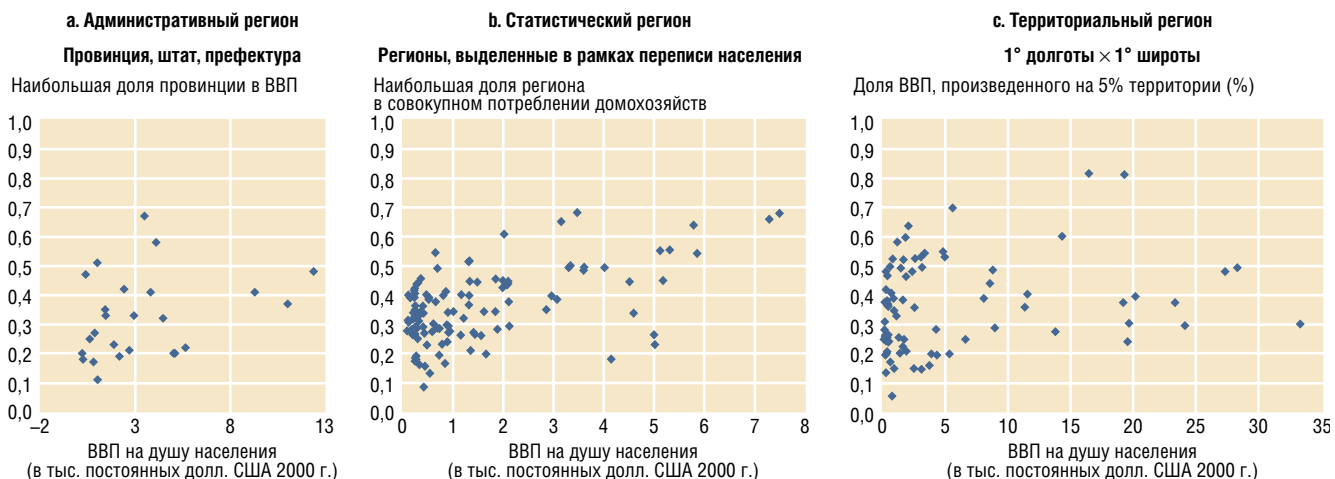
ние доли территории страны, на которой проживает 80% населения США в округах с наибольшей экономической плотностью, с 25% территории США в 1900 г. до 17% в 2000 г.<sup>38</sup>

После того, как ВВП страны на душу населения превысит 10 000 долл. США, концентрация имеет тенденцию к стабилизации, хотя детали этого процесса могут отличаться. Концентрация в передовом регионе более значительна в Канаде, Франции и Японии, чем в Нидерландах и США. Аналогичным образом, такие развивающиеся страны, как Бразилия, Индонезия и Филиппины представляются идущими по пути большей пространственной концентрации, чем Чили или Таиланд.

### **Сравнение современного состояния концентрации на международном уровне подтверждает исторические пути развития**

Взаимосвязь между развитием страны и ее пространственной концентрацией находит подтверждение для стран с различным уровнем развития. Она подтверждается в странах применительно к административным (провинции в Канаде, префектуры в Японии, области в России, штаты в США), статистическим (девять регионов определяемых для проведения переписи населения в США, три региона – в Эквадоре) и пространственным регионам (ячейка земной картографической сети размером  $1^\circ$  широты  $\times$   $1^\circ$  долготы). Эта связь подтверждается применительно к различным индикаторам концентрации.

**Рисунок 2.3** Измерения, основанные на национальных счетах, обследованиях домохозяйств и картографических экономических данных подтверждают историческую модель роста концентрации экономической массы по мере повышения уровня развития



*Источник:* График а: Национальные счета на интернет-сайтах национальных статистических управлений или в ежегодниках; График б: оценки сотрудников Всемирного банка на основании более 120 обследований домохозяйств в 75 странах (набор данных подробно описан в Montenegro and Hign 2008); График в: оценки сотрудников Всемирного банка, размещенные в Интернете по адресу: <http://geocon.edu.yale>.

**Административные регионы.** Разные страны имеют различное количество административных регионов, которые могут различаться по географическому размеру. Однако с поправкой на эти факторы, сравнение 24 развивающихся стран – от Мозамбика, с уровнем ВВП на душу населения в 211 долл. США, до Греции, где этот уровень превышает 12 000 долл. США, – мы обнаруживаем ту же модель, которая наблюдалась в истории Канады и Франции. Доля национального ВВП, произведенного в передовом административной районе имеет тенденцию к росту сообразно уровню развития (см. рис. 2.3, график а).

**Статистические регионы.** Регионы, выделяемые при проведении переписей населения, могут отличаться от административных регионов. В США насчитывается девять статистических регионов, но 50 штатов; в Канаде выделяется три статистических региона, хотя имеется десять провинций и три территории. Статистическое управление страны обычно использует эти регионы, чтобы стратифицировать выборку для обследования домохозяйств с тем, чтобы эти регионы соотносились с географическим делением страны, например, на западную и восточную части<sup>39</sup>. Несмотря на различия в уровне агрегирования, данные по статистическим регионам подтверждают ту же взаимосвязь между концентрацией, измеряемой по уровню потребления, а не по ВВП, и развитием (см. рис. 2.3, график б).

**Пространственные регионы.** Ячейки земной картографической сети размером  $1^\circ$  широты  $\times$   $1^\circ$  долготы, каждая из которых соответствует площади в 100 км<sup>2</sup> могут обеспечить более чистое географическое разрешение<sup>40</sup>. Таким образом, пространственная

концентрация внутри страны может быть измерена как доля национального ВВП, производимого на 5% территории с наибольшей экономической плотностью<sup>41</sup>. Упрощенная модель роста концентрации ВВП в процессе развития с использованием исторических данных аналогична модели с использованием современных данных. Связь между развитием и экономической концентрацией положительна и близка к линейной при сравнении стран с уровнем ВВП на душу населения менее 10 000 долл. США. Однако эта связь начинает выравниваться когда в выборку включаются страны с более высоким доходом (см. рис. 2.3, график б).

Рост концентрации производства в процессе экономического развития – вовсе не иллюзия, порожденная искусственным делением страны на регионы или территориальными различиями между странами (см. табл. 2.1). Рассмотрим Танзанию, Италию, Францию и Швецию, у которых одинаковое количество административных регионов (21 или 22). Передовой регион Танзании – Дар-эс-Салам – производит 15% национального ВВП, а передовой регион Италии – Ломбардия – 21% ВВП. Франция и Швеция, у которых ВВП на душу населения выше, чем у Италии, характеризуются также и более высокой концентрацией в своих передовых регионах.

В ряде стран, разделенных на пять статистических регионов – от Аргентины до Таджикистана – концентрация потребления в передовом регионе растет по мере развития. Среди стран среднего размера – около 300 тыс. км<sup>2</sup> – Гана и Лаосская Народно-Демократическая Республика (обе с низким доходом) имеют заметно меньшую пространственную концентрацию

**Таблица 2,1 Все индикаторы административных, статистических и территориальных регионов указывают на прямую связь между ростом пространственной концентрации экономической активности и развитием**

Административные регионы	Страна	ВВП на душу населения	Количество административных регионов	Доля ведущего региона в ВВП (%)
	Танзания	324	21	15
	Италия	19 480	21	21
	Франция	22 548	22	29
	Швеция	31 197	22	29
Статистические регионы	Страна	ВВП на душу населения	Количество административных регионов	Доля потребления домохозяйствами ведущего региона
	Таджикистан	204	5	30,2
	Монголия	406	5	34,6
	Сальвадор	1 993	5	43,9
	Бразилия	3 597	5	51,6
	Аргентина	7 488	5	64,7
Территориальные регионы	Страна	ВВП на душу населения	Территориальный регион (км <sup>2</sup> )	Пространственный коэффициент Джини
	Гана	211	227 540	0,48
	ЛНДР	231	230 800	0,48
	Польша	3 099	311 888	0,52
	Новая Зеландия	11 552	267 990	0,55
	Норвегия	27 301	304 280	0,64

*Источники:* информация об административных регионах по Танзании взята из: <http://www.nbs.go.tz/nationalaccount/index.htm>; информация по Франции, Италии и Швеции взята из Приложения в работе *Growing Regions, Growing Europe* («Растущие регионы, растущая Европа»). Информация по статистическим регионам взята более чем из 120 обследований домохозяйств, выполненных в 2000-х гг. более чем в 80 странах мира (набор данных подробно описан в Montenegro and Hirt 2008). Информация по территориальным регионам взята с веб-сайта <http://gecon.edu.yale>, на котором приведена статистика за 1990 г.

*Примечание.* ВВП на душу населения оценивается в размере 2 000 долл. США на год проведения обследования домохозяйства.

цию ВВП, измеренную при помощи пространственных коэффициентов Джини<sup>42</sup>, чем Польша (страна с доходом ниже среднего) и Новая Зеландия (страна с высоким доходом). Польша и Новая Зеландия имеют более низкие пространственные коэффициенты Джини, чем более богатые Норвегия и США. Эта модель справедлива как для мелких, так и для крупных стран.

### Расхождение, а затем сближение между передовыми и отстающими регионами

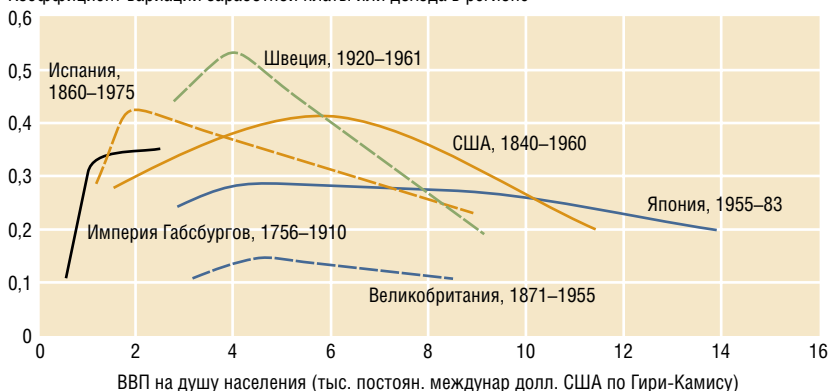
Когда производство по преимуществу является аграрным, экономическая активность равномерно распределяется по территории. Разница в производительности также невелика, и изменяется естественным образом в зависимости от качества почвы и климата. Однако когда экономика развивается, а производство в обрабатывающей промышленности и сфере услуг расширяется, отдельные регионы становятся более привлекательными для предприятий и работников. Некоторые из них от природы (так сказать, «по первой природе») наделены географическими преимуществами<sup>43</sup>. Например, стратегическое

прибрежное расположение делает территорию естественным местом для порта (как в случае Нью-Йорка или Филадельфии в США). Для других регионов, не столь благословенных природой, экономический рывок может быть связан со «второй природой», то есть с историческим событием. Примером этого является Бостон, который был спасен от экономического упадка благодаря притоку рабочих-иммигрантов из Ирландии, охваченной «картофельным голодом». Для первых ирландских иммигрантов было дешевле добраться из Ливерпуля до Бостона, чем до Нью-Йорка.

Экономическое развитие приносит с собой рост интеграции рынков, что упрощает мобильность населения и капиталов и позволяет увеличивать торговлю, благоприятно воздействуя на передовые регионы. Благодаря привлечению людей и предприятий передовые регионы становятся источниками экономии, достигаемой в результате агломерации, превращаясь в центры инноваций и роста и управляя национальной экономикой. Но этот процесс не может продолжаться бесконечно. Противовесом экономии, достигаемой в результате агломерации, становятся скученность и загрязнение среды, отрицатель-

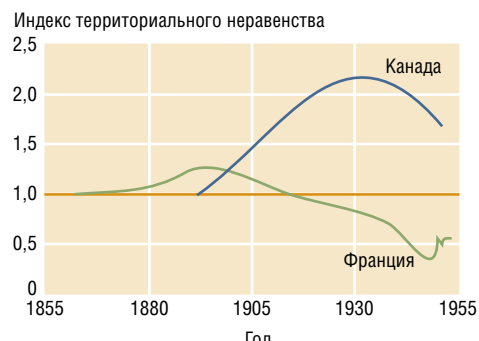
**Рисунок 2.4** Пространственное неравенство возрастает и остается высоким, а затем медленно уменьшается, когда экономика приближается к уровню ВВП на душу населения, равному 10 000 долларов США

Кoeffициент вариации заработной платы или дохода в регионе



Источники: США: Williamson 1965; Империя Габсбургов: Good 1986; Швеция: Williamson 1965; Испания: Martinez-Galarraga 2007; Япония: Mutlu 1991.

**Рисунок 2.5** Региональные диспропорции в доходах и заработной плате сохранялись во Франции и Канаде более 70 лет



Источники: Канада: Green 1969; Франция: Williamson 1965.  
Примечание: Данные по Канаде основаны на валовой добавленной стоимости по провинциям; данные по Франции — на статистике заработной платы в сельском хозяйстве по департаментам.

**Таблица 2.2** Пространственное неравенство изменяется в соответствии с различными фазами развития

Страна	Показатель пространственного неравенства	Фаза экономического развития			
		Ранняя	Средняя	Продвинутая	
США		1774	1790	1840	1860
	Относительное отклонение ВВП на душу населения в регионах от среднего показателя по США	30	31	56	66
Италия		1861	1911	1936	1951
	Индекс процентной доли рабочей силы, занятой в сельском хозяйстве в регионах	6,55	9,41	12,7	14,2
Канада		1901	1911	1941	1951
	Индекс процентной доли рабочей силы, занятой в сельском хозяйстве в регионах	7,14	9,88	12,6	10,2
Англия		1767	1795	1867-70	1898-1914
	Разность между максимальной и минимальной заработной платой в сельском хозяйстве графств	3s 11d	8s 2d	11s 0d	7s 4d
Австрия		1869	1890		1910
	Разница между максимальным и минимальным процентом работников, занятых в сельском хозяйстве в регионах	0,32	0,35		0,40
Испания		1860	1914	1955	1975
	Соотношение максимального и минимального ВВП на душу населения по регионам	1,76	2,33	2,22	1,74
Австралия		1860	1880		1900
	Кoeffициент вариации ВВП на душу населения в регионах	0,30	0,35		0,10

Источники: США: Good 1986; Италия: Williamson 1965; Канада: Williamson 1965; Англия: Hunt 1986; Австрия: Good 1986; Испания: Martinez-Galarraga 2007; Австралия (Австралия, Новая Зеландия и Тасмания): Cashin (1995).

Примечание: Для Испании в качестве максимума взяты пять высших значений, а в качестве минимума пять самых низших значений. Для Англии валюта исчисляется в шиллингах (ш.) и пенсах (п.).

ные стороны агломерации. Поэтому пространственная концентрация в развитых странах начинает приостанавливаться.

Но как же обстоит дело с неравенством доходов и уровня благосостояния, сопровождающих эту модель первоначального роста и последующей стабилизации экономической концентрации? Есть ли тенден-

ции, позволяющие отстающим регионам подтянуться до уровня передовых по мере экономического развития? Какую роль для облегчения этого сближения играет политика правительства?



**ВСТАВКА 2.4 Исправление пространственного неравенства в послевоенной Японии**

В 1970 г. премьер-министр Эйсаку Сато и его кабинет приняли Новый план экономического и социального развития и Новый интегрированный план регионального развития (план Син-Дзенсо). Целью плана было преодоление неравенства в уровне жизни, создавшегося в результате ускоренного роста промышленно развитых районов вокруг Токио, Нагои и Осаки вдоль побережья Тихого океана в первые послевоенные годы. Следующая выдержка из плана Син-Дзенсо кратко излагает концепцию правительства:

«Среди многих проблем, касающихся пространственных диспропорций, диспропорции в уровне жизни более серьезны, чем в доходе на душу населения. Исходя из этой точки зрения, в сельскохозяйственных поселках должно быть ускорено формирование основных услуг и социальных институтов городах, а в прилегающих к ним районах должны осуществляться меры по повышению уровня жизни выше определенного минимального уровня».

Согласно этим планам продолжалось осуществление национальных инвестиций в базовые услуги и социальные институты (например, предприятия общественной пользы, медицинское обслуживание и строительство школ) в промышленно развитых регионах. Однако в менее развитые регионы производились дополнительные инвестиции с тем, чтобы повсеместно обеспечить хотя бы минимальные стандарты уровня жизни. Результатом стало быстрое сокращение разрыва в объеме инвестиций в базовые услуги и социальные институты в менее развитых регионах по сравнению с более промышленно развитыми регионами (см. левый график).

Инструментами мобилизации финансовых ресурсов стали как общий бюджет центрального правительства, так и Программа

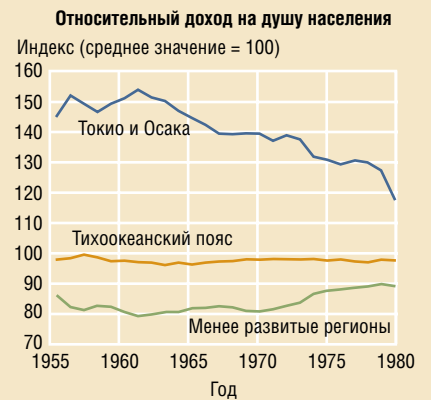
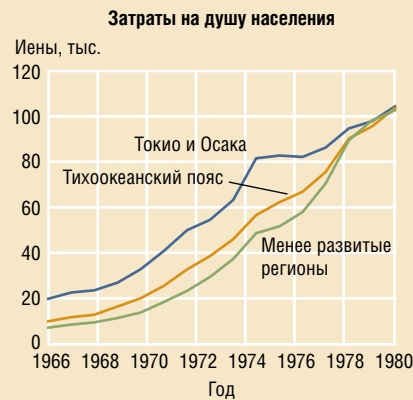
по налоговому инвестированию и займам. Общий бюджет центрального правительства предусматривал выделение специальных бюджетных трансфертов местным органам власти в дополнение к общим трансфертам. Среди специальных бюджетных трансфертов основная часть была предназначена для инвестиций в базовые услуги (например, сельские дороги) и социальные институты на условиях разделения затрат с местным органам власти.

Программа по налоговому инвестированию и займам объединяла государственные поступления из таких источников, как сбережения на почтово-сберегательных счетах и страховые взносы государственного пенсионного страхования, и затем направляла их на инвестирование в строительство домов и формирование социальных институтов

с целью улучшить условия жизни в наименее развитых регионах. В результате этих мер удалось привлечь крупные инвестиции с целью достижения всеобщей доступности базовых стандартов уровня жизни. Доход на душу населения в развитых регионах в течение 1970-х годов сближался с доходами во всех остальных регионах (см. правый график). Трудовая миграция из сельских районов в городские агломерации четко прослеживалась в 1950-е и 1960-е гг., но постепенно уменьшалась, начиная с середины 1970-х гг.

Источники: Cabinet Council 1972; Hayashi 2003; Kamada, Okuno, and Futagami 1998; Ministry of Finance 2008; Nakajima 1982; Okuma 1980; Overseas Economic Cooperation Fund 1995; Policy Research Institute for Land 2001; Sakamaki 2006.

**Рост инвестиций в социальные услуги облегчает сближение доходов**



При участии Кейиро Оцуки и Мегуми Мито.

**В сегодняшних развитых странах пространственное неравенство в доходах и уровне благосостояния сначала растет, а затем медленно сглаживается**

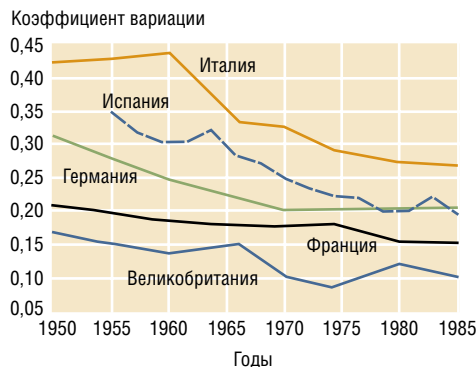
В сегодняшних развитых странах вначале происходило расхождение уровней дохода на душу населения в зависимости от региона; а затем, когда ВВП на душу населения приблизился к 10 000 долл. США, началось сближение, в соответствии с инвертированной U-образной зависимостью (см. рис. 2.4 и 2.5 и табл. 2.2)<sup>44</sup>.

Коэффициент вариации ВВП на душу населения между различными регионами Великобритании вырос почти на 40% в период 1871–1911 гг.<sup>45</sup> В течение этого периода Британия перешла от уровня современной Намибии к уровню Иордании и бывшей Югославии<sup>46</sup>. После Второй мировой войны ВВП на душу населения в регионах Великобритании показывал медленное сближение вплоть до конца

1970-х гг., когда пространственная неравномерность стабилизировалась<sup>47</sup>.

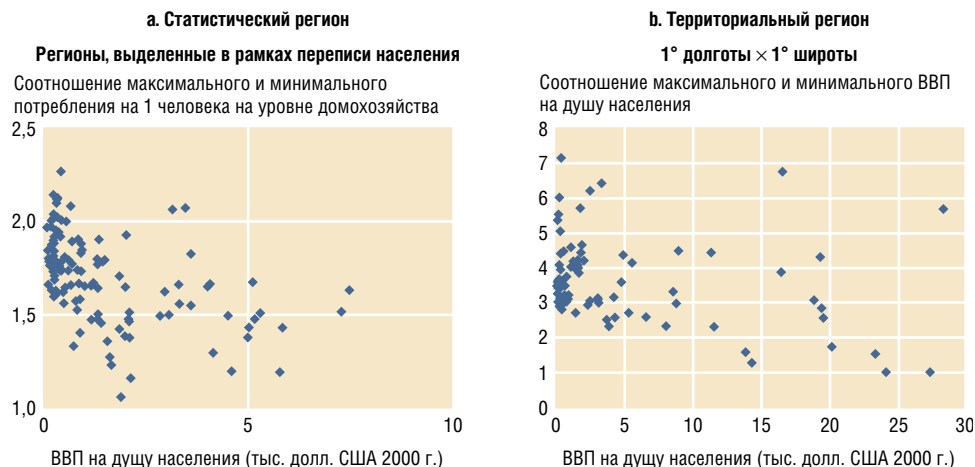
В США разброс в доходе на душу населения между штатами увеличивался

**Рисунок 2.6 После Второй мировой войны пространственное неравенство в Европе медленно сокращалось**



Источники: de la Fuente 2000; Barro, Sala-I-Martin, Blanchard, and Hall 1991.

**Рисунок 2.7 Сравнение современных стран показывает, что неравенство по уровню благосостояния среди регионов снижается по мере экономического развития**



Источник: График а: оценки сотрудников Всемирного банка на основе данных свыше 120 обследований домохозяйств, проведенных более чем в 80 странах; График б: оценки сотрудников Всемирного банка на основе данных с веб-сайта <http://gecon.edu.yale>, на котором приведена статистика за 1990 г.

в 1840–1880 гг., совпадая по времени с ростом промышленного пояса на Севере, Гражданской войной и ее последствиями. Конец Гражданской войны положил начало интеграции между северными и южными штатами, и пространственная неравномер-

ность в доходах на душу населения начала сокращаться. Поскольку южные штаты оставались более зависимыми от сельского хозяйства, отстающие регионы США испытали регресс в 1920-х гг. из-за резкого падения относительных цен на сельскохозяйственные товары. Когда этот шок прошел, медленное сближение между передовыми и отстающими регионами продолжалось вплоть до 1990-х гг., когда уровень неравенства между штатами стабилизировался<sup>48</sup>.

Канада и Франция, в свою очередь, демонстрируют ту же инвертированную U-образную кривую на своем пути от роста пространственных диспропорций на ранних стадиях развития – в течение жизни двух поколений, – до последующего медленного сближения (см. рис. 2.5). Во Франции пространственный разброс доходов между департаментами возрос в 1855–1900 гг., после чего началось сближение. В Канаде пространственный разброс средней валовой добавочной стоимости между регионами возрос в 1890–1910 гг., продолжался до 1929 г., и начал сокращаться с 1956 г.<sup>49</sup> В Италии, Германии и Испании сближение между доходами на душу населения началось много лет спустя после того, как экономики этих стран достигли высокого уровня дохода – после Второй мировой войны, – а затем разрыв между доходами стабилизировался (см. рис. 2.6).

Политика, проводимая правительством, может облегчить это сближение. Например, в Японии инвестиции в социальные услуги в отстающих регионах увеличивались по мере того, как ускорялась концентрация материального производства. Увеличившаяся мобильность рынка рабочей силы

**Таблица 2.3 Результаты обследования домохозяйств и данные о валовом продукте по регионам подтверждают модель снижения пространственного неравенства в благосостоянии по мере развития**

Статистический регион	Страна	ВВП на душу населения	Кол-во статистических регионов	Неравенство между передовыми и отстающими регионами в уровне потребления домохозяйствами (соотношение между максимальным и минимальным уровнем)
	Камбоджа	234	5	1,89
	Бангладеш	286	5	1,73
	Колумбия	1 989	5	1,54
	Таиланд	2 109	5	1,52
	Аргентина	7 489	5	1,48
	Канада	23 392	5	1,22

Территориальный регион	Страна	ВВП на душу населения	Территориальный регион (км <sup>2</sup> )	Неравенство между развитыми и отстающими регионами в валовом продукте на душу населения (соотношение между максимальным и минимальным уровнем)
	Филиппины	920	300 000	5,43
	Польша	3 099	311 888	4,63
	Новая Зеландия	11 552	267 990	3,35
	Норвегия	27 301	304 280	1,78
	Япония	33 280	364 600	0,35

Источники: оценки диспропорций в уровне потребления, основанные на данных более 120 обследований домохозяйств, проведенных в 2000-х гг. более чем в 80 странах. Оценки диспропорций в уровне валового продукта основаны на данных с веб-сайта <http://gecon.edu.yale>, где приведена статистика за 1990 г.

Примечание. Оценки уровня ВВП на душу населения основаны на постоянных долларах США 2000 г. для каждого года обследования.

привела к сокращению географического дисбаланса в доходах (вставка 2.4).

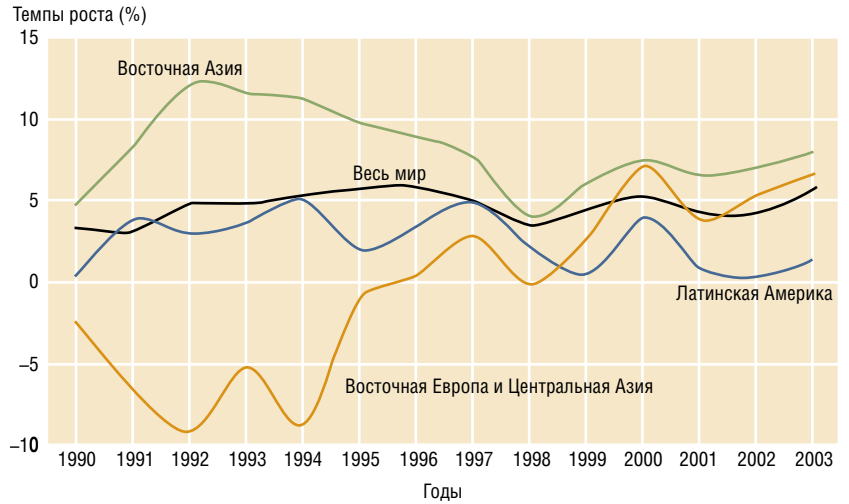
**В развивающихся странах пространственные диспропорции в уровне жизни между регионами сначала растут, а затем, по мере развития, снижаются**

Сравнение большого количества стран на разных уровнях развития обнаруживает, что пространственные диспропорции в объеме производства на душу населения и уровне жизни уменьшаются при выходе на новый уровень развития (см. рис. 2.7). Это согласуется с тем, что большинство развивающихся стран находятся на повышающемся участке кривой инвертированной U-образной кривой, описывающей взаимосвязь между развитием и пространственным неравенством – в то время как развитые страны – на понижающемся участке кривой. Этот вывод основан на двух источниках информации. Первый источник – более 120 обследований домохозяйств, которые охватывают более 80 развивающихся стран, от Демократической Республики Конго, с ВВП на душу населения менее 100 долл. США, до Аргентины, где этот показатель превышает 7 500 долл. Второй источник основан на геофизически масштабированных экономических данных земной картографической сети с ячейками размером в 1° долготы на 1° широты по 90 странам, которая охватывает полный спектр развития, от Эфиопии, с ВВП на душу населения менее 200 долл. США, до Японии, где этот показатель превышает 30 000 долл.<sup>50</sup>

Данные обследования домохозяйств имеют дополнительное преимущество, поскольку уровень потребления отдельных домохозяйств является лучшим показателем уровня жизни, чем доход. Разница в уровне потребления для одинаковых домохозяйств в различных регионах развивающейся страны, объясняемая исключительно местоположением, может достигать в среднем 70%<sup>51</sup>. В Никарагуа семья из шести человек, возглавляемая 40-летним мужчиной с начальным образованием, проживающая в отсталом регионе Матагальпа-Хинотега, потребляет вдвое меньше, чем аналогичная семья в передовом регионе Манагуа. В Канаде и США семья, проживающая в регионе с самым низким уровнем ВВП на душу населения, потребляет на 20% меньше, чем аналогичная семья в регионе с самым высоким ВВП. В Японии регион проживания еще меньше влияет на уровень потребления.

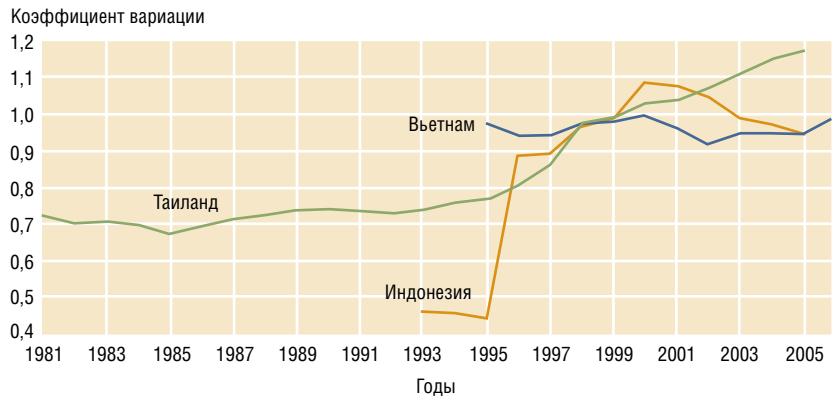
По мере того, как страна становится более развитой, сокращается неравенство в уровне жизни там, где оно зависит только

**Рисунок 2.8 Экономический рост в Восточной Азии и Восточной Европе происходит быстрее, чем в мире**



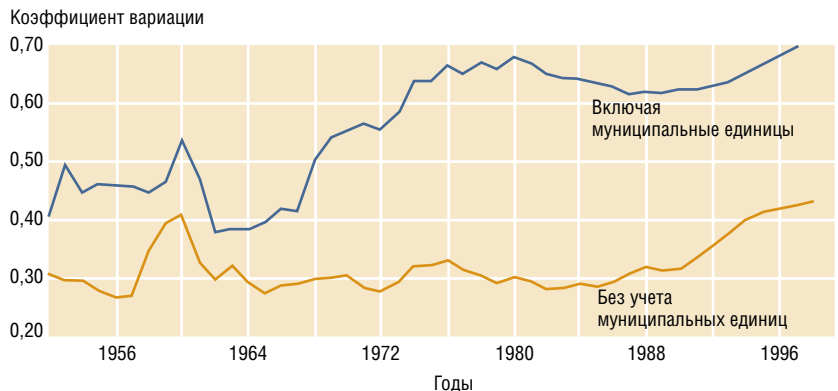
Источник: World Bank 2005e.

**Рисунок 2.9 В Юго-Восточной Азии увеличиваются диспропорции между передовыми и отстающими регионами в объеме валового продукта на душу населения**



Источник: Hamaguchi forthcoming.

**Рисунок 2.10 Устойчивый рост неравенства объема валового продукта на душу населения между провинциями в Китае после 1990 г.**



Источник: Demurger and others 2002.

## ВСТАВКА 2.5 Пространственная неэффективность и падение Советского Союза

На земле есть много обширных территорий с суровыми климатическими условиями, но немногие правительства вложили столько энергии в развитие подобных мест, как это было сделано в России при Советском правительстве.

Усилия по развитию восточных регионов России в основном начались во время правления Сталина. В ходе форсированной индустриализации была сделана попытка переместить производство на восток и создать новые экономические базы в географическом сердце страны. Выравнивание экономической массы (особенно в промышленности) на всей территории России рассматривалось как способ обеспечить равномерное развитие по всей территории страны. «Сбалансированный промышленный рост» оставался девизом в течение долгого времени. В 1930-х гг. новые регионы получали более 50% централизованных инвестиций, финансируемых по большей части за счет экспроприации средств из сельского хозяйства. Сначала новые регионы лишь поглощали средства. Видимый эффект проявился в ходе Второй мировой войны, хотя наиболее производительные территории находились недалеко от фронта, такие как Уральский и Волжский, где было размещено 58% заводов, эвакуированных из западных областей.

Результат этих централизованных, директивных усилий по распылению экономической массы удручает. Советский географ Алексей Минц опроверг тезис пропаганды, которая провозглашала, что прямые вложения дали мощный толчок вперед отстающим территориям и создали новые города «с нуля» в рамках пятилетних планов. Реальность оказалась более прозаической: «усиленное развитие» добычи сырья на востоке совпало с ростом производства на западе. Сдвиг на восток, как пишет Минц, произошел в основном в Европейской части. Действительно, к 1990 г. демографический и экономический геоцентр России передвинулся на восток лишь до реки Белой в Башкирии; восемь из 11 российских часовых поясов расположены к востоку от Белой. В промышленности Сибири происходил абсолютный рост, но ее доля не превысила 1/5 из-за советской системы цен, которая отдавала предпочтение готовой продукции в ущерб сырью, транспорту и энергетике (см. табл.)

Советская социальная инфраструктура была привязана к промышленному развитию. Оздо-

ровительные центры, школы, места отдыха, культуры и спорта, а также коммунальные услуги – так называемый *соцкультбыт* – обычно принадлежали предприятиям. Такая связь была особенно очевидна в отдаленных городах, где размещалось крупное предприятие, как в заполярном городе Норильске. Эта традиция сочеталась, иногда парадоксально, с жесткой системой перераспределения средств между секторами экономики и регионами. Доходы отбирались и возвращались назад – но не обязательно в то же самое место – в виде товаров и средств. Доля, оставшаяся у предприятий, находившихся в общесоюзной юрисдикции, достигала 70% во время правления Сталина и Брежнева. Центральное правительство (*Совмин*) контролировало менее 20% доходов от промышленности, полученных на территории России.

Индустриальная деконцентрация, наряду с искажениями в ценовой системе и дорогостоящей гонкой вооружений, должны были привести советскую систему к краху. В конце 1980-х гг. и элита, и массы почти во всех областях и республиках заявляли, что они устали от обременительной обязанности своих территорий «кормить остальных». Девиз регионального *хозрасчета* (самоокупаемости и экономической самостоятельности) быстро перерос в политический сепаратизм и внес свой вклад в распад Советского Союза.

После исчезновения СССР Российская Федерация стала более интегрированной с мировым рынком. Независимая Россия оказалась более богатой ресурсами, но при этом менее заселенной. Рыночная переоценка ресурсов и средств сократила экономическую массу отдаленных территорий и полюсов, но приходившая в негодность инфраструктура не уменьшала, а в некоторых случаях, наоборот, увеличивала экономическое расстояние. Общественные услуги, связанные с предприятиями, тоже пережили коллапс в 1990-е гг., когда предприятия были приватизированы или передали свои «объекты соцкультбыта» муниципальным властям. При правлении Ельцина некоторое время доходы федерального и региональных/местных бюджетов официально были равны (50:50). В 2000-е гг., однако, правила игры поменялись в пользу Федерации (60:40, а после выплаты внешних долгов доля центра в этом балансе уменьшилась до 55:45). Однако доля расходов остается на уровне 50:50, благодаря растущим трансфертам.

Сегодня финансовые отношения между центром и регионами вновь основаны на принципе перераспределения, хоть и в меньшем масштабе, чем при Советском Союзе. Однако промышленность сейчас в большей степени основана на производстве топлива и сырья. После десятилетий уравнительного планирования в экономике наблюдается рост диспропорций между регионами в уровне производства на душу населения.

Рисунки, приведенные ниже, иллюстрируют это на основе данных 1990 и 2005 гг., используя старые советские подсчеты нормативной чистой продукции и новые методы подсчета регионального валового продукта и основываясь на соответствующих ценах. Два лидера, Тюменская область в Западной Сибири и Москва в центре, сохранили свое первенство. Однако разрыв между развитыми и отстающими регионами взлетел с 5 до 43. С учетом перераспределения, разрыв между личными доходами жителей передовых и отстающих регионов в 2005 г. был одиннадцатикратным. Только 20 из 88 регионов превосходили общероссийский уровень ВВП на душу населения, и только 22 – общероссийский уровень дохода. Большая часть бедных регионов сокращала разрыв в уровне жизни при помощи трансфертов.

Уровень жизни в отдаленных регионах в современной России стал менее зависимым от экономической массы. Эта тенденция не кажется позитивной некоторым российским обозревателям и политикам, но неясно, что с этим можно сделать. Политические дебаты варьируют между двумя противоположными точками зрения: усиление системы пространственного перераспределения средств, основанное на более широком дележе доходов от нефти и газа, или форсированная диверсификация региональных экономик, основанных на военно-промышленном комплексе, и разработка новых инициатив по развитию. Пока дискуссия продолжается, опыт России при советском правительстве предлагает ряд политических уроков. Особенно важно для страны с самой большой в мире территорией то, что выбор политики пространственного развития и эффективность принятого решения могут означать выбор между экономическим прогрессом и стагнацией.

Представлено Андреем Трейвишем. а. Mints 1974, pp. 20-54.

### Пространственные перемещения в Российской Федерации, 1900–2000 гг.

Показатель\ регион	1900	1925	1950	1975	2000	1900	1925	1950	1975	2000
	Количество работников, млн					Производство, млрд руб., в ценах 2000 г.				
<b>Абсолютные значения</b>	1,9	2,2	10,8	21,4	13,3	22	37	579	4 705	4 759
<b>В зависимости от типа региона<sup>а</sup></b>	<b>Процент</b>					<b>Процент (в текущих ценах)</b>				
Старые индустриальные <sup>б</sup>	64	61	42	40	33	50	65	68	42	32
Новые европейские	30	33	39	41	47	33	31	27	38	40
Восточные (в азиатской части)	6	6	19	19	20	17	4	5	20	28

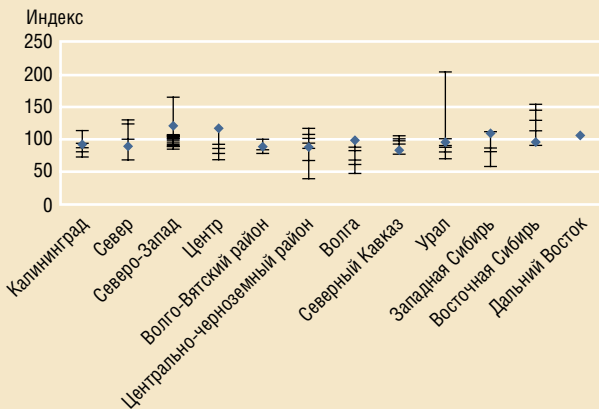
<sup>а</sup> Подсчеты автора основаны на различных статистических и литературных источниках.

<sup>б</sup> Включая Санкт-Петербург с пригородами, центр (в том числе Нижний Новгород) и средний Урал.

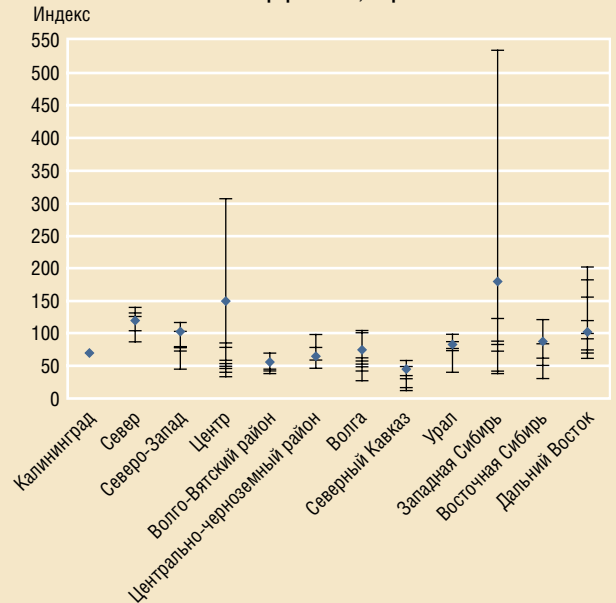
**ВСТАВКА 2.5** *Пространственная неэффективность и падение Советского Союза (продолжение)*

**Рост различий между регионами в уровне производства**  
Текущие цены, процент от среднего по России

**Объем чистого производства, 1990 г.**  
11 макрорегионов, 73 региона



**Региональный валовой продукт, 2005**  
11 макрорегионов, 79 регионов



*Примечание.* Вертикальными линиями показан порядок величин внутри региона, а бриллиантами обозначено среднее по региону.

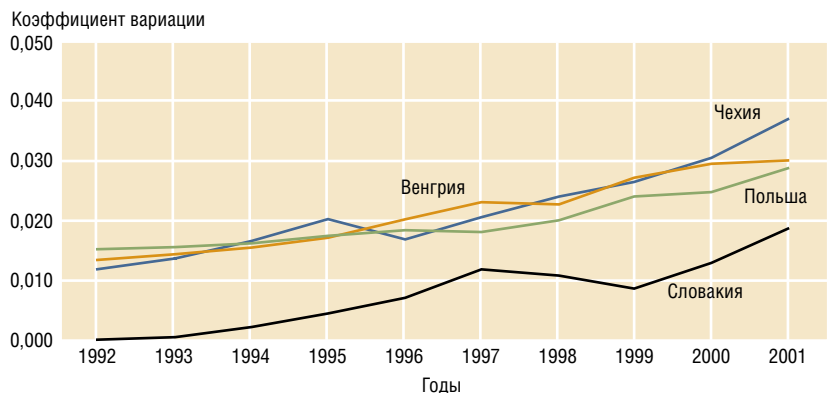
от местоположения<sup>52</sup>. Эта схема подтверждается при исследовании и пространственных регионов страны и ряда ее административных регионов. Среди стран, разделенных на пять регионов, Бангладеш и Камбоджа имеют ВВП на душу населения менее 300 долл. США<sup>53</sup>, и при этом характеризуются разницей в уровне потребления между передовыми и отстающими регионами в 89% и 73% соответственно. Для Колумбии и Таиланда, с уровнем ВВП на душу населения около 200 долл. США, этот показатель составляет менее 25%. Среди стран среднего размера пространственные диспропорции в уровне жизни подчиняются той же схеме, снижаясь при движении по шкале от развивающихся к промышленно развитым странам. То же справедливо и для меньших по площади стран (см. таблицу 2.3).

**В быстрорастущих странах наблюдается увеличение пространственных диспропорций в уровне доходов**

Темпы роста в странах Юго-Восточной Азии опередили как рост мировой эконо-

мики, так и рост других развивающихся регионов. В ходе своего движения от плановой экономики к рыночной страны Восточной Европы и Центральной Азии также показали рост, превышающий общемировую (см. рис. 2.8). Как и на ранних стадиях развития нынешних индустриальных стран, развитие в Юго-Восточной Азии, Центральной Азии и Восточной Европе

**Рисунок 2.11** В странах Восточной Европы в процессе перехода от плановой экономики к рыночной увеличились диспропорции в доходах между регионами



Источник: Ezcurra and Pascual 2007.

привело к увеличению разрывов. В Юго-Восточной Азии неравенство в доходах на душу населения между передовыми и отстающими регионами увеличилось (см. рис. 2.9). Аналогичным образом, в Китае пространственные диспропорции в уровне ВВП на душу населения за последнее десятилетие выросли (см. рис. 2.10). Все это согласуется с данными, полученными в ходе работы над исследовательской программой во Всемирном институте по исследованию экономики развивающихся стран при Университете ООН.

В Восточной Европе и Центральной Азии также увеличился разрыв между регионами по уровню производительности труда и уровне доходов. В России доход на душу населения в отстающих регионах в 1985 г. составлял половину от среднего по стране, а в передовых регионах вдвое превосходил его. С тех пор доход на душу населения в отстающих регионах упал до четверти от среднего по стране, а в передовых регионах вырос до пятикратного превосходства над средним<sup>54</sup>. Это расхождение произошло во время перестройки российской экономической географии, когда государственные предприятия в отдаленных регионах остановились, и экономическая активность стала соответствовать пространственным различиям в объеме потенциального рынка (см. вставку 2.5). Сходным образом, Чехия, Венгрия, Польша и Словакия с начала переходного периода пережили рост пространственного неравенства между регионами (см. рис. 2.11).

Страны Юго-Восточной Азии и Восточной Европы находятся, по-видимому, на повышающемся участке инвертированной U-образной кривой. Экономическая активность все еще продолжает концентрироваться в небольшом количестве удачливых передовых регионов, где благодаря эконо-

мии, достигаемой в результате агломерации, увеличиваются производительность, заработная плата и доход на душу населения. Отстающие регионы, недостаточно интегрированные в национальную экономику, пока не получают переливов из передовых регионов.

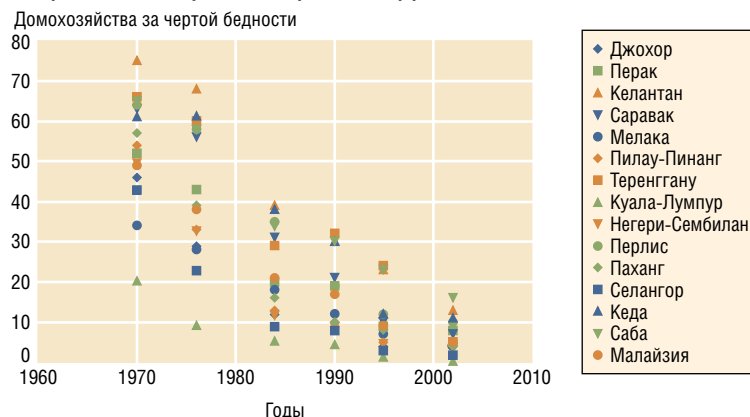
Динамика географической дивергенции в Юго-Восточной Азии, Восточной Европе и Центральной Азии в целом представляла собой «бег к вершине». Все регионы испытывали увеличение средней заработной платы и доходов домохозяйств, хотя наибольшее увеличение произошло в передовых регионах<sup>55</sup>. В юго-западном регионе Китая, относящемся к числу наиболее бедных, в 1979–1998 гг. происходил рост ВВП на душу населения на 7,7% в год, в центральном регионе – на 7,8%, а в северо-западном регионе – на 8,4%<sup>56</sup>. Страны Юго-Восточной Азии показали феноменальное сокращение численности бедняков с 450 млн чел., живущих менее чем на один доллар США в 1990 г. до примерно 120 млн в 2007 г.<sup>57</sup>. Для Восточной Европы и Центральной Азии разница между 1998 и 2003 г. состоит в сокращении 40-миллионной армии бедняков в регионе, живущих менее чем на 2 долл. США в день, в основном за счет снижения массы бедности в передовых регионах<sup>58</sup>.

### Доходы выравниваются в некоторых относительно закрытых странах и в странах со средним доходом

В Бразилии, стране с доходом выше среднего, дисперсия доходов штата на душу населения вокруг среднего по стране упала со значения коэффициента вариации в 0,65 в 1970 г. до 0,49 в 1995 г.<sup>59</sup>. В Чили имела место конвергенция уровня ВВП на душу населения между регионами в 1960–2001 гг.,

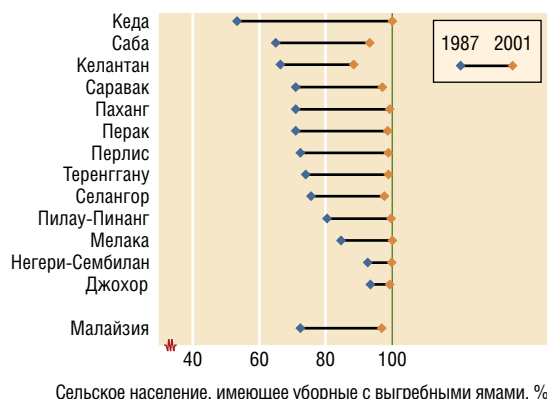
Рисунок 2.12 В Малайзии экономический рост сопровождается географической конвергенцией основных показателей благосостояния

#### Дивергенция и последующая конвергенция коэффициента бедности, 1970–2002



Источник: Malaysia Economic Planning Unit 2008.

#### Сближение по показателю всеобщего доступа к канализации, 1987–2001



при этом ВВП на душу населения вырос более чем вдвое с 4 279 долл. США до 10 538 долл.<sup>60</sup> ЮАР, страна с доходом выше среднего, в период с 1990–2000 гг. также ощутила сближение уровня доходов между большими и малыми городами<sup>61</sup>. В Колумбии, стране с относительно закрытой экономикой, соотношение ВВП на душу населения в ведущем департаменте Санта-Фе де Богота (Santafé de Bogotá) и отсталом департаменте Чоко упало с 10 до 6 в период 1950–1969 гг. и до 3,1 в 1990 г.<sup>62</sup>

**В то время как разница между доходами увеличивается, разница в уровне медицины и образования сокращается**

Во многих развивающихся странах показатели индикаторов Целей ООН в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия (ЦРДТ) в разных регионах сближались, так что даже несмотря на то, что диспропорции в доходах и материальном благосостоянии росли, базовый уровень жизни становился более ровным. В Индонезии коэффициент вариации в различных провинциях в отношении средней продолжительности школьного обучения упал с 0,43 в 1971г. до 0,15 в 2000 г., а уровень бедности снизился за это время с 0,42 до 0,35<sup>63</sup>. В Таиланде разница в уровне детской смертности между передовыми и отстающими регионами сократилась с 6% в 1980 г. до 0,7% в 2000 г.<sup>64</sup> по отношению к среднему уровню по стране – 6 смертей на 1000 живорожденных младенцев. Во Вьетнаме разница между долей лиц, страдающих от недоедания, в передовых и отстающих регионах упала с 20% в 1998 г. до 15% в 2004 г., сопровождаемая всеобъемлющим улучшением во всех регионах<sup>65</sup>. В Китае пространственное неравенство, по данным Индекса развития человеческого потенциала, сократилось в 1995–2003гг. Разница между провинцией с наилучшими показателями (Пекин) и наихудшими (Тибет) упала в отношении ожидаемой продолжительности жизни с 0,26 в 1995 г. до 0,32 в 2003 г., а отношении Индекса развития человеческого потенциала с 0,50 до 0,32. Разрыв в уровне грамотности также сократился в промежутке между 1993 г. и 2003 г. с 58 до 51%<sup>66</sup>. Сближение по основным показателям уровня жизни в быстрорастущих странах Юго-Восточной Азии хорошо раскрывается на примере Малайзии (см. рис. 2.12).

Показатели грамотности у взрослых и детской смертности в различных странах Мексики выравнивались с 1940 по 2002 г., а показатели ожидаемой продолжительности жизни и доля поступивших в учебные заведения – с 1990 по 2002 гг.<sup>67</sup> В Египте разрыв между долей девочек, поступивших

в начальную школу, между губернаторствами с лучшим и худшим показателем сократился с 41 процентной точки в 1995 г. до 25 в 2004-м, а межрегиональный разрыв в уровне грамотности и разнице между долей грамотных мужчин и женщин сократился в 1986–2001гг.<sup>68</sup>

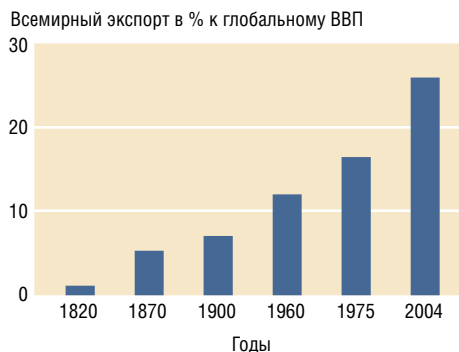
Не во всех странах произошла конвергенция показаний ЦРДТ. Страны в Южной Азии и Африке до сих пор характеризуются высоким уровнем внутреннего неравенства. В Индии и на Шри-Ланке неравенство между штатами оставалось высоким в 1981-1991 гг.<sup>69, 70</sup>, хотя в абсолютных показателях наблюдалось улучшение и на национальном уровне, и в отстающих регионах. На Шри-Ланке между 1991 и 2007 г. бедность уменьшилась во всех провинциях, и быстрее всех она уменьшалась в наиболее развитой западной провинции<sup>71</sup>. В Кении разрыв между долей поступивших в начальную и среднюю школу в разных провинциях сохранялся значительным в 1999-2004 гг., но более важно то, что прогресс наблюдался во всех регионах, включая отстающий Северо-Восток<sup>72</sup>.

**Что нового для тех, кто развивается сейчас?**

В своей книге «Богатство народов», вышедшей в 1776 г., Адам Смит писал: «Именно вдоль морского побережья и на берегах судоходных рек промышленность любого вида естественно начинает подразделяться и улучшаться, и часто через короткое время эти улучшения начинают распространяться на внутренние части страны»<sup>73</sup>. То, что Смит писал в 1776 г., можно с таким же успехом применить к пространственным процессам, сопровождающим современное экономическое развитие Китая. Однако изменилось ли что-нибудь, и если да, то что именно, для нынешних развивающихся стран?

В некоторых фундаментальных аспектах – очень немногие. Ключевое утверждение Смита гласило, что экономическое раз-

**Рисунок 2.13** Сегодня развивающиеся страны окружает более интегрированный мир



Источник: Chase-Dunn, Kawano, and Brewer 2000.

витие страны на ранних стадиях тяготеет к регионам, обеспечивающим наибольший потенциальный доступ к рынкам и тем самым к зонам экономической плотности. Однако регионы, отдаленные от центров экономической активности, – внутренние районы в примере, приводимом Смитом, – обычно остаются позади. Только на более поздних этапах развития эти отстающие регионы тоже начинают пользоваться благами развития, и начинается медленная конвергенция жизненных стандартов в рамках страны.

Эти базовые тезисы справедливы и сегодня. Но кое-что важное изменилось для сегодняшних развивающихся стран:

- Благодаря феноменальному объему сегодняшнего глобального рынка, развитие в большей степени зависит от следования стратегии, ориентированной вовне, согласно которой передовые регионы должны конкурировать и торговать со всем миром.
- Быстрая трансформация внутренней экономической географии – и пространственное неравенство в нынешних развивающихся странах, по всей вероятности, будет больше, чем в индустриальных странах на ранних стадиях их развития.
- Из-за того, что механизмы перераспределения должны иметь время, чтобы возникнуть и окрепнуть, мобильность рабочей силы и связь между рынками – наиболее мощные механизмы для интеграции отстающих регионов в национальную экономику. Глобализация и технологический прогресс в транспортировке и коммуникациях предоставляют потенциально более широкий

набор способов сократить экономическое расстояние между передовыми и отстающими регионами.

#### *Глобальные рынки более важны.*

Сегодня, благодаря большей интеграции, глобальные рынки более важны, чем домашние рынки и чем когда бы то ни было в истории. Рыночный потенциал ведущих регионов в нынешних развивающихся странах выше, чем был у сегодняшних развитых стран в XIX и начале XX в., благодаря быстрому росту торговли после окончания Второй мировой войны. В самом деле, в последние десятилетия торговля в мире росла в среднем вдвое быстрее, чем доходы населения<sup>74</sup>. Торговля как часть общемирового ВВП сейчас более чем в 25 раз превышает уровень 1820 г. (см. рис. 2.13). Поэтому развитие в рамках протекционистской политики могло быть жизнеспособной, если не оптимальной, стратегией в XIX и начале XX в.<sup>75</sup> Однако протекционистская политика выглядит гораздо менее жизнеспособной сегодня, особенно в свете недавнего краха примеров подобной политики в Латинской Америке и Африке к югу от Сахары.

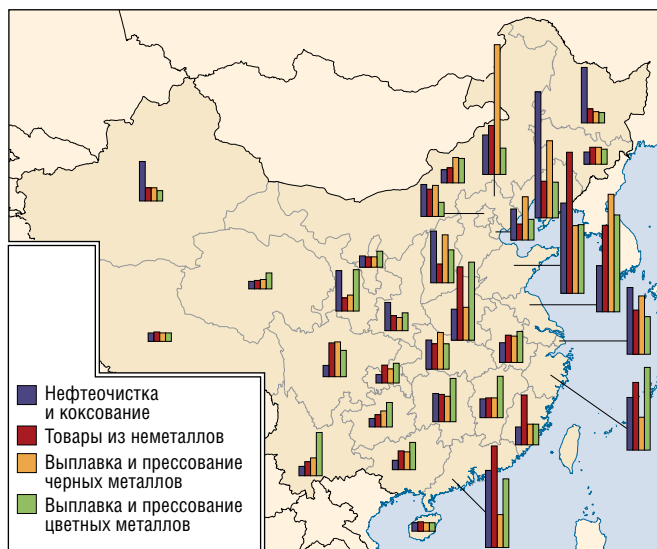
Когда страна является относительно закрытой, рыночный потенциал региона в основном зависит от расстояния до центра экономической активности внутри страны. Но в открытой стране расстояние или доступ на международные рынки также становится важным, поэтому приграничные и прибрежные регионы стремятся увеличить свою долю в экономической активности. Структурные сдвиги в способах торговли могут изменить рыночный потенциал внутри страны: ранее развитые регионы, возможно, поощряемые полити-

**Карта 2.5 Производство экспортных товаров сконцентрировано в прибрежных районах, чтобы сократить расстояние до мировых рынков**

**а. Производство товаров, ориентированных на международный рынок**



**б. Производство товаров, ориентированных на внутренний рынок**





чески, проигрывают и приходят в упадок из-за того, что их расстояние до новых развитых регионов увеличивается. Этот процесс можно проиллюстрировать примерами Великобритании, Китая и Мексики.

**Открытость влияет на расстояние.** Прежде чем Мексика либерализовала торговлю в 1985 г., расстояние до Мехико было определяющим фактором для рыночного потенциала региона. Но после либерализации расстояние до центра экономической активности в США тоже стало важным, и пограничные регионы, такие как Сьюдад-Хуарес, Мехикали-Калексико, Ногалес и Тихуана существенно увеличили свой рыночный потенциал и рост, тогда как Мехико пережил некоторое снижение численности населения и дисперсию производственной активности<sup>76</sup>.

В Китае времен Мао, в эпоху самодостаточности, предприятия тяжелой индустрии переносились во внутренние провинции, которые получали 71% государственных инвестиций в 1966-1970 гг. Многие предприятия из Шанхая и других прибрежных городов были перенесены во внутренние и гористые провинции Гуйджоу, Хубэй и Сычуань<sup>77</sup>. Но после того, как Китай стал более открытым для зарубежной торговли и инвестиций, прибрежные регионы расцвели, будучи воротами на заокеанские рынки, но многие внутренние регионы испытывают серьезные трудности. Производство товаров, ориентированных на экспорт (одежда, электроника, кожа) сконцентрировано в прибрежных провинциях, тогда как производство товаров, ориентированных на внутренний рынок (рельсы, выплавка цветных металлов) рассредоточено (см. карту 2.5)<sup>78</sup>.

**Стоимость транспортировки и телекоммуникаций приобретают большее значение.** Морские берега и судоходные реки – естественное местоположение передовых регионов, поскольку во времена Адама Смита перевозка на кораблях была наиболее выгодным способом перевозить товары на внутренние и международные рынки. Однако технологический прогресс привел к значительному сокращению стоимости транспортировки товаров а телекоммуникаций (см. главу 6). Новые способы транспортировки (не по воде) и революция в информационных технологиях изменили панораму экономической плотности.

**Доступ к знаниям стал легче.** Итак, нынешние развивающиеся страны могут получить выгоду от мировых рынков беспрецедентных размеров и могут получить доступ на этот рынок с большей легкостью. В то же время, большие потоки зарубежных инвестиций, растущие вдвое быстрее, чем мировая торговля, увеличивают доступ к самым передовым технологиям в мире<sup>79</sup>. Для самых успешных развивающихся стран за последние десятилетие (в основном в Юго-

Восточной Азии) результатом стал национальный рост – в первую очередь в передовых регионах – гораздо более быстрый, чем у ныне развитых стран на ранних стадиях их собственного развития.

При таком быстром росте в передовых регионах географическая неравномерность в нынешних развивающихся странах гораздо более значительная. Возьмем, к примеру, Китай, чей ВВП на душу населения примерно эквивалентен тому, который был в Британии в 1911 г. Лондон тогда имел ВВП на душу населения примерно в 1,7 раза больше, чем в среднем по стране, тогда как Восточная Англия имела ВВП на душу населения на уровне двух третей от общенационального<sup>80</sup>. Сегодня в Китае сравнимое число – 3,3 – дает передовой регион Шанхая, а отстающий регион Гуйджоу имеет ВВП на душу населения равный одной трети от общенационального<sup>81</sup>. ВВП на душу населения в Шанхае (16 044 долл. США) примерно равен среднему показателю в Британии 1988 г., а уровень Гуйджоу (1653 долл. США) близок к уровню Британии в 1830 г.<sup>82</sup>

Несмотря на то, что сравнения между Китаем и Великобританией следует делать с осторожностью, потому что различается географический масштаб этих стран, основной вывод остается. Когда сегодняшние богатые страны были развивающимися – в XIX и начале XX века – рост их передовых регионов был ограничен ростом их внутренних рынков и возможностями мировых технологических достижений. Эти рамки накладывали ограничения на размах пространственных диспропорций, которые могли возникнуть на ранних стадиях развития. Резкое отличие нынешних развивающихся стран в том, что таких ограничений больше не существует. Несмотря на то, что отсутствие этих ограничений помогает развивающимся странам, гораздо сильнее потенциальные диспропорции, которые могут возникнуть между передовыми и отстающими регионами на ранних стадиях развития.

Несмотря на то, что пространственное неравенство между передовыми и отстающими регионами в нынешних развивающихся странах развивается по все той же инвертированной U-образной кривой, черты этого развития могут различаться. Подъем на начальных этапах развития может быть более крутым. Несмотря на то, что это приводит к ускорению роста диспропорций, здесь кроется возможность для скорейшего сближения между передовыми и отстающими регионами по мере прогресса в развитии – потому что современные информационные и телекоммуникационные технологии предоставляют более широкий набор методов для сокращения экономического расстояния между развитыми и отстающими регионами.



Плотность и расстояние, параметры экономической географии, рассмотренные в двух предыдущих главах, являются значимыми факторами развития стран и регионов. На протяжении двух последних веков, мировой валовой внутренний продукт (ВВП) увеличивался в среднем на 2,5% ежегодно, и вырос практически в 50 раз в долларовом эквиваленте (в постоянных ценах)<sup>1</sup>. Однако, рост не был однородным. Половина мирового ВВП в настоящее время производится фактически на 1,5% территории Земли, что едва ли может считаться приемлемым для Алжира. На этом концентрированном экономическом пространстве проживает около  $\frac{1}{6}$  населения мира<sup>2</sup>.

Высокая плотность предполагает наличие взаимоусиливающих выгод от близкого территориального расположения экономических агентов друг к другу – в локальном, региональном и международном масштабах. Расстояние также является значимым фактором для стран и регионов мира. За последние 50 лет ни много ни мало большая часть мировой экономической активности была сосредоточена в Северной Америке, Западной Европе и Северо-Восточной Азии (см. карту 3). Расположение вблизи этих крупнейших рынков и поставщиков открывает огромные возможности. Вместе с тем велика зависимость между доступом к рынкам и экономическим ростом.

Однако, именно устойчивость водоразделов между национальными государствами отдалает процессы, связанные с экономической географией, от стран и регионов. Последняя волна глобализации, начавшаяся после Второй мировой войны, была связана с концепцией мира без границ. В 1990 г. Кенити Омаэ публично заявил, что «границы фактически стерты»<sup>3</sup>. Для некоторых регионов мира и некоторых

межстрановых взаимоотношений это отражает реальность. Однако, границы не то что стерты, – они увеличились втрое за последние 50 лет. На сегодня существует около 600 границ между государствами на суше (см. рис. 3.1)<sup>4</sup>. И их число может и далее увеличиваться, если федеративные государства будут продолжать раскалываться и если национальные меньшинства будут получать право на самоопределение, а также если какие-либо из существующих зависимых территорий будут бороться за независимость<sup>5</sup>.

В этой главе рассказано о том, каким образом границы влияют на экономическое развитие, как география и история культуры воздействуют на установление прочных границ, а также как страны устанавливают барьеры для эффективного взаимодействия с соседями и остальным миром. Экономике получают выгоды от постоянного сокращения барьеров, и богатые страны, как правило, имеют низкие торговые барьеры и барьеры для миграции факторов производства. Страны, интегрированные на региональном уровне, получают выгоды от внешних эффектов роста, более крупных рынков сбыта, экономии на масштабах производства и некоторых видах общих услуг. Некоторые страны в пределах региона могут первоначально развиваться быстрее, чем другие, однако стандарты уровня жизни под воздействием внешних обстоятельств унифицируются в странах, участвующих в интеграции. А в мире, где экономическая активность и покупательная способность сосредоточены в нескольких регионах мира, страны, интегрированные глобально, получают выгоды от доступа к этим рынкам и источникам инвестиций. В этой главе рассматриваются возможности стран по распространению подобной интеграции.

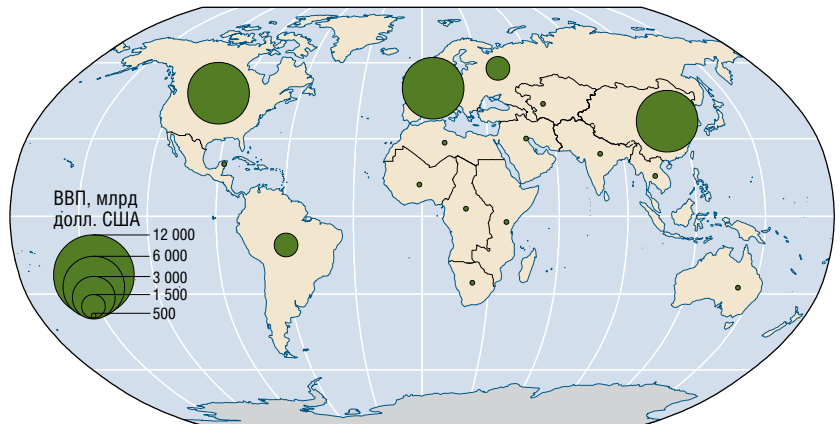
Основные выводы:

- **Барьеры между странами приводят к усилению границ в развивающемся мире.** Барьеры между странами ограничивают потоки товаров, капитала, людей и идей где бы то ни было. Однако, более крупные страны с объемными рынками могут существовать при наличии более жестких границ. Мелкие государства должны в большей степени об этом беспокоиться. Некоторые виды особенностей, подобные ограниченности территории, не могут быть изменены самими странами. Другие же ограничения порождаются самими странами. И по мере того как страны развиваются, они постепенно сокращают границы всех видов.
- **Экономическая масса сконцентрирована в Северной Америке, Западной Европе и Северо-Восточной Азии.** Но только Восточная Азия за последние десятилетия значительно увеличила свою долю в мировом ВВП. Глобальная концентрация является важным фактором перспективного развития изолированных территорий, и мировая политика развития должна ставить в качестве приоритета расширение доступа подобных районов к мировым рынкам.
- **В регионах мира экономическое развитие должно сопровождаться значительным расхождением в уровне жизни между странами и их последующей унификацией.** Ключевые показатели в области здравоохранения и образования демонстрируют улучшения практически во всех регионах мира, однако существует некоторое расхождение в доходах между наиболее и наименее обеспеченными странами. Возрастающее неравенство между странами в рамках одного региона получает обратный ход по мере того, как отстающие в развитии страны получают выгоды от переливов роста стран-лидеров.
- **Преодоление различий между странами в региональном и мировом масштабах является неотъемлемым условием устойчивого развития.** Это указывает на значимость повышения доступа к мировым рынкам и развития региональной интеграции в многообразии ее форм (см. главы 6 и 9)..

### Определение разобщенности

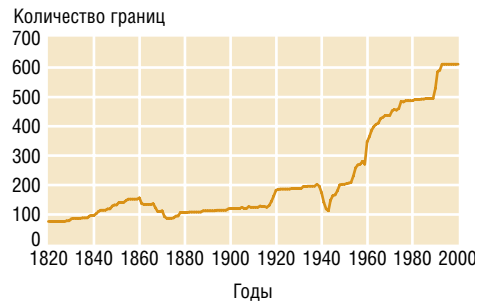
Границы между странами и разобщенность стран не являются синонимами. Национальные границы наделают людей определенными характеристиками, развивают

Карта 3.1 Мировой ВВП сконцентрирован в нескольких регионах мира, 2006



Источник: World Bank 2007j.

Рисунок 3.1 За последние 50 лет число границ между странами утроилось



Источник: Stinnett and others 2002.

чувство места и принадлежности, что влияет на социальное благополучие. Также они формируют управляемые единицы для обеспечения контроля над обществом. И как только они границы определены, они обеспечивают безопасность и стабильность, производя значительные экономические выгоды. Разобщенность, напротив, возникает в том случае, если границами неэффективно управляют. Проявления неэффективности варьируются от разумных ограничений на переток товаров, капитала, людей и идей до жестких ограничений, являющихся следствием территориальных разногласий, гражданских войн и межстрановых конфликтов. Границы как таковые не являются проблемой. Однако, последствия для экономического развития различны в случаях, когда страны отделены друг от друга этими границами, интегрированы в функциональные экономические сообщества (Чехия и Словакия) либо разделены в результате конфликта, что сокращает масштабы дальнейших интеграционных процессов (Эритрея и Эфиопия).

Некоторые границы с экономической точки зрения, шире по сравнению с другими

Карта 3.2 Некоторые границы значительно шире других



Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009.

Примечание. Ширина границы пропорциональна сумме ограничений, накладываемых страной на входящие и исходящие потоки товаров, капитала, людей и идей. Серые области обозначают, что данных недостаточно.

(см. карту 3.2). Ширина, или толщина каждой государственной границы пропорциональны объему ограничений, которые страна накладывает на поток товаров, капитала, людей и идей из других стран<sup>6</sup>. Чем шире граница, тем больше ограничения страна накладывает на торговлю, туристическую активность и миграцию факторов производства.

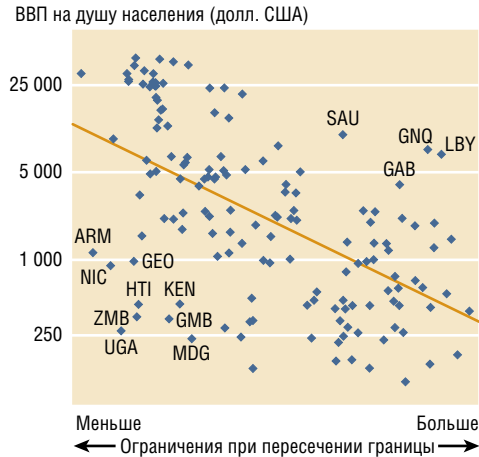
- Узкие экономические границы существуют в Северной Америке, Западной Европе, Японии, Австралии и Новой Зеландии; широкие – в Азии, Африке и Восточной Европе; и средней толщины – уровне в Латинской Америке. Страны с широкими границами включают возникающие экономики Восточной Азии и африканские страны к югу от Сахары, которые за последние десятилетия развивались низкими темпами.
- Одинаково жесткие границы отличаются меньшей жесткостью в больших странах. Это отражает тот факт, что крупные страны могут развиваться, проводя более рестриктивную политику. Мелкие страны для преодоления ограниченности рынка и масштаба производства в большей степени зависят от открытости.
- Некоторые страны, имеющие узкие границы, расположены в окружении стран, проводящих рестриктивную политику,

что затрудняет получение ими выгод от открытости границ по сравнению со странами, окруженными более открытыми для экономического сотрудничества соседями.

- Подобное утверждение правомерно в отношении стран, открытых внешнему миру, но окруженных со всех сторон сушей, подобных Армении, Уганде и Замбии, нежели в отношении открытых прибрежных государств – Чили и Грузии. При этом некоторые прибрежные государства имеют настолько высокие ограничения, что могут также быть территориально замкнутыми.

Сравнение величины государственных границ с уровнем благосостояния страны подтверждает то, что наиболее благополучные страны имеют более низкие ограничения на миграцию (см. рис. 3.2). По мере развития, в стране активизируется функционирование институтов, которые управляют государственными границами и регулируют потоки товаров и факторов производства. Вместе с тем страна становится все более интегрированной в мировую экономику и открывает свои границы для получения выгод от взаимодействия с другими государствами, что способствует ее дальнейшему развитию. Однако подобные ситуации

**Рисунок 3.2 Как правило, в богатых странах при пересечении границы действует меньше ограничений**



Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009 (см. примечание 6).

Примечание. Статистика ВВП на душу населения дана за 2005 г. и приведена в долл. США на 2000 г.; данные взяты из статистических рядов, использованных в других разделах этой главы и основана на World Bank (2007j) and Maddison (2006). Условные обозначения: ARM=Армения; ENQ=Экваториальная Гвинея; GAB=Габон; GMB=Гамбия; GEO=Грузия; HTI=Гаити; KEN=Кения; LBY=Ливия; MDG=Мадагаскар; NIC=Никарагуа; SAU=Саудовская Аравия; UGA=Уганда; ZMB=Замбия.

являются исключениями. Некоторые страны с уровнем дохода выше среднего поддерживают высокий уровень ограничений – все они являются экспортерами нефти: Экваториальная Гвинея, Габон, Ливан и Саудовская Аравия (верхняя правая часть рис. 3.2.). А некоторые более бедные страны, – среди них не имеющие выхода к морю Армения, Замбия и Уганда, а также прибрежные государства Гамбия, Грузия, Гаити, Кения, Мадагаскар и Никарагуа – значительно сократили пограничные ограничения.

### Каким образом страны сохраняют разобщенность?

Государства сами определяют степень открытости своих границ, воздействуя таким образом на поток товаров, капитала, людей и идей. Эффект разобщенности меняется в результате того, что страны открывают свои границы для одних потоков и ограничивают другие.

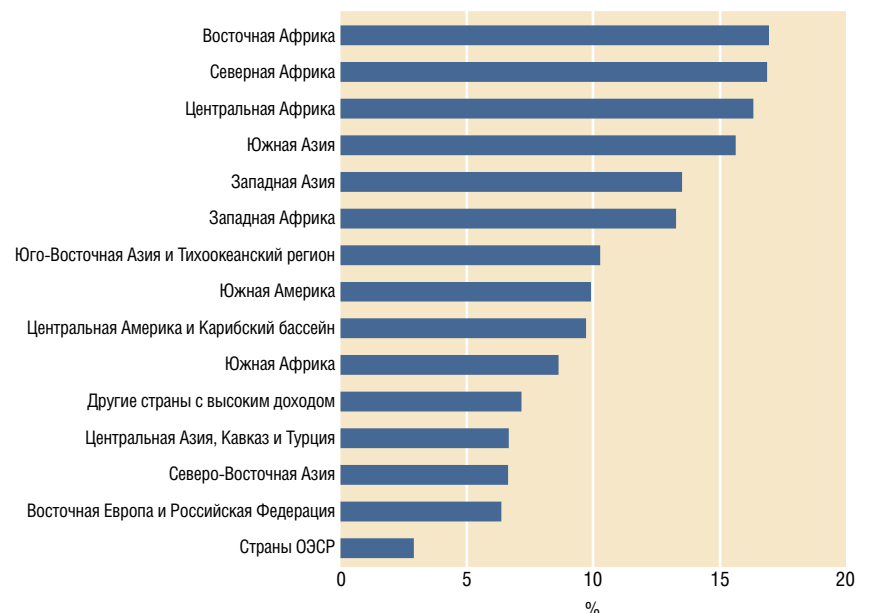
**Товары и услуги.** Наличие границ уменьшает торговую активность. Исследование, проведенное в середине 1990-х гг., показало, что объем торговли между провинциями Канады в среднем в 20 раз превышает объем торговли между этими провинциями и находящимися на таком же расстоянии от них территориями США. Этот факт влечет за собой эквивалентное увеличение «дальности торговли» по всей длине границы

на 10,5 тыс. миль<sup>8</sup>. Более поздние расчеты выявили, что межгосударственные границы сокращают объем торговли между индустриально развитыми странами на 20–50%<sup>9</sup>. Подобные потери более велики для развивающихся стран, стремящихся установить более высокие торговые барьеры.

Страны, стимулирующие экспорт и открытые для импорта товаров и услуг развиваются и сокращают уровень бедности быстрее, чем страны, не делающие этого. Когда экспорт концентрируется в трудоемком производстве, торговля приводит к увеличению зарплат неквалифицированных работников и повышению благосостояния малообеспеченного населения. Также он способствует достижению макроэкономической стабильности, что опять же приносит выгоды малообеспеченным слоям населения, в наибольшей степени страдающих от инфляции. А посредством внедрения инноваций и аккумуляцию факторов производства торговля повышает производительность и, как следствие, способствует росту<sup>10</sup>. Может существовать некоторая практическая неопределенность в отношении интенсивности проявления зависимости между торговлей и экономическим ростом<sup>11</sup>. Однако, как правило, все богатые и возникающие экономики имеют четкую ориентацию на торговлю.

Уровень открытости страны к торговым отношениям измеряется долей суммы экспорта и импорта в ВВП. Однако, более точным измерителем является средняя

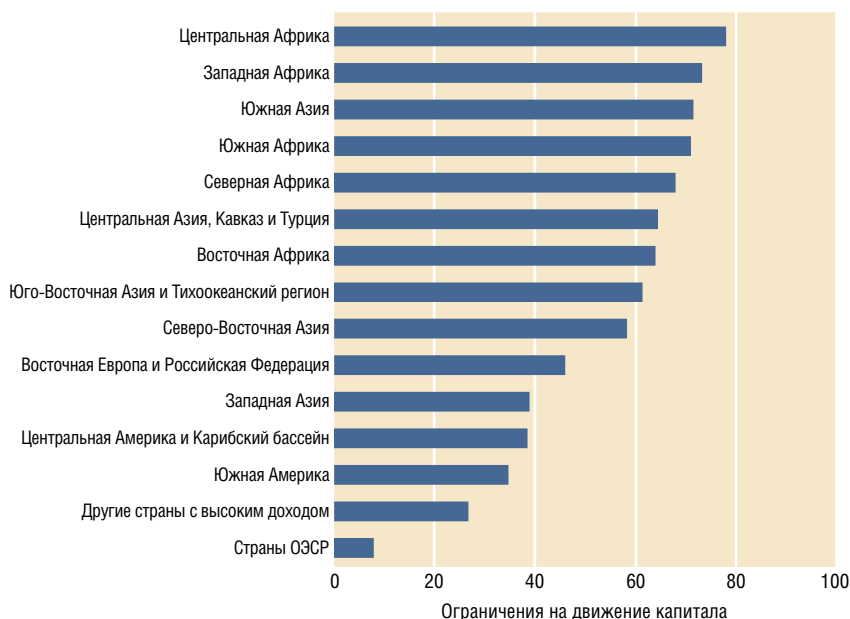
**Рисунок 3.3 Тарифы наиболее высоки в Африке, Южной и Западной Азии**  
Средний тариф, 2005 г.



Источник: Всемирный Банк, 2006f.

Примечание: На рисунке отражены средневзвешенные значения тарифов стран.

**Рисунок 3.4** Наиболее жесткие ограничения на движение капитала установлены в Африке, Южной и Центральной Азии



Источник: Chinn and Ito 2006.

величина торгового тарифа, которая была равна около 30% в начале 1980 г., и сократилась до 10% в 2005 г.<sup>12</sup> Тарифы наиболее высоки в Африке, Южной и Западной Азии, и минимальны в странах – членах Международной организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) (см. рис. 3.3). Также на торговлю влияет установление квот, субсидий, применение антидемпинговых мер, лицензирование и специфические или запутанные меры регулирования<sup>13</sup>. Устанавливая тарифные и нетарифные ограничения, бедные страны препятствуют развитию торговли в большей степени, чем развитые страны. Также они испытывают более высокие ограничения по экспорту. В среднем, нетарифные ограничения составляют более 2/3 всех торговых барьеров в мире и в большей степени устанавливаются развитыми странами, чем бедными.

**Капитал.** Ограничения на потоки капитала в 2005 г.<sup>14</sup> были ниже в индустриально развитых, чем в развивающихся странах (см. рис. 3.4.) и достигают максимальных размеров в Африке, Центральной и Южной Азии. Недавнее эмпирическое исследование, непосредственным поводом для проведения которого стали финансовые кризисы 1990-х гг., убедительно показывает, что финансовая глобализация приносит выгоды развивающимся странам и что повышение финансовой открытости как таковое не приводит к ужесточению экономических кризисов<sup>15</sup>. Благодаря снижению стоимости капитала в странах-получателях, либерализация процесса перемещения капитала увеличивает

доступность ресурсов для эффективных инвестиций. Также это может способствовать диверсификации портфеля, сокращая, таким образом, риск и стимулируя проведение здоровой денежно-кредитной политики. С 1955 по 2004 г. снятие ограничений с балансов движения капитала положительно повлияло на рост как развитых, так и возникающих экономик<sup>16</sup>. Либерализация фондовых рынков привела к увеличению ежегодного темпа роста ВВП на 1%<sup>17</sup>. Однако краткосрочные долговые обязательства, включающие облигации и кредиты коммерческих банков, могут иметь высокий уровень волатильности. В странах с недостаточно развитым финансовым сектором, правительства и финансовые институты могут повысить уровень открытости притоку краткосрочных кредитов и, в результате этого, увеличить вероятность внезапных утечек.

Косвенными выгодами глобальной интеграции является получение значительно большего по сравнению с прямым эффектом от накопления капитала и диверсификации портфеля. Открытые рынки могут стимулировать кредитно-денежную дисциплину, обеспечить макроэкономическую стабильность и финансовое развитие. Также они могут усилить институциональные и управленческие структуры. И повысить степень интеграции в мировую экономику<sup>18</sup>. В странах с развитыми рынками и управленческими структурами глобализация финансовых отношений способствует росту ВВП и производительности и приводит к сокращению финансовой нестабильности. В областях, в которых этого не происходит, воздействие на экономический рост двойственно; при этом высок риск возникновения финансового кризиса.

**Люди.** С развитием глобализации увеличились миграционные потоки, но в меньшей степени, чем торговля или потоки капитала. Мировые исследования выявили, что 11 млн людей ежегодно мигрируют в целях трудоустройства на длительное время либо переезжают на постоянное жительство в другие страны. Около 3,5 млн мигрантов – некавалифицированные рабочие, многие из которых переезжают в страны Персидского залива или в другие страны со средним уровнем дохода<sup>19</sup>. Мигранты перемещаются в поисках более высоких заработных плат, широких образовательных возможностей, либо более высокого качества жизни (см. главу 5). Страны, которые покидают мигранты, получают денежные средства, избыточную сельскохозяйственную рабочую силу, а также получают выгоды от возвращения иммигрировавших работников, которые приобрели навыки или накопили средства, работая за границей. Страны-получатели,

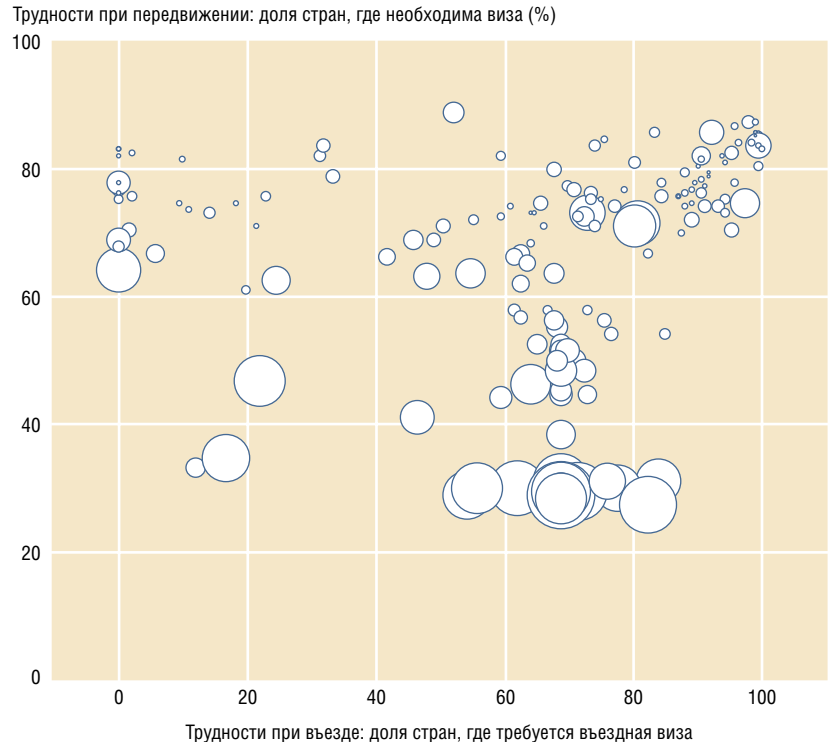
большинство из которых имеют со стареющее население и хронический недостаток рабочей силы, увеличивают численность трудоспособного населения посредством притока неквалифицированной рабочей силы и повышают производительность, привлекая высококвалифицированных мигрантов.

Экономические результаты от миграции могут быть значительными<sup>20</sup>. Численность потенциальных мигрантов будет продолжать оставаться высокой при условии преобладания дифференциации доходов между бедными и богатыми странами, что в 3–4 раза усиливало миграцию европейцев в Северную Америку в конце XIX в.<sup>21</sup> И все же, несмотря на потенциальные выгоды и уже сложившееся предложения мигрантов, многие страны ограничивают иммиграцию, главным образом в силу отрицательного воздействия на национальные рынки труда.

Сопоставимая информация о миграционных ограничениях недоступна. Однако страны также регулируют въезд по краткосрочным визам. Каждая страна достигает некоего компромисса, разрешая въезд для занятий бизнесом или собственного удовольствия гражданам одних стран и закрывая путь гражданам других стран по соображениям экономики, политики или национальной безопасности. Это рождает комплексную систему «неравного доступа на иностранные территории»<sup>22</sup>, которая находит отражение в аналогичных ограничениях для лиц, желающих мигрировать. Жители богатых стран имеют меньше визовых ограничений, чем жители бедных стран (см. рис. 3.5.). Однако, более бедные страны также ограничивают въезд из других стран. Также может регулироваться и выезд. Многие страны усложняют процедуру выезда из страны для своих резидентов<sup>23</sup>. Стоимость оформления заграничного паспорта в различных странах достигает 125% валового национального дохода (ВНД) на душу населения, при этом более высокая стоимость оформления паспорта ассоциируется с более низкими показателями миграции.

**Идеи.** Базовые трудоинтенсивные отрасли обрабатывающей промышленности являются предпосылкой для улучшения экономического положения стран. Однако, для поддержания роста, опережающего рост населения и сокращающего уровень бедности, экономике требуется переход от развития отраслей с низкой добавленной стоимостью к развитию и производству новых или усовершенствованных продуктов; это процесс, связанный с переходом от низкого уровня доходов к среднему. Теория эндогенного роста подчеркивает, что новые

**Рисунок 3.5 Жители более богатых стран сталкиваются с меньшими визовыми ограничениями**



Источник: Neumaier 2006.

Примечание: Размеры кружков пропорциональны величине ВВП на душу населения; визы, предоставляемые на границе, не учитываются.

идеи поддерживают этот переход, порождая экономические дивиденды, способствующие накоплению частного и общественного капитала. Китай, являющийся на протяжении двух последних десятилетий производителем стандартизированных товаров с низкой добавленной стоимостью, в настоящее время экспортирует продукцию в сфере информационных и коммуникационных технологий (ИКТ) более чем на 300 млрд. долл. США в год. В настоящее время большая часть этого экспорта представляет собой изделия, собранные из импортных деталей; при этом наибольшие дивиденды получают иностранные фирмы, разработавшие инновационные технологии и контролирующие маркетинг и продажи. Более половины выручки от розничной продажи музыкального плеера iPod® китайской сборки перечисляется компании Apple в качестве прибыли и покрывает издержки розничной торговли и дистрибуции<sup>24</sup>. Сама же стоимость сборки и тестирования составляет не более 2% конечной отпускной цены.

Свобода доступа ко всем видам информации необходима для создания атмосферы, стимулирующей инновации и рост производительности. Идеи и знания распростра-

### ВСТАВКА 3.1 Соседство страны имеет значение: региональная интеграция и внешние эффекты роста

Внешние эффекты роста («переливы» через границу) входят в число основных преимуществ региональной интеграции. На более интегрированном экономическом пространстве долгосрочные перспективы роста стран становятся взаимосвязанными по мере того, как страны становятся более открытыми. Рост в соседних странах усиливает рост национальной экономики, что в свою очередь положительно образом отражается на соседях. Этот пространственный мультипликатор увеличивает преимущества эффективной политики и вносит вклад в сближение стандартов качества жизни стран.

#### Количественное измерение выгод от внешних эффектов роста

В период 1970–2000 гг. членство в общем региональном торговом соглашении (РТС) в среде соседних стран ассоциировалось с размером внешнего эффекта, равного 13,6–15,3%, так что любое увеличение среднего темпа роста стран-партнеров РТС на 1% приносило «бонус роста» в размере 0,14% в качестве дополнения к росту национальной экономики. При этом региональная интеграция повышает эффективность национальной политики стимулирования роста на 14–18%, что измеряется пространственным мультипликатором, значения которого находятся в диапазоне 0,14–0,18.

В Европе и Восточной Азии, где региональная интеграция была наиболее сильной, выгоды от нее за последние несколько десятилетий были значительно больше. Для этих стран средний размер внешнего эффекта роста в период 1970–2000 гг. составлял от 15,3% до 17%. Это вносило вклад в медленное,

но планомерное сближение уровня жизни стран, притом что темпы сокращения разрыва в процветании между наиболее бедными и наиболее богатыми странами – членами ОЭСР составляли в среднем не более 1,59–1,85% в год. Вместе с тем, эффективность национальных политик стимулирования роста возросла на 18,1%–20%.

В странах Африки к югу от Сахары средний размер внешнего эффекта роста был значительно меньше, что свидетельствовало об относительной недостаточности региональной интеграции, несмотря на изобилие РТС. Внешний эффект роста оценивается только в 2,9–3,9%, подразумевая пространственный мультипликатор в размере от 1,01 до 1,04. Этот вывод о фактическом отсутствии внешних эффектов роста подтверждается в том случае, когда «соседство» определяется как смежность границ, а не как участие в РТС. Типичные темпы экономического роста страны в регионе Африки к югу от Сахары практически не зависели от показателей роста соседних стран.

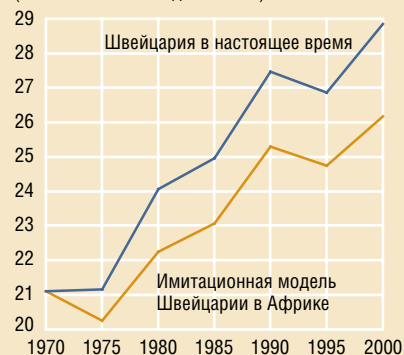
#### Последствия для стран, ограниченных сушей и бедных в ресурсном отношении стран в районе Сахары

В текущих условиях, если бы эти страны, имеющие благоприятствующую развитию ресурсную базу, поддерживали начальный уровень роста, то по уровню развития обошли бы ограниченные сушей и бедные по уровню ресурсного обеспечения страны Центральной Африки.

Если бы Швейцария была подвержена таким же низким внешним эффектам, как Центральная Африканская Республика в период с 1970 по 2000 год, ее среднедушевой ВВП был бы на 9,3% ниже при совокупных потерях ВВП, эквивалентным 334 млрд долл. США (в постоянных ценах 2000 г.), или 162% ВВП Швейцарии (см. рис. ниже).

#### Если бы Швейцария оказалась в Африке, это нанесло бы стране ущерб в 334 млрд долл.

ВВП на душу населения  
(в тыс. постоянных долл. США)



Источник: Roberts and Deichmann 2008.  
a. Collier and O'Connell forthcoming.

яются через государственные и частные инвестиции в исследования и разработки (R&D), а также через мировую базу существующих знаний, доступ к которой можно получить посредством публикаций, патентов и т. д.<sup>25</sup> Правительства не ограничивают

поток чисто технической информации, хотя в более бедных странах доступ к подобной информации ограничен в силу ее высокой стоимости или языкового барьера.

Связь между свободным потоком идей и экономическим развитием является неоднозначной и до сих пор не достаточно исследована. Независимая пресса, как правило, сокращает уровень коррупции и повышает уровень подотчетности органов власти<sup>26</sup>. Индекс свободы прессы, ежегодно публикуемый начиная с 2002 г. организацией «Репортеры без границ», учитывает вопросы независимости и безопасности, правительственный контроль над средствами массовой информации, ограничения в отношении интернет-провайдеров, а также цензуру контента<sup>27</sup>. Индустриально развитые страны Запада, как правило, отличаются высокой степенью свободы СМИ. Многие страны с низким доходом устанавливают значительные ограничения на СМИ и интернет-трафик. Также значительные ограничения существуют в некоторых странах Африки, Восточной Азии, Ближнего Востока и бывшего Советского Союза.

### ВСТАВКА 3.2 Широкая граница между Боливией и Чили станет узкой?

Пример Боливии демонстрирует экономическую зависимость страны, не имеющей выхода к морю, от своих соседей и то, как экономическая интеграция могла бы помочь в преодолении этих ограничений. После войны с Чили в конце XIX в. Боливия потеряла доступ к Тихому океану, а Перу, союзница Боливии, лишилась территории на границе с Чили.

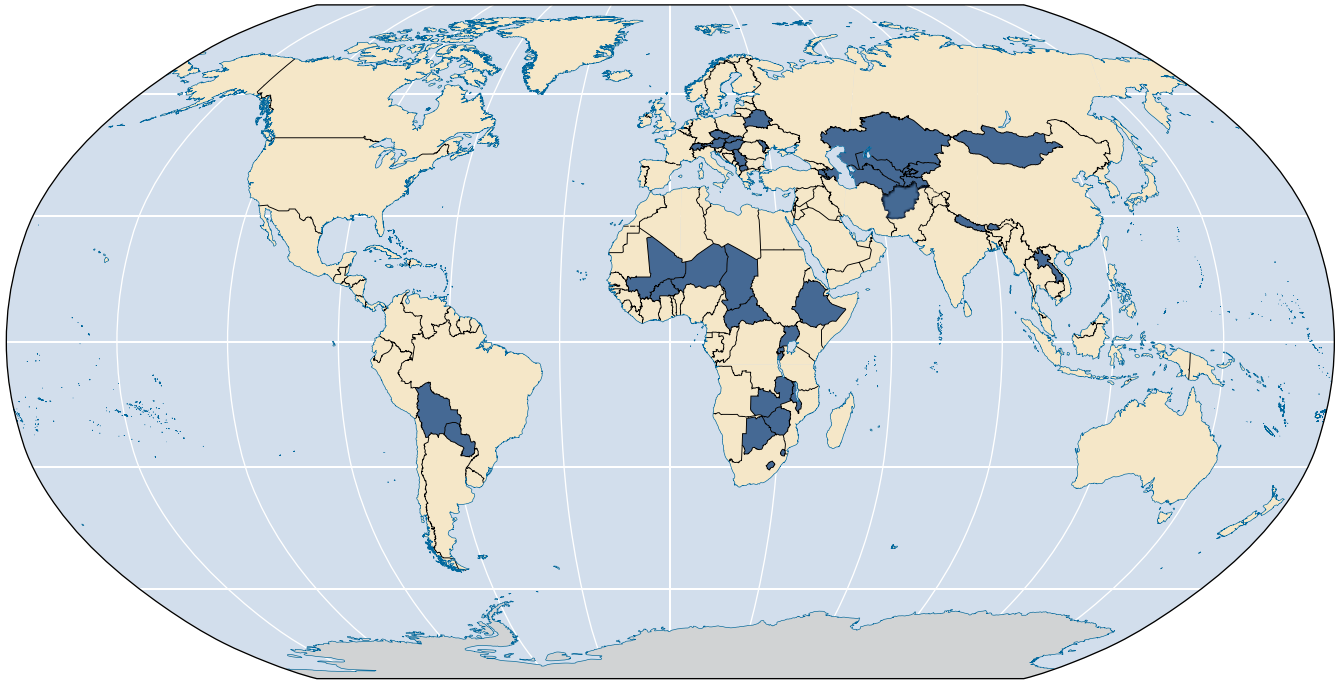
С 1978 г. Чили и Боливия не имели дипломатических отношений, однако сейчас они ведут переговоры. Чили заинтересована в поставках газа. С 1995 г. страна пользовалась только аргентинским газом, однако его поставки уменьшились ввиду высокого спроса на топливо в самой Аргентине.

Боливия обладает вторыми по объему запасами природного газа в Южной Америке. Таким образом, экономическая интеграция могла бы стать стимулом к разрешению региональных споров. Чили получила бы выгоду от импорта энергоресурсов из Боливии, а Боливия выиграла бы в результате получения доступа к портам, что облегчило бы ей экспорт. В любом соглашении могла бы участвовать Перу, поскольку оно предусматривало бы для Боливии альтернативный, хотя и не слишком экономичный, маршрут выхода к побережью и поскольку любой коридор через Чили проходил бы по бывшей перуанской территории.

Источник: The Economist 2007b, Malinowski 2007.



Карта 3.3 Сорок три страны не имеют прямого выхода к морю



Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009.

### Некоторые виды разобщенности не контролируются странами

Страны большей частью свободны в определении степени своей открытости внешнему миру. Однако география и история определяют виды разобщенности, которые сами страны не могут или почти не могут контролировать. Они включают отсутствие выхода к морю, отдаленное местоположение (особенно, в сочетании с ограниченной территорией), а также высокую степень этнической или культурной однородности в пределах и за пределами границ страны.

**Отсутствие выхода к морю.** В мире существует 43 страны, не имеющие выхода к морю. Отсутствие выхода к морю уменьшает прирост экономики не менее чем на 0,5%<sup>28</sup>. Вставки 3.1 и 3.2 демонстрируют издержки, которые несет страна в результате отсутствия выхода к морю. Это может показаться удивительным, но многие страны, не имеющие выхода к морю, являются наиболее бедными в мире. Однако, сам по себе этот факт не служит причиной бедности – посмотрите на Ботсвану, Люксембург и Швейцарию. Проблема состоит в том, чтобы не иметь выхода к морю, будучи окруженной бедными странами или находясь далеко от рынков сбыта<sup>29</sup>. Зачастую эти два обстоятельства сочетаются. На африканском континенте расположено наибольшее количество стран, не имеющих выхода к морю (15),

а в Восточной Европе и Центральной Азии таких стран больше всего – около половины. (см. карту 3.3.). Бутан, Лаосская Народно-Демократическая Республика Лаос и Непал в Азии, Боливия и Парагвай в Южной Америке также представляют собой примеры бедных стран, не имеющих выхода к морю.

**Размер страны.** Обширная территория суши, как правило, ассоциируется с обильными природными ресурсами (см. вставку 3.3). Большая численность населения обеспечивает сложившийся рынок сбыта и

### ВСТАВКА 3.3 Преимущества размера территории

Существует пять преимуществ большой территории страны:

- Более низкие среднедушевые затраты на производство общественных благ, подобных правовой системе или Посольствам.
- Более крупные национальные рынки, что может повысить производительность и, в связи с этим, увеличить экономический рост.
- Более сильная защита от региональных экономических кризисов – если регион, который специализируется, скажем, на сельском хозяйстве, пострадает от спада, его последствия могут быть сокращены посредством перетока ресурсов из других регионов, а рабочая сила может искать

трудоустройство в других регионах страны.

- Более эффективные схемы перераспределения для сокращения разрыва в доходах после налогообложения между богатыми и бедными регионами
- Более широкие возможности по обеспечению безопасности в силу того, что среднедушевые затраты на оборону сокращаются.

Вероятным недостатком является более высокая степень неоднородности предпочтений и связанная с этим большая координация издержек в крупных демократических странах. Разнообразие также затрудняет преодоление проблемы коллективного разума.

Источник: Alesina and Spolaore 2003.

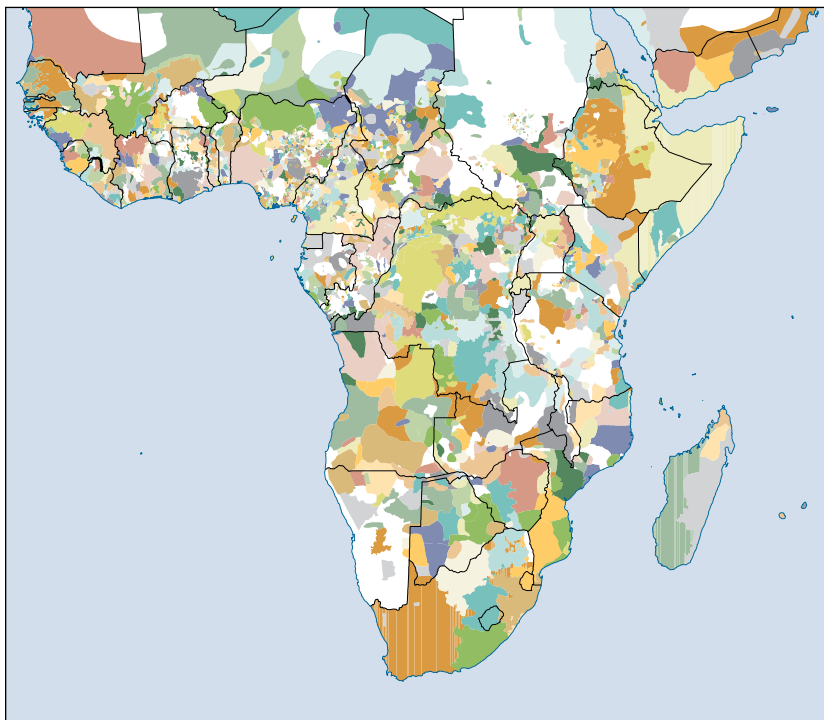
масштабный рынок труда. Напротив, малые страны испытывают недостаток масштаба, потенциала, а также запасов факторов производства для достижения высоких темпов экономического роста своими силами. Однако, подобно отсутствию выхода к морю, размер территории сам по себе не является определяющим фактором. То, что действительно определяет экономическое процветание – так это экономическая интеграция страны с внешним миром<sup>30</sup>. Люксембург занимает 167 место по численности населения в мире, однако при этом демонстрирует наиболее высокий показатель ВВП на душу населения. Будучи в полной мере интегрированным в экономику Европейского союза (ЕС), высокоспециализированный финансовый сектор Люксембурга работает по всему миру. Таким образом, малые страны должны создавать благоприятные условия для экономической интеграции, поскольку они получают наибольшую выгоду от свободы торговли и открытости.

В более высокоинтегрированных регионах мира отдельные части страны в связи с этим имеют меньше стимулов находиться в рамках государства, в котором преобладает другая культурная или этническая общность. Подтверждением этого служат децентрализация Великобритании и сепаратистские движения в Испании. Аналогичным образом, «ребалканизация» Юго-Восточной Европы с распадом бывшей Югославии частично облегчалась ввиду перспективы вступления вновь образованных независимых государств в ЕС. Неэкономические соображения могут, однако, являться преобладающими. Эритрея и Восточный Тимор отделились от своих более крупных соседей (Эфиопии и Индонезии), не получив выгоды от интеграции с более крупными экономическими общностями.

**Страны, «не имеющие выхода к суше».** Отсутствие выхода к морю может создавать островной эффект, не позволяющий получать выгоды от поставщиков и рынков соседних стран. В аналогичной изоляции находятся малые отдаленные острова, которые фактически «не имеют выхода к суше». Они вынуждены нести высокие транспортные издержки при экспорте и импорте, более высокие затраты на энергию и обслуживание текущих потребностей и значительно более высокие затраты на зарплаты и аренду. Обозначенные проблемы актуальны для мелких островных государств Тихоокеанского региона<sup>31</sup>. Торговые преференции, устанавливаемые для обеспечения их конкурентоспособности на мировых рынках, породили высокую неэффективность про-

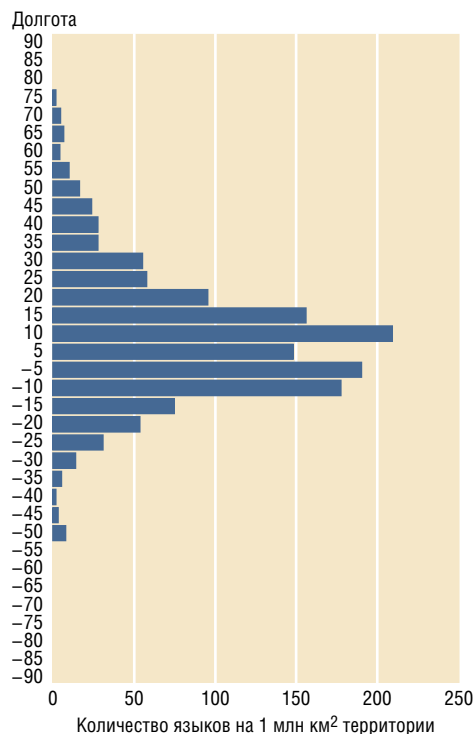
ростившие движения в Испании. Аналогичным образом, «ребалканизация» Юго-Восточной Европы с распадом бывшей Югославии частично облегчалась ввиду перспективы вступления вновь образованных независимых государств в ЕС. Неэкономические соображения могут, однако, являться преобладающими. Эритрея и Восточный Тимор отделились от своих более крупных соседей (Эфиопии и Индонезии), не получив выгоды от интеграции с более крупными экономическими общностями.

Карта 3.4 В Африке очень высока степень языкового многообразия



Источник: Всемирная система картографирования языков, *Ethnologue* 2004.

Рисунок 3.6 В глобальном масштабе языковое многообразие достигает максимума вблизи экватора



Источник: Всемирная система картографирования языков, *Ethnologue* 2004.

изводства. А значительные перечисления на душу населения в целях помощи имели ограниченное воздействие на их конкурентоспособность. Единственной стратегией в данном случае может быть установление связи с более богатой страной-«патроном» и увеличение миграции рабочей силы<sup>32</sup>. Малые островные государства Карибского бассейна, напротив, имеют более диверсифицированную структуру экономики и, будучи расположенными вблизи богатых рынков, получают доход, главным образом, от туризма и торговли.

Пример Маврикия показывает, что правильная политика может способствовать преодолению ограничений размера и отдаленности территории. Сегодня остров является вторым по показателю ВВП на душу населения в Африке, несмотря на удаленность от континента более чем на 900 км. Его местоположение между Ближним Востоком, Южной Африкой и Индией позволяет развивать офшорные виды деятельности в производстве и банковском деле при постоянном процветании индустрии туризма.

**Этническая и культурная разобщенность.** Этнолингвистическая гетерогенность накладывает на страны издержки координации в силу различий в ценностях или интересах и требует урегулирования Национальным Правительством. Рассмотрим различия в позициях по поводу присоединения к ЕС между франко- и немецкоговорящими частями Швейцарии. Эта гетерогенность также воздействует на трудовую миграцию. Например, Еврозона может быть менее жизнеспособной территорией одной валюты, чем США, поскольку ее более высокая культурная гетерогенность препятствует возникновению кризисов через внутреннюю миграцию. Этническая гетерогенность, как правило, ассоциируется с гражданскими конфликтами и высокой стоимостью экономического роста.

Эмпирические подтверждения воздействия культурного многообразия противоречивы (см. также вставку 3.4.). Этническая разобщенность сокращает качество управления и экономический рост<sup>33</sup>. Связь между этнической гетерогенностью и конфликтами статистически значима только для стран, в которых одна общность представляет большинство, при этом более малочисленные общности также имеют влияние – например, в Бурунди и Ираке<sup>34</sup>. В большинстве случаев этнические или культурные различия не являются причинами конфликта. Однако, этнические различия используются для достижения других целей, подобных получению политической власти или контроля над ресурсами. Этническая принадлеж-

### ВСТАВКА 3.4 *Искусственные государства?*

Собравшись в Берлине в 1884–1885 гг., колониальные державы определила границы государств Африки, мало заботясь об учете социальных или экономических факторов. Большинство государственных границ на Ближнем Востоке были установлены по окончании Первой мировой войны таким же образом<sup>a</sup>. Алесина, Истерли и Матушевский определяют «искусственные государства» с учетом того, проходит ли государственная граница по прямой линии и разводит ли она по разным государствам представителей одной и той же этнической группы<sup>b</sup>. Наиболее искусственные (проходящие по прямой линии) границы имеют страны Северной Африки, Северо-Восточной Азии и Южной Африки, в то время как в Южной Азии и Западной Африке этнические группы являются наиболее раздробленными. Восточная и Центральная Африка входят в первую четверку регионов, для которых характерны обе эти черты.

Эмпирический анализ свидетельствует о том, что искусственно установленные границы наносят ущерб социальному и экономическому развитию стран, однако эта связь выглядит менее значимой с поправкой на колониальное прошлое

или местоположение африканских территорий. Искусственные границы не ассоциируются с более высокой вероятностью возникновения войн, отражая сходные результаты в отношении этнического многообразия и конфликтности, согласно выводам исследования, проведенного Полом Кольером<sup>c</sup>.

Таким образом, для недопущения экономических и политических проблем, связанных с этническим многообразием, необходимо наличие культурной общности в странах. На Африканском континенте это предполагает создание значительно большего числа стран. Все же наиболее серьезной проблемой является малый размер многих африканских государств, не позволяющий странам достигать устойчивого экономического масштаба. Как показано в настоящем Докладе, оптимальной реакцией на небольшие размеры стран и этническое многообразие являются более тесная интеграция и повышение открытости границ.

*Источник:* Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009..

a. MacMillan 2003.

b. Alesina, Easterly, and Matuszeski 2006.

c. Collier 2004.

ность также многообразно взаимодействует с другими гранями общества. Авторитария, например, уменьшает экономический рост в этнически гетерогенных странах в большей степени, чем в этнически однородных.

Лингвистическое разнообразие значительно варьируется между регионами мира. База данных *Etnologue* включает информацию почти по 7 тыс. языкам, включая их страновое распространение. Гетерогенность языковых групп очень высока в Африке и, как правило, увеличивается по мере приближения к Экватору (см. карту 3.4. и рис. 3.6). Несмотря на то, что эмпирические межстрановые исследования выявили, что лингвистическая фрагментация наносит ущерб экономическому развитию, региональный язык торговли традиционно помогал преодолевать границы: хинди и урду в большей части Южной Азии, индонезийский и филиппинский языки в Юго-Восточной Азии, арабский и персидский – на Ближнем Востоке, суахили в Восточной Африке и Гаусса в Восточной Африке. Английский, французский и испанский языки играют ту же роль, однако во многих странах они используются преимущественно образованным меньшинством.

### **Экономические потери от конфликтов и территориальных споров**

Непроницаемые границы приводят к сокращению экономического роста. Однако, полная политическая унификация между стра-

Таблица 3.1 В период с 1820 по 1998 г. показатели концентрации ВВП и прироста населения изменились

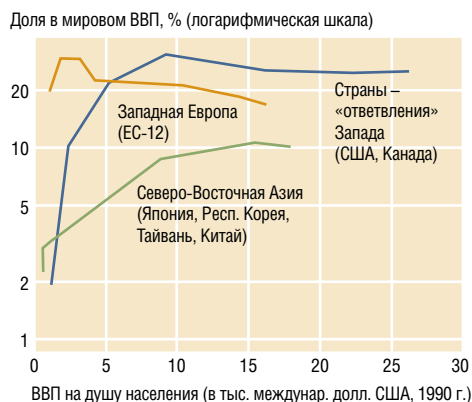
	Доля в мировом ВВП (%)			Доля в численности населения мира (%)			Среднегодовые темпы прироста ВВП, %	Среднегодовые темпы прироста населения, %	Темпы избыточного прироста (прирост ВВП на душу населения)
	1820	1950	1998	1820	1950	1998			
Страны «большой семерки»	22,7	50,9	45,5	13,4	18,1	11,6	2,6	0,9	1,7
Индия и Китай	49,0	8,7	16,5	56,7	35,9	37,5	1,6	0,7	0,8
Остальные страны Азии	7,3	6,8	13,0	8,6	15,5	19,8	2,5	1,4	1,1
Латинская Америка	2,0	7,9	8,7	2,0	6,6	8,6	3,0	1,8	1,2
Африка	4,5	3,6	3,1	7,1	9,0	12,9	2,0	1,3	0,7
Восточная Европа и бывший СССР	8,8	13,0	5,3	8,8	10,6	7,0	1,9	0,8	1,1

Источник: Maddison 2006.

Примечание. Другие страны Западной Европы, Австралия и Новая Зеландия не включены.

**Рисунок 3.7 Концентрация возрастает на мировом уровне, после чего ее уровень снижается**

Доля мирового ВВП на различных уровнях ВВП на душу населения, 1820–1998 гг.



Источник: Maddison 2006.

нами не обязательно будет способствовать улучшению экономических показателей<sup>35</sup>. Полное объединение двух стран имеет положительный эффект увеличения площади территории при некотором отрицательном влиянии на рост вследствие сокращения объема торговли с остальным миром. Только в некотором отношении обе страны выиграют от политической и экономической интеграции. Однако, интеграция соседних рынков без политической интеграции приведет в среднем к значительному усилению роста.

Наличие границ приводит к сокращению доходов в случае, когда границы обостряются конфликтами внутри страны или межстрановыми противоречиями. Ущерб может быть значительным даже если конфликт не предполагает применения военной силы. Территориальные противоречия устанавливают высокие международные транзакционные издержки в силу наличия незащищенных

прав собственности, а также юридической и политической неопределенности. Экономические модели предполагают, что в результате территориального спора между Аргентиной и Чили в период с 1950 по 1995 г. объем торговли между этими двумя странами сократился на 33 млрд долл.<sup>36</sup> В период с 1952 по 1995 г. разногласия между Японией и Россией по поводу Курильских островов уменьшили торговый оборот между этими странами на 535 млрд долл. США.; конфликт между Индонезией и Малайзией за период с 1980 по 1995 г. обошелся в 11,5 млрд долл. США. Похожие противоречия существуют по поводу морских границ, только  $1/3$  которых были установлены на основе договоров<sup>37</sup>.

Когда разногласия приобретают форму военной конфронтации, издержки и потери значительно возрастают; речь идет не только о человеческих жизнях, но и об экономическом ущербе. Потери от среднестатистической гражданской войны составляют около 64 млрд долл. США, а общемировой ущерб, достигающий примерно 100 млрд долл. США в год, существенно превышает бюджеты мировых программ помощи<sup>38</sup>. Гражданская война в соседнем государстве, по оценкам, сокращает показатель ежегодного роста экономики страны примерно на 0,5%. Это приводит к тому, что соседние страны увеличивают свои военные расходы на 2%. К числу других потерь относятся появление беженцев и ограничение основных торговых путей. В результате гражданской войны в Демократической Республике Конго Центральноафриканская Республика потеряла доступ к морю по реке, который она использовала для экспорта леса.

### Экономическая концентрация

Производство территориально сконцентрировано – и в географическом масштабе.

Матрица показывает, что четверть мирового ВВП производится на 0,3% территории Земли (что примерно эквивалентно территории Камеруна), половина от 1,5% и  $\frac{9}{10}$  от 16%<sup>39</sup>. Китай, Япония и США произвели около половины мирового ВВП в 2006 г., а на долю 15 крупнейших экономик мира приходится около 80%.

Ранее во времена Промышленной Революции в начале XIX в. ВВП на душу населения в сегодняшних индустриальных странах был примерно в 2 раза больше, чем в сегодняшних развивающихся и возникающих странах (см. табл. 3.1.). Однако совокупный ВВП в Китае и Индии, имеющих значительно большую численность населения, примерно вдвое превышал уровень стран «большой семерки». К середине 20 в. на долю стран «большой семерки» приходилось более половины мирового объема производства (около 60% при включении других индустриально развитых стран Запада). Северная Америка и Япония развивались наиболее быстрыми темпами, демонстрируя показатели роста в 3,5% и 2,8% в год в период с 1820 по 1998 г.<sup>40</sup> Четыре крупнейших европейских экономики росли ежегодно в среднем на 2%, что не значительно отличалось от показателей роста Африки, Восточной Европы и более мелких развивающихся азиатских государств. Однако в период, когда рост ВВП в странах

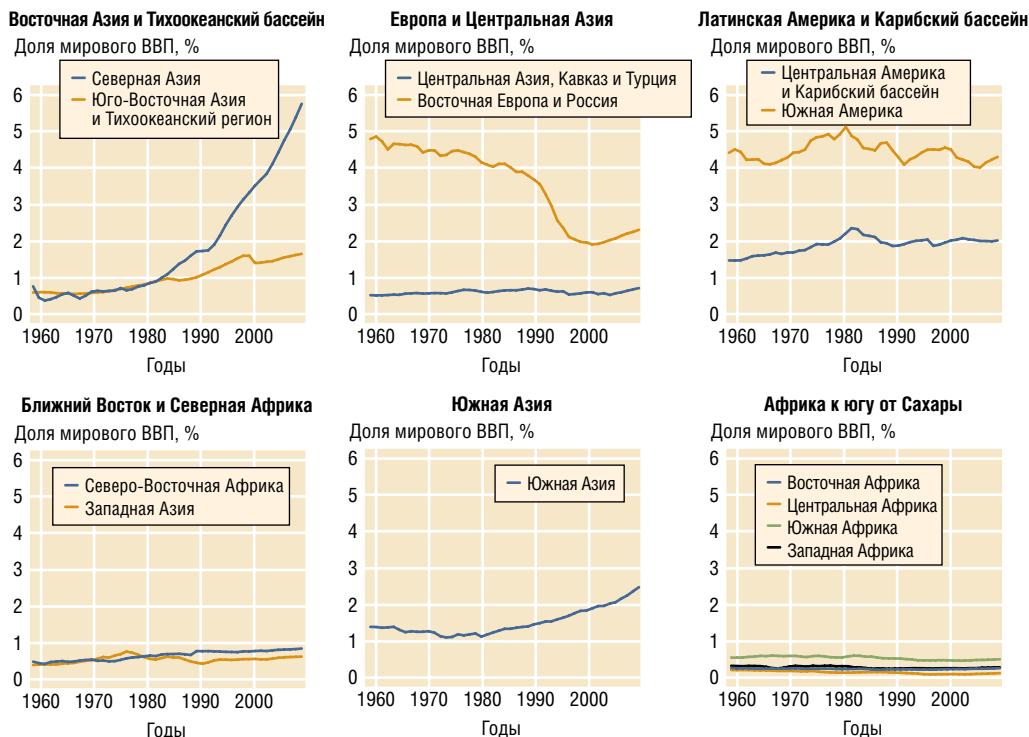
Большой семерки превышал рост населения в 1,7 раза, в Китае и Индии это превышение составило 0,5%, в Африке – 0,7%. За последние 180 лет и до конца XX столетия эти различные темпы роста сместили концентрацию экономической активности в северные индустриальные страны.

### В результате чего произошла эта концентрация?

Концентрация экономической массы в сегодняшних промышленно развитых странах Запада и Японии датируется XVIII в. – периодом развития экономических и технологических инноваций. Европейский экономический рост значительно интенсифицировался в период Индустриальной Революции, когда начала развиваться промышленность в Великобритании в середине XVIII в. и стремительно распространяться по всему континенту. В самом начале этого процесса Западная Европа производила менее 20% мирового ВВП<sup>41</sup>. К концу XIX в. на ее долю приходилось более 30%;  $\frac{3}{4}$  валового продукта производились в 4-х крупнейших европейских экономиках – Франции, Германии, Италии и Великобритании (см. также рис. 3.7.).

Этот рост начался в результате завершения частых конфликтов между соседствующими странами, постоянных изменений альянсов, объединения или разделения

**Рисунок 3.8** С 1980 года в общемировом объеме ВВП существенно увеличилась только доля Азии. Доли развивающихся и формирующихся экономик в мировом ВВП, в постоянных долларах США 2000 г.



Источник: Всемирный Банк 2007, Maddison 2006.

стран. В начале XIX в. в состав Германии вошло около 300 самостоятельных штатов. В Германии существовало на тот момент 1 800 таможенных границ; только с Пруссией было установлено 67 локальных тарифных зон<sup>42</sup>. Только лишь в 1870 г. Германии удалось достичь полной внутренней интеграции. Даже учитывая разобщенность экономических регионов Европы, торговая активность всегда была значительной, благодаря достижению соглашений на локальном или региональном уровне. Эти расширяющиеся торговые связи послужили основой работы Давида Рикардо, который в 1817 г. доступно объяснил смысл обмена текстилем и вином между Великобританией и Португалией в своей теории конкурентного преимущества. Работа Рикардо в дальнейшем подтолкнули различные страны, главным образом, Великобританию, к проведению либерализации торговли в различных странах.

Систематическая экономическая интеграция была начата лишь в середине XX в. Шесть европейских стран, которые совместно производят около четверти мирового Валового внутреннего продукта, имея в равной степени политические и экономические мотивы, объединились в союз для развития

торговли углем и сталью. Годовой рост ВВП в этот период достиг уровня 4,5% годовых с отметки в 1% на протяжении 35 лет со времен Первой Мировой войны. Хотя доли Европейских стран в мировом ВВП несколько сократились, совокупная Европейская экономика сохраняет уровень 25% мирового ВВП, главным образом, посредством расширения состава за счет 27-ми новых участников.

Европейский экономический прогресс был экспортирован в англоговорящие отдаленные регионы – Австралию, Новую Зеландию и Северную Америку. Между 1820 и концом XX в. рост их экономик составил около 3,6%; рост численности населения в 1,9%, что было стимулировано интенсивной миграцией в основном из Европы и Азии. В этот период их доля в мировом ВВП возросла с 2% до 25%; наиболее значительная доля принадлежала Соединенным штатам (22%). Культурная близость и тесные торговые связи означали, что инновации быстро перемещаются через Атлантический океан в обоих направлениях.

Индустриализация Японии началась несколько позже. В 1920 г. ВВП Японии на душу населения был равен половине этого показателя в Северной Америке и Западной

### ВСТАВКА 3.5 Доступ на рынок и среднемушевой доход

Количественное измерение доступа на рынок (иногда это называется «рыночный потенциал») представляет не только теоретический интерес. Эмпирические исследования показали, что доступ к рынку и сбыта и поставщикам имеет значительное влияние на экономический рост и уровень дохода. Например, удаленность страны от ее торговых партнеров ассоциируется с увеличением среднемушевого дохода на 25%, что превышает совмещенный эффект от прибрежного расположения и торговой политики открытости<sup>a</sup>. Торговля приносит выгоды стране посредством увеличения доходов по факторам производства (зарплаты), через расходы торговых партнеров на товары, произведенные в данной стране. Уровень расходов в значительной степени определяется размером экономик стран – торговых партнеров (*плотность*) и наличием физического доступа на рынок, определяемого в значительной степени близостью к торговым партнерам (*расстояние*), а также эффектом границ (*разобщенность*)<sup>b</sup>.

В период 1970–2003 гг. различие в доходах на душу населения увеличилось, отражая глобальное неравенство между странами – беднейшие страны на сегодня имеют более низкие доходы по сравнению с США (см. графики справа). Распределение доходов также смещается вправо, предполагая, что рыночный потенциал увеличивается практически везде в результате роста мирового ВВП. Его наклон становится более крутым, так что рыночный потенциал увеличивается – тот же самый объем рынка покупает больший доход

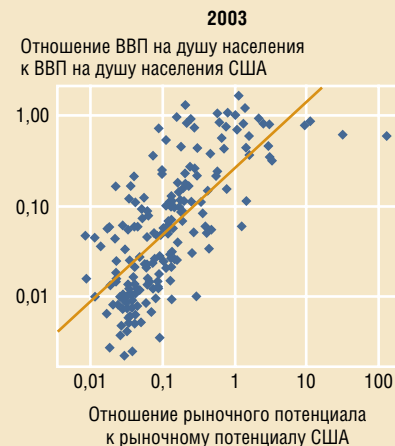
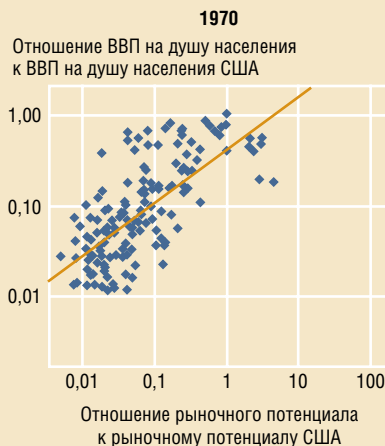
на душу населения – по меньшей мере для некоторых стран.

Продолжает существовать значительная разница среднемушевого ВВП при каждом конкретном размере рыночного потенциала. Рыночный потенциал Гаити больше, чем Новой Зеландии. Его приближенность к Соединенным штатам увеличивает его рыночные возможности, что отражает зависимость между размером экономики и удаленностью от рынков. Для каждого конкретного уровня размер

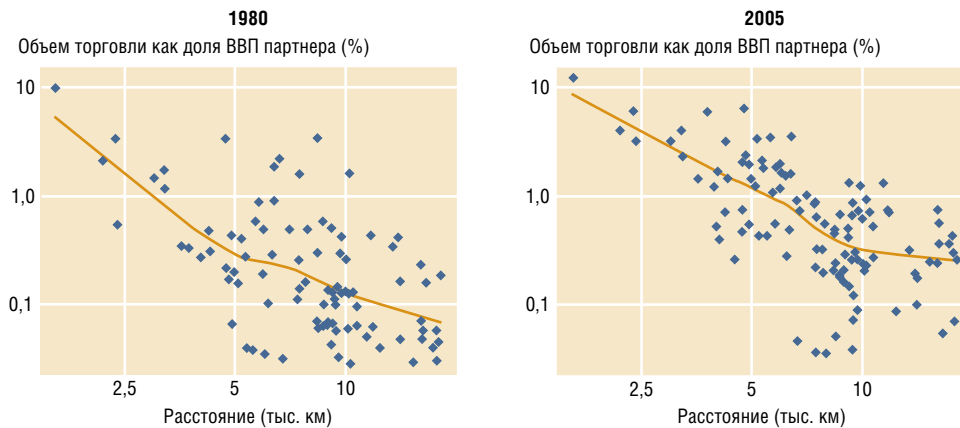
экономики определяет то, насколько эффективно страна может пользоваться преимуществами доступа к рынку. Богатые страны, подобные Австралии и Новой Зеландии, могут компенсировать отдаленность местоположения наличием значительно более крупного рынка сбыта и ресурсных возможностей.

a. Redding and Venables 2004.  
b. See Mayer 2008.

#### Распределение рыночного потенциала стран стало менее справедливым



Источник: Mayer 2008 для настоящего Доклада.

**Рисунок 3.9** Эффект расстояния между Бразилией и ее торговыми партнерами остался значительным

Источник: IMF 2007.

Европе; его уровень не менялся до XX в. Рост ВВП в период с 1820 по 1870 г. составлял 0,4% в год. Индустриализация стала более интенсивно после Реставрации Мэйдзи в 1860-х гг. Наиболее высокие темпы роста наблюдались во второй половине XX в. В период между 1950 и 1973 г., как только страна начала интеграцию в мировую экономику, экономический рост фактически составил 9% в год. К концу 1980 г. показатель ВВП на душу населения был выше, чем в Западной Европе.

### Как обстояли дела в остальном мире?

Доля крупнейших индустриальных экономик в мировом ВВП сократилась с 51% в 1950 до 46% в 1998 г.<sup>43</sup> Развивающиеся экономики Восточной Европы и России уменьшили их долю с практически 5% до 2,4% в конце 1980-х и начале 1990-х гг. Сокращение доли промышленно развитых стран в значительной степени связано с ростом активности в Азии (см. рис 3.8). Юго-Восточная Азия и Тихоокеанское побережье удвоили их долю

в мировом ВВП до 1,8%; доля Юго-Восточной Азии выросла с 1,4 до 2,4%. Наибольший рост имел место в Северо-Восточной Азии с середине 1980-х годов и локализуется, главным образом, в Китае, продемонстрировавшем увеличение доли в мировом ВВП с менее 1% до практически 5,5%. Доли остальных регионов, перечисленных в Докладе о мировом развитии 2009, остались практически неизменными, несмотря на значительно более высокий прирост населения<sup>44</sup>,

### Почему это имеет значения?

#### Значимость доступа на рынок

Глобальное распространение мирового производства имеет высокое значение для перспективного развития стран в силу взаимодействия между плотностью и расстоянием в мировом масштабе. Это подтверждается реально существующей связью между торговлей как движущей силой роста и двумя переменными, определяющими известную гравитационную модель торговли: расстояние между странами – торговыми партне-

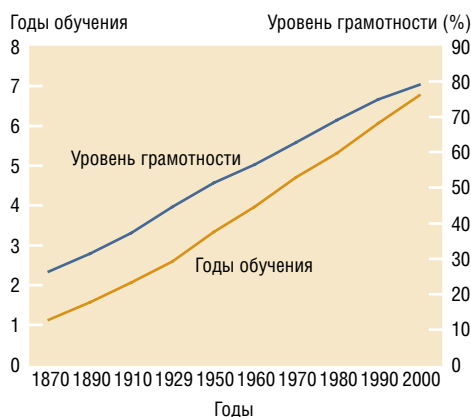
**Таблица 3.2** ВВП на душу населения вырос в 10 раз, 1500–1998 в международных долларах 1990 г.

	1500	1820	1870	1913	1950	1973	1998	1998:1500
Западная Европа	774	1 232	1 974	3 473	4 594	11 534	17 921	23,2
Страны – «ответвления» Западной Европы	400	1 201	2 431	5 257	9 288	16 172	26 146	65,4
Япония	500	669	737	1 387	1 926	11 439	20 413	40,8
Азия (кроме Японии)	572	575	543	640	635	1 231	2 936	5,1
Латинская Америка	416	665	698	1 511	2 554	4 531	5 795	13,9
Восточная Европа и бывший Советский Союз	483	667	917	1 501	2 601	5 729	4 354	9,0
Африка	400	418	444	585	852	1 365	1 368	3,4
Весь мир	565	667	867	1 510	2 114	4 104	5 709	10,1
Разрыв между регионами	2:1	3:1	5:1	9:1	15:1	13:1	19:1	

Источник: Maddison 2006.

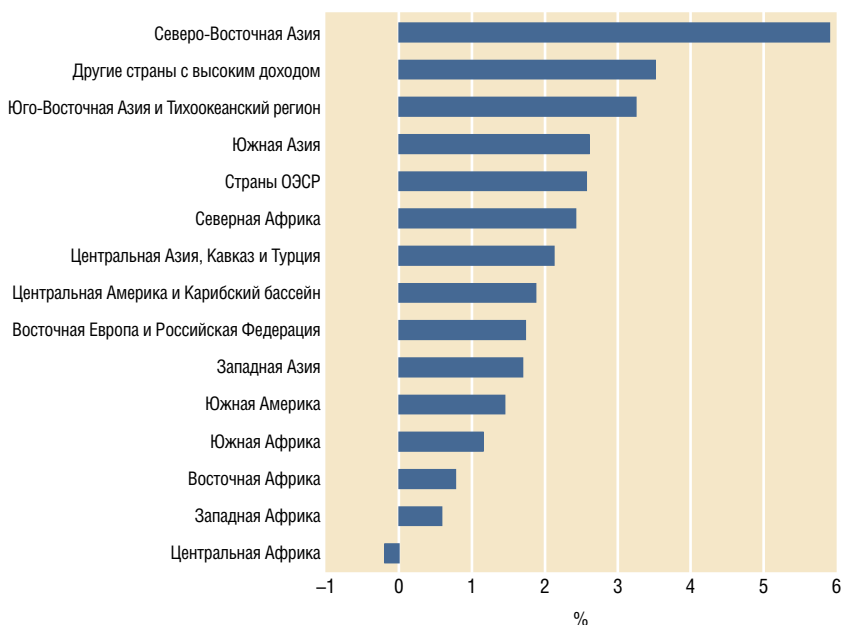
рами и размер их экономик, измеряемый величиной ВВП (см. вставку 3.5). Торговля сокращается с увеличением расстояния и растет при увеличении ВВП, так что любая страна будет иметь более развитые торговые отношения с близлежащими странами и со странами, имеющими более высокий ВВП. Несмотря на сокращение транспортных и коммуникационных затрат, сила воздействия фактора расстояния, приводящего к сокращению объема торговли между странами, росла до полувека назад, и с того времени продолжает оставаться неоднозначной (как у Бразилии на рис. 3.9)<sup>45</sup>.

**Рисунок 3.10 Результаты образования улучшились**  
Средние мировые показатели, 1870–2000



Источник: Morrison and Murtin 2005.

**Рисунок 3.11 Восточная и Южная Азия остаются единственными «догоняющими» регионами**  
Average annual growth rate of GDP per capita, 1960–2006



Источник: Всемирный банк 2007.

Это эмпирическое свидетельство может расходиться со стремительно увеличивающимся объемом торговли между странами, удаленными друг от друга, например, между Китаем и США либо между Японией и Европой. Однако это увеличение объема торговли может не быть настолько значительным в связи с сокращением издержек. В значительной степени оно усиливается действием другого фактора в гравитационной теории торговых отношений: объема производства<sup>46</sup>. ВВП Китая увеличился, что привело к росту экспорта товаров и услуг на международные рынки и импорта потребительских товаров, производственного оборудования и сырья. Увеличение объема торговли в процессе самонарастания обеспечивает экономию на масштабе в торговой инфраструктуре и услугах, подобных эффективно функционирующим портам и частым контейнерным перевозкам (см. главу 6). Более крупные экономики и более богатые страны могут, таким образом, преодолеть несоответствие между длинными расстояниями в торговле и более высокой экономической концентрацией.

### Расхождение, а затем сближение

Изменяющийся характер распределения мирового выпуска отражает изначальную концентрацию экономической массы в Западной Европе и позднее в Северной Америке. Совсем недавно некоторое рассредоточение возникло, как только «подросли» сначала Япония, а потом и другие экономики Восточной Азии. Китай и Индия заявляют свое положение в ряду стран и регионов с наиболее высокими долями в мировом ВВП. Наличие доступа страны к рынкам сырья и готовой продукции влияет на географическое распространение производства. По мере того как характер этого распространения меняется, изменяются перспективы развития национальных экономик. Это в свою очередь оказывает влияние на экономическое развитие региона и страны, что отражается в уровнях и показателях изменения дохода, уровня здоровья населения и развития человеческого капитала. Человеческий капитал, рассматриваемый как фактор эволюции человечества, также в результате приводит к повышению качества жизни людей.

Три мировых тренда:

- Общий рост дохода и базовых стандартов уровня жизни в мире при наличии некоторых значимых исключений.
- Значительная разница в доходах между наиболее богатыми и наиболее бедными странами при некоторой глобальной



унификация в области здоровья и образования.

- Некоторая гомогенность в наиболее быстроразвивающихся регионах.

**Общие улучшения**

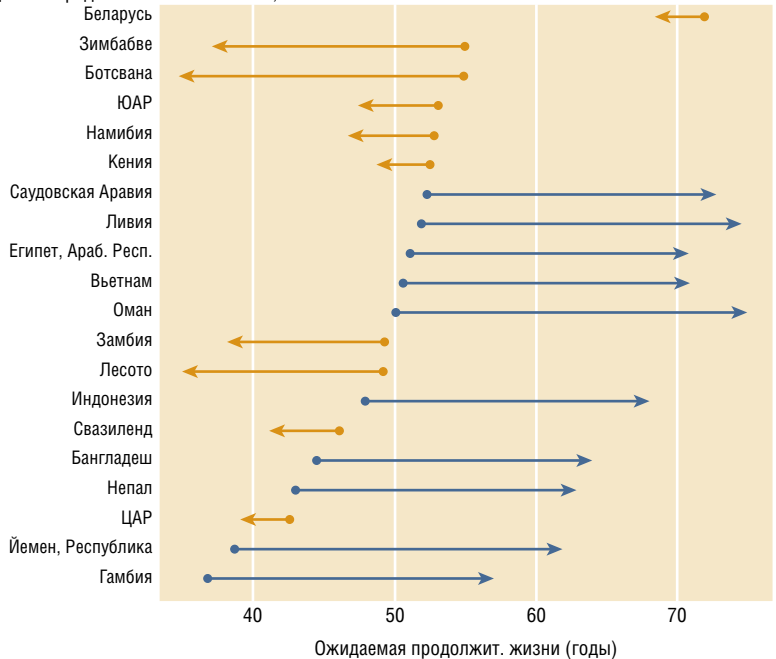
Сегодняшнее поколение по любым оценкам дохода и благосостояния более благополучным, чем любое предыдущее поколение в мировой истории. ВВП на душу населения в международном долларовом эквиваленте вырос в 10 раз с 565 до 5 700 долл. за последние 50 лет, при этом численность населения увеличилась с 400 млн. до более 6 млрд. человек (рис. 3.2). С 1820 г. мировой объем производства ежегодно увеличивался на 2,2%, что привело к значительному повышению уровня жизни. Ожидаемая продолжительность жизни при рождении возросла с 26,5 лет в 1820 г. до 32,8 лет в 1910 г. и до в среднем 68-ми лет в 2005 г.<sup>47</sup> Только за последние 35 лет средняя ожидаемая продолжительность жизни увеличилась примерно на 10 лет. Значительно большая часть населения мира в настоящее время имеет доступ к базовому образованию. В 1870 г. средняя продолжительность обучения составляла 1,1 года, а процент грамотности среди взрослого населения был равен 25,5%<sup>48</sup>. К 1929 г. средняя продолжительность обучения увеличилась до 2,5 года, а к 2000 г. – до 6,7 года; уровень грамотности до 43,8%, а далее – до 78,3% (см. рис. 3.10).

**Значительное расхождение в доходах между богатейшими и беднейшими странами мира, но улучшение по показателям здоровья и образования**

За последние 50 лет объем производства на душу населения вырос в 40 раз в Японии, в 65 раз в Австралии, Канаде, Новой Зеландии и США (см. рис. 3.2)<sup>49</sup>. В Африке он вырос всего лишь в три раза, в Азии (не включая Японию) – в 5 раз. Разница между беднейшими и богатейшими регионами, которая в 1500 г. была двукратной, а в 1870 г. пятикратной, к концу XX в. стала почти 20-кратной. На протяжении последних двух столетий коэффициент неравенства Джини вырос на 30%. Коэффициент Тейла, измеряющий уровень неравенства доходов на душу населения в мире, вырос на

**Рисунок 3.12 Ожидаемая продолжительность жизни значительно снизилась во многих африканских странах**

Страны, в которых отмечено наибольшее увеличение/сокращение ожидаемой продолжительности жизни, 1970–2005



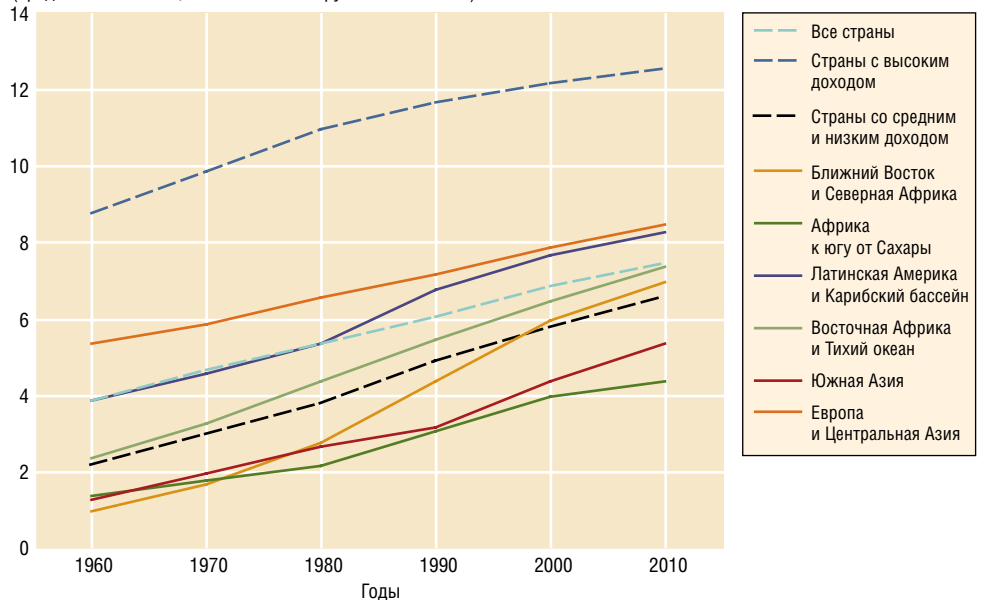
Источник: Всемирный банк 2007.

60%, в значительной степени в связи с большей разницей доходов между странами, чем внутри одной страны<sup>50</sup>.

Один из главных факторов этого процесса состоит в огромном росте среднедушевых

**Рисунок 3.13 С 1980-х годов образование стало более справедливым**

Годы обучения для лиц в возрасте 15–46 лет (средний показатель, взвешенный по группам населения)



Источник: Cohen and Soto 2007.

доходов в континентальной Европе и ее отдаленных регионах. Относительно недавно это произошло и в Восточной Азии, включая Японию, показатель среднедушевого ВВП которой увеличился в 10 раз с 1950 г.; это же увеличение произошло и в Республике Корея, Тайване (Китай) и странах Южной Азии. ВВП на душу населения в Китае, продолжающий оставаться на низком уровне, рос на 8,4% в год в период с 1990 до 2005 г. На нижней границе распределения доходов абсолютная величина ВВП в Центральном-Африканском регионе возросла в три раза в 1960–2000 гг., против с 30-кратного увеличения этого показателя в Северо-Восточной Азии (см. рис. 3.11). При опережающих темпах роста населения по отношению к экономическому росту, доходы на душу населения в Центральной Африке сократились на 8% в постоянных ценах. Доходы беднейших стран мира – в своем большинстве находя-

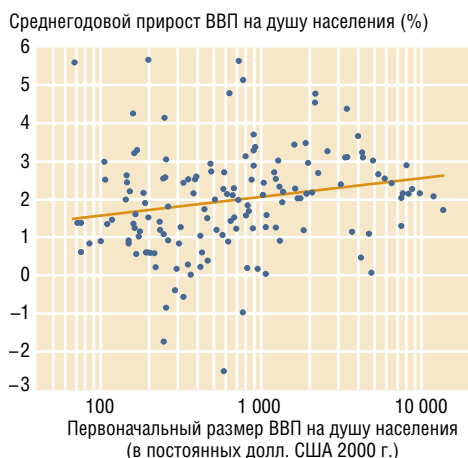
щиеся в центральной части Африканского континента и являющиеся средоточием беднейших стран мира – сократился на 5% на протяжении 1990-х гг.<sup>51</sup>

В период между 1960 и 1980 годами практически каждая страна мира демонстрировала устойчивый рост ожидаемой продолжительности жизни при рождении<sup>52</sup>. В Южной Азии этот показатель вырос с 42 лет до 60; а в Северной Африке – с 47 лет до 65. Исключение составляли лишь страны Африки к югу от Сахары. До конца 1980 гг. ожидаемая продолжительность жизни медленно росла в Западной, Центральной и Восточной Африке и несколько быстрее в Южной Африке, где она увеличилась с 46 лет до практически 60 лет. С этого времени, однако, эпидемия ВИЧ/СПИДа вызвала значительное увеличение смертности, что в результате привело к падению средней ожидаемой продолжительности жизни ниже уровня 1960 г. В Центральной и Восточной Африке ожидаемая продолжительность жизни сократилась менее значительно, а в Западной части Африканского континента также прошла эпидемия, однако наблюдалось лишь некоторое сокращение этого показателя. Девять из 10 стран продемонстрировавших наиболее низкие показатели, расположены в Африке к югу от Сахары, а большинство из них находится в Южной или Юго-Восточной Африке (см. рис. 3.12).

Аналогично показателю ожидаемой продолжительности жизни, мировое неравенство в доступе к образованию значительно сократилось по коэффициенту Джини на протяжении обучения до 0,79 в 1870 до 0,39 в 2000 г.<sup>53</sup> Высокий уровень коэффициента Джини в XIX в. в значительной степени был связано с почти всеобщим охватом начальным образованием в Западной Европе и ее заокеанских «ответвлениях». Другие реги-

**Рисунок 3.14 Расхождение уровней доходов на душу населения в мире, 1950–2006**

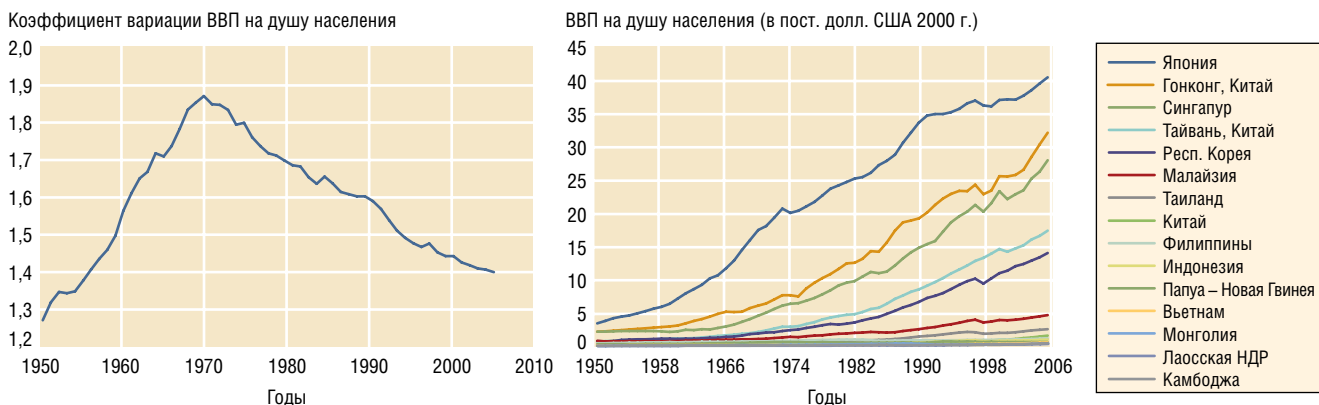
Страны с численностью населения более 1 млн. человек



Источник: World Bank 2007j, Maddison 2006.

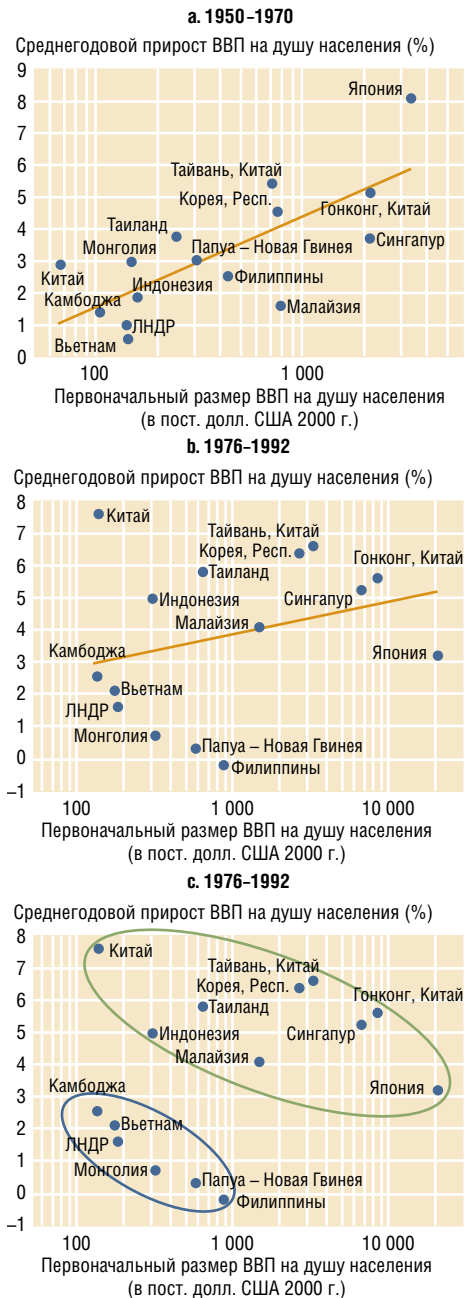
**Рисунок 3.15 Расхождение, а затем сближение показателей ВВП в Восточной Азии, 1950–2006**

Страны с численностью населения более 1 млн чел., коэффициент вариации и рост ВВП на душу населения



Источник: World Bank 2007j, Maddison 2006.

**Рисунок 3.16 Экономический рост стран Восточной Азии происходил в два этапа**  
Страны с численностью населения выше 1 млн. человек в 1950–1970 гг. по сравнению с 1976–1992 гг.



Источник: World Bank 2007; Maddison 2006.

оны мира начали расширять сферу образования значительно позже, а неравенство значительно сократилось после 1930 г., когда начальное образование уже распространилось в развивающихся странах<sup>54</sup>. В период между 1960–2000 гг. продолжительность школьного обучения рабочего населения трудоспособного возраста увеличилось во

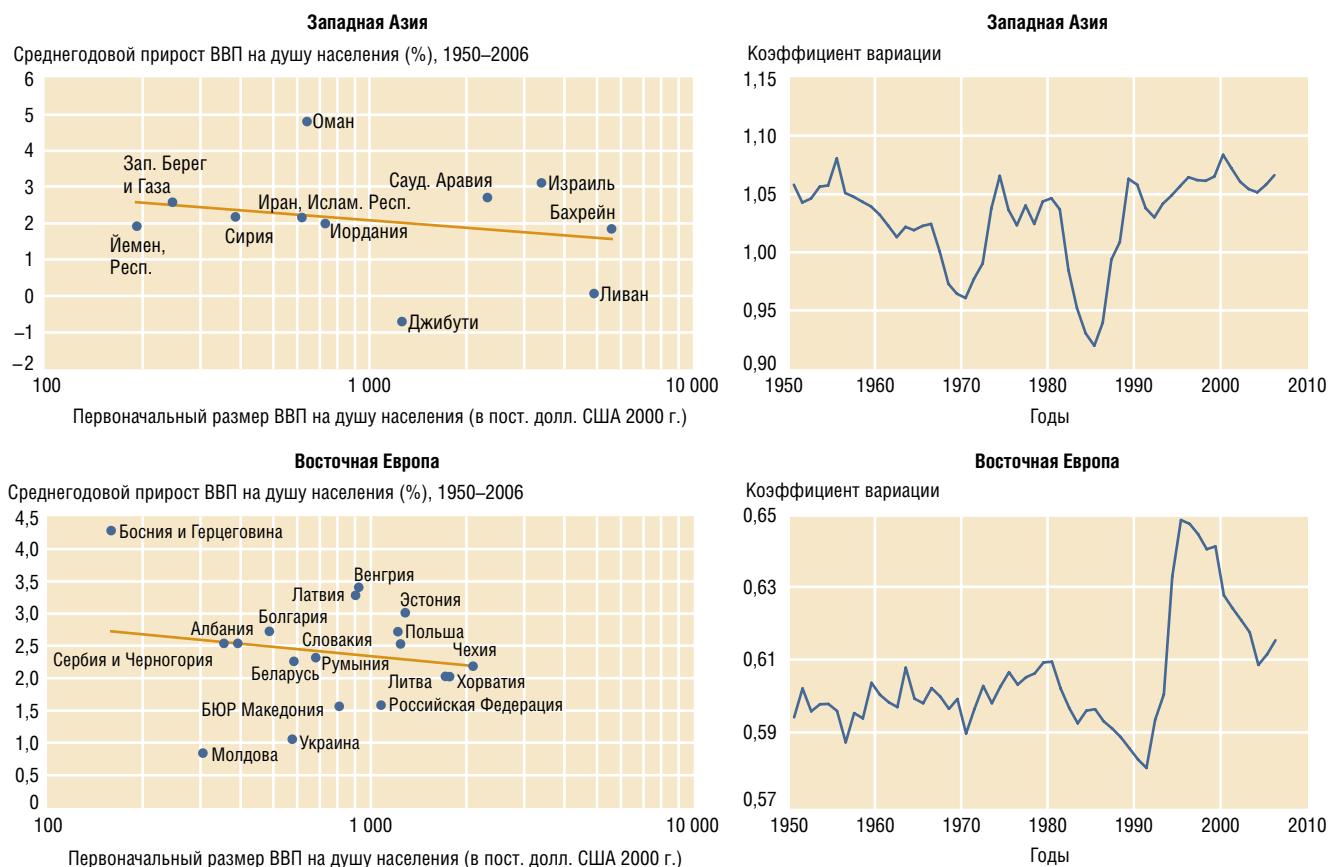
всех регионах мира и групп населения всех категорий доходов (см. рис. 3.13)<sup>55</sup>. Коэффициент отношения наиболее образованного населения к наименее образованному сократился с 9,7 лет до 3,1<sup>56</sup>. Эти улучшения были практически одинаковыми во всех регионах, так что различие между регионами с наиболее высоким уровнем этого показателя и регионами с наименьшими значениями осталось практически на прежнем уровне. По той причине, что более бедные страны начинают свое развитие со значительно более низкого уровня, процент улучшений у них существенно выше, что свидетельствует о том, что в конце концов произойдет сближение.

### *Некоторое сближение уровня доходов в быстрорастущих регионах*

Страны-соседи могут обеспечить взаимовыгодные экономические связи, «передив» результатов за пределы границ и дополнительный эффект, которые позволят целым группам стран повышать свой доход. Если в результате этого увеличатся темпы роста более бедных стран, экономики должны с течением времени сближаться в развитии. Сравняются ли бедные страны, в конце концов, с богатыми? Этот вопрос приобрел значительное внимание среди экономистов, занимающихся вопросами роста в конце 1980-х и в 1990-х гг.<sup>57</sup> Они выработали инструменты и техники анализа этого процесса, привязывая рост к начальному уровню дохода и ожидая, что будет выявлена связь между изначальным низким статусом страны и более высокими темпами экономического роста в дальнейшем. Однако, если и существовала, то очень небольшая взаимозависимость между странами в мире на протяжении последних 50 лет (см. рис. 3.14). Существует даже некоторые признаки разобщенности, хотя и слабые. В рамках регионов мира свидетельство одной или другой тенденции неоднозначно.

Региональная интеграция и временная динамика определяют значимость изучения взаимосвязи между странами. Во-первых, направление развития страны определяется тем, как развиваются соседние страны, и успешная экономическая интеграция – преодолевая межстрановые границы – может стимулировать более слабые по уровню развития страны к увеличению доходов, что не может быть достигнуто в изоляции. Более высокий уровень взаимосвязи наблюдается в регионах, участвующих в интеграционных процессах. Во-вторых, в быстро развивающихся регионах существует отклонение в силу того, что наиболее успешные экономики вырываются вперед, однако в послед-

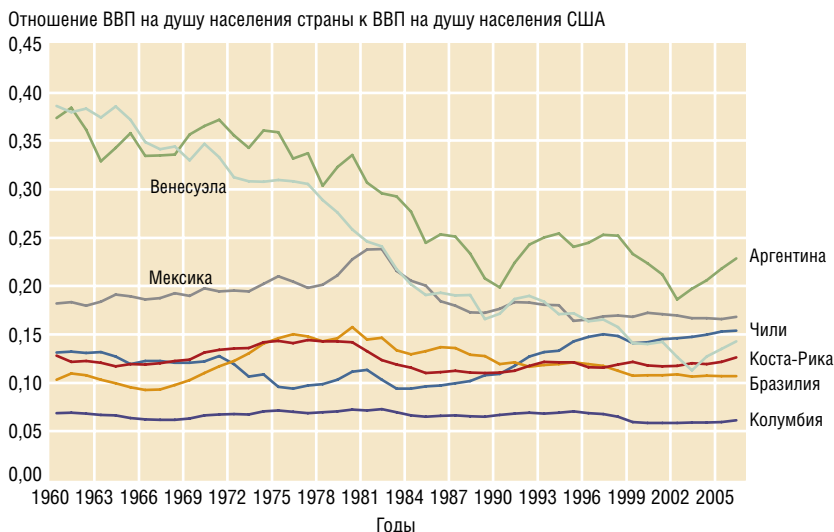
**Рисунок 3.17** В Западной Азии и Восточной Европе наблюдался низкий уровень интеграции и сближения



Источник: World Bank 2007; Maddison 2006.

**Рисунок 3.18** Мексика и другие страны ЛАК не уступали США в развитии по показателю ВВП на душу населения

ВВП на душу населения в крупнейших экономиках ЛАК по сравнению с США



Источник: World Bank 2007; Maddison 2006.

Примечание. ЛАК = Латинская Америка и Карибский бассейн.

ствии происходит их сближение по мере того как бедные страны получают выгоды от внешних эффектов роста и начинают догонять с течением времени развитые страны.

В Восточной Азии, являющейся наиболее быстрорастущим регионом мира в последние годы, за увеличением разобщенности стран последовало их сближение. В период с 1950 по 1970 г. была высока разница в доходах в силу того, что сначала Япония, позднее Гонконг (Китай), а затем Сингапур росли очень высокими темпами (См. рис. 3.15 и 3.16а). В 1970-х гг. другие страны присоединились к наиболее быстро растущей группе стран, в частности, к Республике Корея и Тайваню (Китай). В период 1976–1992 гг. существовали две группы стран, развивавшихся по отдельным, но тесно связанным направлениям (см. рис. 3.16с), что выглядело как умеренная степень дивергенции (см. рис. 3.16б). Более всего прочего, это привело к высокой степени сближения стран в регионе по мере того, как различия в показателях ВВП на душу населения в этих странах, оставаясь на высоком уровне, сократились до уровня 1960 г. Это сближение связано с рыночной политикой Китая и Вьетнама, а также с осо-

### ВСТАВКА 3.6 *Соседство имеет значение: Южный Конус по сравнению с Южной Европой*

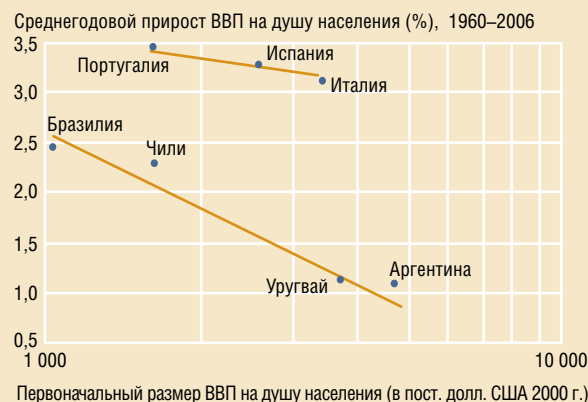
Полвека назад в странах южной части Южной Америки – Аргентина, Бразилия, Чили и Уругвай – среднедушевые доходы находились на уровне либо были выше уровня трех стран Южной Европы – Италии, Португалии и Испании. Затем эти две группы стран стали развиваться по различным направлениям. Большую часть этого периода страны Южного Конуса, за исключением Чили, проводили похожую политику протекционизма. В период 1950–2005 гг. ВВП на душу населения четырех стран рос на 1,7% в год.

Экономическая динамика стран Южной Европы развивалась по-разному. Италия была одним из инициаторов создания Европейского Союза, а Португалия и Испания присоединились в 1986 г. после ликвидации авторитарных режимов. С изначально более низкого уровня они росли темпом более 3% в год, значительно опережая Латинскую Америку. На момент, когда уровень доходов в обоих регионах практически сравнялся, Западная Европа росла в среднем на 1% в год; Южная Америка – на 0,3% в год, Италия, Пор-

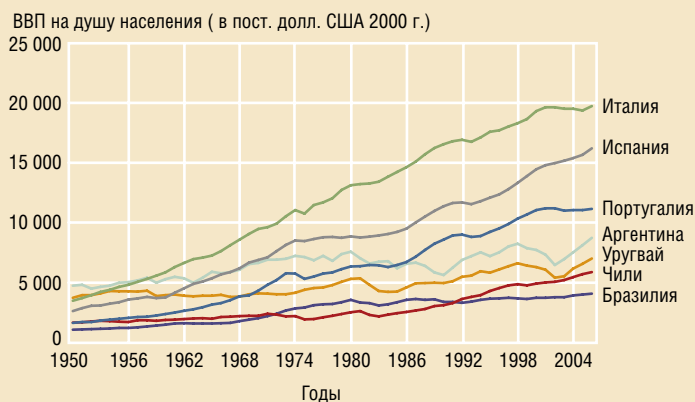
тугалия и Испания получали выгоды от внешних эффектов, в результате роста, близости к крупным рынкам и согласованной политики единого интегрированного западноевропейского рынка. На Южном Конусе региональная интеграция была медленной, а интеграция на рынки богатых стран Западного полушария была приостановлена на длительный период.

Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009  
а. Lucas Jr. 2007;

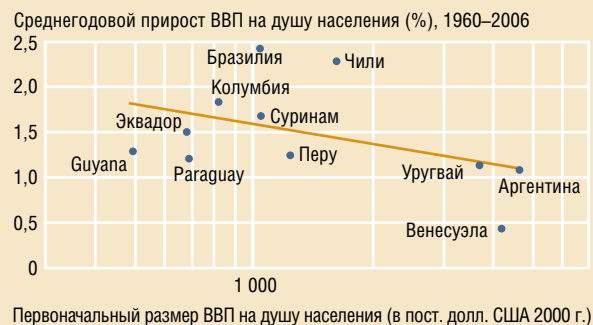
#### Экономические судьбы Латинской Америки и «Латинской Европы» разошлись



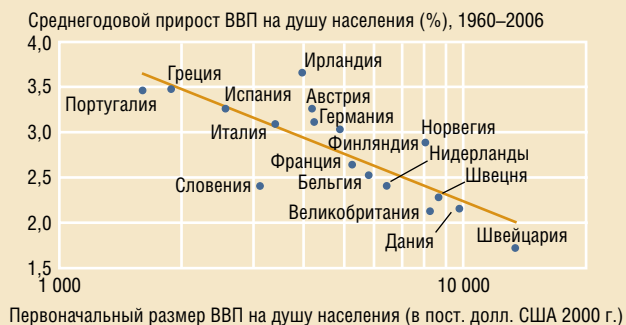
Source: World Bank 2007; Maddison 2006.



#### Сближение стран Южной Америки было умеренным, в Европе – высоким



Источник: World Bank 2007; Maddison 2006.



бенной экономической интеграцией в регионе на фоне глобализации.

Существует несколько признаков сближения стран, при которых наблюдается медленный рост и ограниченная региональная интеграция, подобно тому как это было в Западной Азии и Восточной Европе (см. рис. 3.17). Западная Азия включает обеспеченные ресурсами страны с низкой и высокой численностью населения, а также бедные по уровню обеспеченности ресурсами страны, такие как Иордания. Небольшой объем торговли внутри региона указывает на низкую степень интеграции. В Восточной Европе

наблюдалась небольшая разница в доходах на душу населения по странам примерно до 1990 г.<sup>58</sup> После распада Советского Союза и падения Берлинской стены среднедушевые доходы в некоторых странах существенно снизились, в других – снизились умеренно. Это расхождение было преодолено после того, как большинство стран западной части Восточной Европы переориентировали свои экономические связи на Западную Европу и в конце концов, присоединились к ЕС. Белоруссия и изначально Украина, напротив, сохраняли тесные связи с Российской Федерацией, которая только недавно

начала получать выгоды от экономического роста, основанного на эксплуатации природных ресурсов.

Большинство экономик в Латинской Америке и Карибском регионе испытывали относительно низкие темпы роста и ограниченную взаимосвязь друг с другом (См. Вставку 3.6.). А что касается Северной части региона, то Мексика в 1997 г. присоединилась к первому основному региональному Соглашению о свободной торговле, в который входят как индустриально развитые, так и развивающиеся страны. Северо-Американское соглашение о свободной торговле (НАФТА) отменила тарифы на большинство продуктов, торгуемых между США, Канадой и Мексикой. Практика торговых отношений с этого момента определяет 3 направления развития формальных интеграционных процессов<sup>59</sup>:

- Формальной интеграции предшествовали многие годы подготовительной работы, последовательной неформальной интеграции и изменений в национальной политике. Мексика в одностороннем порядке сократила торговые барьеры и внесла правовые изменения задолго до вступления соглашения в силу.
- Соглашение привело к значительному увеличению торговли и потоков прямых иностранных инвестиций. Экономический анализ выявил, что без НАФТА мировой экспорт Мексики был бы на 50% меньше, а объем прямых иностранных инвестиций – на 40%. Это в некоторой степени привело к значительному сокращению бедности и росту уровню доходов. ВВП на душу населения в 2002 г. мог бы быть на 4% ниже при отсутствии НАФТА.
- Несмотря на это положительное воздействие на экономику Мексики, соглашение не обеспечило быстрого сближения уровней доходов (см. рис. 3.18). Мексика избежала основных экономических кризисов, обеспечив большую стабильность, оказывающую значительное влияние на уровень благосостояния<sup>60</sup>. Однако, развитие мексиканской экономики по сравнению с экономикой США не сильно отличалось от экономик некоторых других стран Латинской Америки.

Значительные различия в объемах совокупного выпуска с наибольшей вероятностью сохраняются на протяжении некоторого времени. Фактически оценки степени сближения доходов показывают, что доходы Мексики достигли лишь половины уровня доходов в США. Среди основных причин этого значительные различия в качестве национальных институтов, инновационного развития фирм и уровня подготовки рабочей силы. Все эти показатели достигнут более высоких отметок в результате

более тесной интеграции с северными соседями Мексики, однако этот процесс займет значительное время.

## География, глобализация и развитие

Четыре основных фактора объясняют устойчивую экономическую концентрацию экономического богатства на протяжении нескольких последних столетий в новых странах и регионах, только по случайности попадая в рейтинги наиболее богатых стран мира. Во-первых, физическая география изначально помогла некоторым странам аккумулировать богатство, однако продолжает держать других в числе «аутсайдеров». Во-вторых, силы экономической географии – начиная от безусловного преимущества, подобного техническим инновациям во времена Промышленной Революции – стимулировала развитие агломерационных экономик и усилило концентрацию экономической активности. В-третьих, региональные внешние эффекты усилили экономическую активность и других странах в рамках региона, увеличивая масштаб и объем производства. В-четвертых, возникли совершенно новые регионы экономической концентрации в результате перенаселенности и смещения фокуса со сферы производства на сферу услуг в развитых регионах, повышая таким образом, производственные возможности других стран. Какое значение это имеет для перспектив развития отстающих в развитии регионов мира?

### Насколько значима география в настоящее время?

**Первичные географические факторы.** Природные особенности влияют на перспективы развития стран. Например, интенсификация сельского хозяйства в областях с благоприятными агроэкологическими условиями обеспечивает излишки, которые могут использоваться в других областях деятельности более производительно. Однако эти факторы распределяются равномерно. По словам Ландеса (Landes 1998): «Природа, как и жизнь, несправедлива, непостоянна в своих пристрастиях». Исследователи выявили сильную зависимость между объемом производства и географическими характеристиками. Простая регрессионная зависимость плотности объема производства (ВВП на 1 км<sup>2</sup>) от географических переменных – средневоздушной годовой температуры, среднегодового количества осадков, средней высоты над уровнем моря, «жесткости» ландшафта, категории почв, расстояния от береговой линии – охватывает 91% вариабельности плотности экономического производства<sup>61</sup>. Аналогичный анализ объясняет 20% различий показателей дохода на душу населения между Тропиче-

### ВСТАВКА 3.7 Влияние первичных географических факторов: возможно ли устранить малярию?

Микроорганизмы *Plasmodia*, которые вызывают заражение малярией человека, получили наибольшее распространение в мире в 1900 г. С того времени область поражения была значительно уменьшена посредством комбинации мер по улучшению условий жизни людей и развития контроля над болезнью, предпринимаемых на региональном уровне. Карта, размещенная ниже, показывает различие между наиболее обширным предполагаемым ареалом распространения всех типов малярии, поражающей человека в 1900 г.<sup>a</sup> и нынешние территории распространения *Plasmodium falciparum*<sup>b</sup>, наиболее клинически и эпидемиологически опасной формы малярии, воздействующей на человека, в 2007 г. Прежние области распространения малярии сосредоточены на широтах с максимальными температурами как в Северном, так и в Южном полушарии, где распространяются паразиты.

Исследователи установили высокую обратную пропорциональную зависимость между экономическим процветанием стран и распространенностью малярии на их территории. Страны с более высоким благосостоянием имеют невысокую степень распространения этой болезни, в более бедных странах болезнь получила большее распространение. В этой работе рассмотрены многие механизмы воздействия малярии на уровень бедности, от индивидуального до макроэкономического. Что было бы, если бы давление со стороны малярии усилилось? Возможно ли полностью избавиться от малярии? В мире на этот вопрос никогда не было дано удовлетворительного ответа<sup>d</sup>.

Однако есть возможность начать бороться с болезнью. На карте, размещенной ниже, уровень риска считается стабильным, если зафиксировано более 0,1 случаев на 1000 человек в год; нестабильным, если показатель находится ниже этого значения, и нулевым – при условии, что не было зафиксировано ни одного случая заболевания за последние три года наблюдений. При наложении этих наблюдений на демографическую карту за 2007 г.<sup>e</sup>, было выявлено, что 2,37 млрд. чел. живут в зонах риска распространения инфекции *P. falciparum*. В странах мира почти 1 млрд чел. проживало в областях нестабильного или очень низкого уровня риска заражения малярией. Условия низкого уровня риска характерны для Американского континента, а также для Восточной Азии; высокий уровень риска наблюдается в Африке.

В силу того, что 1 млрд. чел. подвержен нестабильному риску заражения малярией, борьба с этой болезнью возможна на санитарно-эпидемиологическом уровне. Вероятность возникновения эпидемии определялась ссылкой на исторический опыт, полученный во время реализации мировой программы борьбы с малярией, а также на результаты моделирования, показавшие, что передача болезни может быть остановлена благодаря масштабному использованию накроватных антимоскитных сеток, обработанных инсектицидом<sup>f</sup>. Существует множество причин того, что во многих регионах борьба с малярией не может проводиться просто на санитарно-эпидемиологическом уровне. Политическая нестабильность и гео-

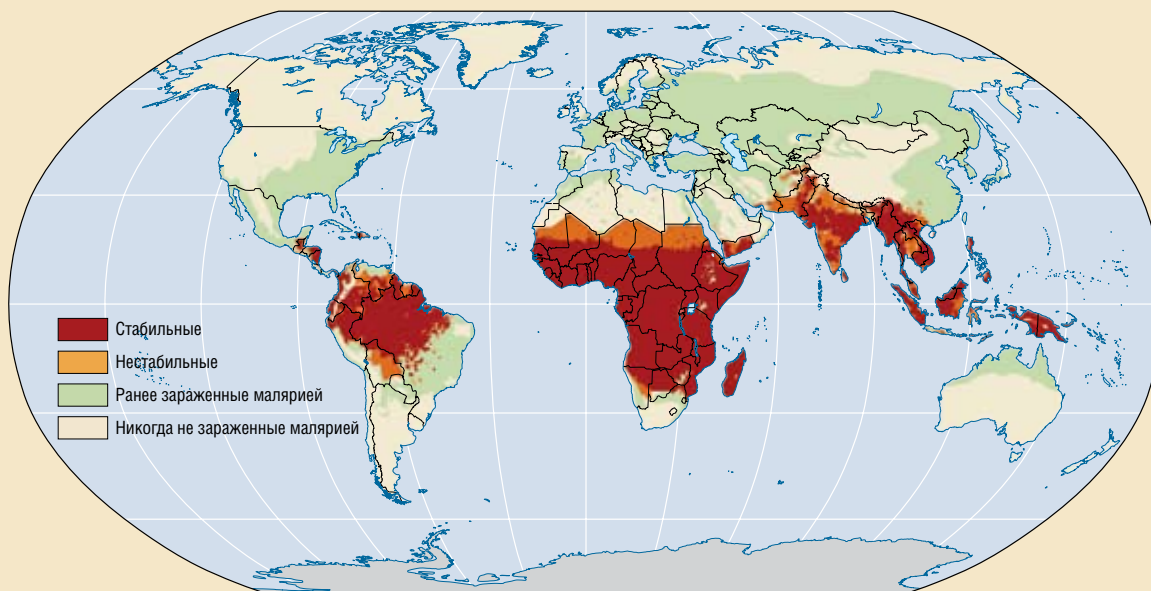
графическая доступность являются очевидными примерами, однако это представляет собой операциональные, а не технические препятствия.

Каких результатов можно достичь, учитывая что 1,37 млрд. чел. являются носителями устойчивого риска заболевания? Первоначальные данные свидетельствуют о том, что значительная пораженного населения будет проживать в зонах весьма низкой распространенности<sup>g</sup>. Подробное исследование с использованием математического моделирования могло бы оценить воздействие комплекса мер вмешательства, применяемых в настоящее время. При сопоставлении этих оценок с подробным анализом данных об эффективности мер воздействия в историческом аспекте могут быть сделаны важные выводы. Подобные подходы помогут определить, можно ли искоренить малярию, и если да, то в какие сроки и при помощи каких ресурсов.

Представлено Саймоном Хэем, Дэвидом Л. Смитом и Робертом У. Сноу.

- a. Hay and others 2004; Lysenko and Semashko 1968.
- b. Guerra and others 2008.
- c. Sachs and Malaney 2002.
- d. Roberts and Enserink 2007.
- e. Balk, Deichmann, and others 2006.
- f. Hay, Smith, and Snow, forthcoming.
- g. Guerra 2008.

#### Процветающие сегодня части мира раньше были поражены малярией



Источник: Проект «Атлас малярии» (MAP), Кенийский институт медицинских исследований и Оксфордский университет.

ской Африкой и промышленно развитыми регионами, а также 12%-ную разницу между Тропической Африкой и другими тропическими регионами. Фактор климата также находится во взаимодействиях с другими факторами, такими как распространение заболеваний. Трансмиссивные заболевания распространяются в тропических странах неравномерно и приводят к снижению производительности. По оценкам, малярия приводит к 1 млн смертей и более 200 млн других клинических исходов в Африке в год<sup>62</sup>. Прочие чисто географические факторы – такие как отсутствие выхода к морю, наполовину сокращающее ежегодный прирост ВВП, или удаленность местоположения – уже рассматривались этой главе.

Означает ли это, что географические факторы определяют судьбу развития страны? Нет, не означает. Физическая география помогает объяснить начальные различия роста и некоторые вариации в экономических результатах. Однако большинство этих ограничений может быть преодолено при наличии достаточных ресурсов. Они, таким образом, являются скорее опосредованными, чем прямыми причинами недостаточного развития. Высокий уровень малярии, например, может быть как симптомом, так и причиной устойчивой бедности (см. вставку 3.7). Эти факторы являются веской причиной для мер вмешательства в сфере развития, однако они недостаточны для объяснения мировых моделей экономического благосостояния или самостоятельного прогнозирования будущего потенциала роста.

**Вторичная география.** Альтернативное, и притом дополнительное, объяснение моделей мирового развития показывает, каким образом небольшие первоначальные различия между странами и регионами (например, природные условия) могут с течением времени создавать более сильные расхождения. Центральным вопросом экономического развития является вопрос о том, в какой степени экономическое развитие определяется различиями в степени аккумуляции человеческого и материального капитала, а в какой степени – эффективностью использования этих факторов<sup>63</sup>. Все большее число исследований предоставляет свидетельства того, что степень аккумуляции капитала сама по себе является недостаточной для объяснения различий между странами в темпах роста и уровне доходов. Напротив, более убедительным объяснением различий в темпах роста и уровне доходов стран является концепция совокупной факторной производительности (СФП), которая показывает, насколько эффективно сочетаются факторы производства<sup>64</sup>.

Однако СФП является довольно нечеткой концепцией, дающей промежуточную

сумму нескольких аспектов экономического производства. В наиболее общем плане она подразумевает улучшение технологии с целью сочетания входящих ресурсов для производства товаров или услуг. Это приводит к сокращению затрат и повышению конкурентоспособности. Различия в СФП объясняются также взаимодополняющими эффектами, «переливами» и экономией на масштабе производства. Географические эти экстерналии предполагают выгоды для производителей, располагающихся в непосредственной близости друг от друга. В сочетании с эффектом масштаба, получаемым крупными производственными единицами, возрастает концентрация экономической активности по географической шкале. Рост европейской экономики в современную эпоху был обеспечен промышленной революцией, в результате которой была разработана большая часть технологических новшеств. Усовершенствованная технология и рост численности населения усилили эффект масштаба, что привело к возникновению очагов (центров) индустриализации. Эти центры привлекали к себе работников и новые компании, что стимулировало эффективный саморазвивающийся процесс, который привел к еще большей концентрации.

**Развитие «заразительно» и распространяется на другие регионы.** Хотя центры роста могут создаваться в рамках особых областей страны – промышленный пояс на северо-западе Англии либо мельничные города в Новой Англии – динамично развивающиеся центры активности, как правило, проникают во внешнюю среду. На международном уровне рост распространяется в соседние штаты, поднимая региональные центры роста. С достаточной степенью открытости и взаимодействия между странами, механизмами распространения экономического роста являются технологические внешние эффекты и развитие специализации, ограничивающие производственные процессы. Это, как правило, приводит к тому, что некоторая часть спроса на промежуточные продукты будет удовлетворена производителями соседних стран. Это свою очередь может значительно расширить торговлю, которая создает экономию на масштабе и значительный рост экономической производительности. Чем больше величина рабочей силы и капитала и чем больше размер рынка, возникающего в результате постепенного усовершенствования транспортных связей, тем быстрее возникает расцвет региональной экономики<sup>65</sup>.

**Могут появиться новые очаги роста и благосостояния.** Это возникает, когда экономический рост в ключевом регионе достиг уровня, при котором перегрузка и растущие заработные платы стимулируют предпринимателей к поиску новых территорий для



перемещения производства в близлежащих регионах. Это произошло в Западной Европе, когда компании переместили производственные мощности в страны Центральной и Восточной Европы, а также в Северную Америку в период, когда Мексика привлекала инвестиции в производственные мощности для американского и канадского рынков. Эта модель развития региона предлагает, что вся экономическая активность осядет в расширяющихся пресыщенных зонах – однако на самом деле так не происходит.

В некоторых условиях экономический рост может привести скачкообразному формированию качественно нового региона<sup>66</sup>. Локализация этого нового центра мирового производства зависит от многих факторов, включающих размер рынка, торговые и транзакционные издержки, изначально накопленные человеческий и материальный капитал, а также конкуренцию со стороны других потенциально растущих регионов. Эта модель «скачкообразного» развития подходит для описания становления Восточной Азии в качестве мирового центра – первоначально для трудоемкого производства, а впоследствии для более техноёмких отраслей. Полвека назад Япония показала бы неподходящей территорией для производства недорогой электроники и потребительских товаров для американского рынка, учитывая расстояние между двумя странами. Однако появление индустрии контейнерных перевозок позволило японским производителям быть конкурентоспособными на североамериканском, а впоследствии и на европейском рынках<sup>67</sup>. Республика Корея и Тайвань, Китай последовали по пути Японии. Производственные инвестиции перемещались в Южную Азию, в частности, в Малайзию и Таиланд, а затем, после экономической либерализации, в Китай.

### **Чему мы можем научиться из этого опыта?**

**Размер имеет большое значение.** Для обеспечения эффекта масштаба необходимы определенные характеристики населения и экономической массы. В Европе в период Промышленной революции сравнительно большое и сконцентрированное на ограниченной территории население обеспечивало как рабочую силу, участвующую в производстве, так и рынок, потребляющий произведенные продукты. Северная Америка, когда произошел переход от эксплуатации природных ресурсов к развитию промышленности, имела большое быстрорастущее население на восточном побережье, которое увеличивалось за счет иммиграции из Европы и других регионов мира. Большое население было также в Восточной Азии; Япония и потом Китай являлись локомотивами промышленного роста

### **ВСТАВКА 3.8** *Интеграция – длительный процесс, а выгоды от нее возникают не сразу*

В Европе после распространения современных промышленных технологий и расширения торговых связей в начале XIX в., потребовалось более 100 лет, прежде чем формальные интеграционные процессы были запущены в 1950-х гг. Даже тогда все усилия были ограничены соглашениями по узконаправленным экономическим вопросам между шестью странами. Постепенно сотрудничество расширялось и охватывало дополнительные области, подобные таможенным вопросам и атомной энергетике. До момента, когда эти соглашения были консолидированы в рамках Европейского союза в 1967 г., прошло 16 лет. Количество членов ЕС увеличивалось медленно, в период с 1970 по 2000 г. в каждое десятилетие к Союзу присоединяло по три страны, и, наконец, в 2007 г. в состав ЕС вошли 12 стран Центральной и Восточной Европы. Подобно тому, как существовавшее вначале Европейское объединение угля и стали формализовало длительные установившиеся экономические и культурные связи между странами, входящими в его состав, и каждая последующее расширение следовало за длительным периодом даже более глубокого взаимодействия между

странами-членами ЕС и странами, имеющими доступ к экономике ЕС.

Формальная интеграция де-юре была продолжена фактической интеграцией, заложившей основу и структуру углубления и так тесных связей. Этот планомерный процесс позволил институтам развивать рабочую силу, финансовые и товарные рынки для подготовки к жесткому регулированию, в частности, в отношении недавно присоединившихся стран со значительно более мелкими экономиками. Болгария и Румыния, которые присоединились к ЕС в 2007 г., увеличили территорию ЕС на 8,6% и население – на 6,3%, но при этом только лишь на 1% ВВП региона. Таким образом, сближение социальных и экономических показателей между странами может занять длительное время. Оценка результатов интеграции в этой связи также занимает много времени в силу того, что увеличившаяся мобильность факторов производства, объем частных и государственных инвестиций, а также другие структурные изменения усиливают рост отстающих в развитии стран.

*Источник:* Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009. а. European Union 2007.

в регионе. Каждый регион получал выгоду от крупного внутреннего рынка, однако значительная часть производства вскоре была направлена на экспорт как в другие страны этого региона, так и за его пределы.

**Лишь очень немногие страны достигли экономического процветания, опираясь исключительно на экспорт сырья.** Мало-населенная Ботсвана, богатая минералами и проводящая эффективную политику, является одним из исключений. Правильно управляемые минеральные ресурсы могут способствовать накоплению капитала, который может инвестироваться в другие сектора. Однако немногие страны это эффективно реализовали. Сельское хозяйство, значимое для обеспечения жизнеспособности страны, для генерации дохода на селе, а также для развития отдельных регионов страны, само по себе не может обеспечить странам среднего или высокого уровня доходов. Сельскохозяйственные виды деятельности либо мелкомасштабны для обеспечения достаточного для экспорта продукта – либо, в случаях достаточного масштаба производства, они приносят выгоды только отдельным крупным собственникам земли или сельскохозяйственным магнатам. Что касается сферы услуг, то здесь вывод все еще не сформулирован. Однако, как правило, бедные страны не имеют достаточно квалифицированных «белых воротничков» для формирования внешних эффектов,

стимулирующих рост. В Индии развита экспортно-ориентированная сфера услуг, однако в ней заняты только около 560 000 из более миллиарда жителей, также как и в видах деятельности, связанных с непосредственной клиентским обслуживанием и выполнением поддерживающих функций<sup>69</sup>.

**Производство сохраняет свою значимость.** Каждый успешный регион мира в некоторой степени имеет универсальные достижения в области базового трудоемкого производства. По мере того, как страны увеличивали свое благосостояние и потребители предъявляли все более разнообразный спрос, этот процесс сам по себе привел к диверсификации производства. По мере того как экономики в этих регионах развивались, производство и занятость в каждой конкретной стране приобретали все более узкую специализацию в том, что у них получалось лучше всего, стимулируя развитие взаимосвязанных сетей производства и торговли между странами внутри региона. Именно в результате этого возникли экономики Китая и некоторых других восточноазиатских стран «Второй волны». В Европе и других регионах, прошедшие индустриализацию ранее, доля производства в структуре экономики сократилась достаточно быстро; при этом осталось только узкоспециализированное производство, подобное производству машинного оборудования или оборудования для информационных технологий (ИТ). В этих странах сектор услуг, включающий исследование и разработку продуктов, которые будут производиться в других странах, формирует наибольшую занятость рабочей силы и наибольшую долю в совокупном экономическом выпуске.

**Открытость способствует развитию, однако ее необходимо развивать осторожно.** В каждом из успешно развивающихся на сегодня регионов мира изначально развивался производственный сектор посредством установления высоких тарифных ограничений и прочих протекционистских мер. Как только их экономики становились зрелыми и получали большую зависимость от зарубежного сырья и рынков сбыта своего продукта, они постепенно открывали свои границы и участвовали в региональных и глобальных интеграционных процессах. Увеличение взаимосвязанных производственных сетей, пересекающих национальные границы в пределах каждого региона, требует большей координации и сотрудничества между странами, не только в целях обмена товарами и услугами, но также для установления общих стандартов и правил.

Этот процесс проходил по-разному в каждом регионе, более формально в Европе, где политическая и экономическая интеграция Европейского союза заменила множественные двусторонние

соглашения между достаточно большим количеством стран (см. вставку 3.8). В Восточной Азии, напротив, были созданы тесно связанные предпринимательские производственные сети со сравнительно небольшим формальным оформлением. Первоначальная интеграция в Северной Америке стимулировалась единым языком и культурной общностью между Канадой и США. Сравнительно недавнее присоединение Мексики сместило некоторые различия между экономикой с абсолютно разным уровнем среднедушевых доходов.

**Открытость и интеграция наиболее выгодны для более мелких стран или стран, ограниченных сушей, доступ которых к мировым рынкам зависит от соседних стран.** То, что территория Люксембурга невелика, не имеет значения в силу того, что эта страна глубоко интегрирована в европейскую экономику и в результате этого функционирует в большей степени как город, имеющий узкую специализацию в большом государстве. Швейцария, будучи ограниченной сушей, не имеет ограничений в развитии высокоспециализированного производства и услуг. Она имеет связь с мировыми рынками по воздуху либо через соседние страны, а также ее соседи являются важными рынками сбыта ее продукции. Интеграция позволила двум странам получать выгоды от специализации и экономии на масштабах производства, которые при иных обстоятельствах могут быть доступны только для значительно более крупных стран.

Для стимулирования интеграции промышленно развитые регионы инвестировали значительные средства в материально-техническую инфраструктуру, способствующую развитию межрегиональных торговых отношений. Первоначально морской и речной транспорт имел наибольшее значение для экспорта произведенной продукции, что требовало качественных прибрежных и речных портов. Относительно недавно взаимосвязанные процессы производства потребовали более своевременных поставок сырья, что способствовало перемещению большей части торговли на автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт.

### Что изменилось для тех, кто развивается сегодня?

Изменились ли сегодняшние условия или это только повторяющаяся фаза глобализации, подобная той, которая была сто лет назад? Фактически потребительские рынки и рынки факторов производства могут сегодня быть более тесно связаны, чем столетие назад. Они могут быть в некоторой степени более интегрированы для торговых целей, в меньшей степени для пере-

тока капиталов и слабо интегрированы для миграции рабочей силы<sup>69</sup>. Так что, каким образом отстающие в развитии страны могут присоединиться к группе лидирующих регионов? Должны ли они ждать своей очереди либо существуют способы по преодолению географического детерминизма?

Некоторые явные отличия сегодняшней фазы глобализации и экономического развития связаны с динамикой экономической географии и сохраняющимися различиями между странами. Во-первых, в последние несколько десятилетий беспрецедентны масштаб и скорость экономической интеграции. Экономическая либерализация в Китае и Индии также как и в России и Южной Америке прибавляет большое количество неквалифицированной рабочей силы для участия в мировом производственном потенциале<sup>70</sup>. Во многих отношениях данный процесс – возрождение этих регионов (на долю Азии приходилось практически 60% мирового ВВП как совсем недавно, так и в начале XIX в.).

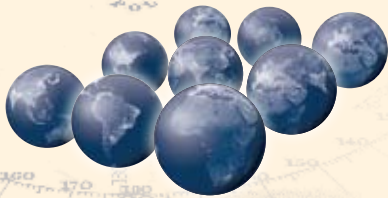
Китай и Индия в силу огромных размеров своих рынков сами по себе являются мировыми регионами. При отсутствии каких бы то ни было формальных внутренних границ, они получают выгоду от экономики на масштабе производства и обеспечивают стимулы для инвесторов и торговых партнеров преодолевать их значительные внешние барьеры – жесткие границы на политической карте, которые были описаны в начале главы (см. карту 3.2). Более мелкие страны не имеют такой роскоши. Они должны более быстро учиться управлять своими границами, чтобы достичь экономической интеграции с соседними странами, обеспечить конкурентоспособный масштаб производства и получить доступ к мировым рынкам. Страны и регионы, которые это делают быстрее, будут иметь преимущества, однако это непросто. Обеспечивая большое количество неквалифицированной рабочей силы – и сравнительно небольшой человеческий или материальный капитал, – страны, подобные Китаю и Индии, могут освоить новые производственные мощности за продолжительное время. Это те виды деятельности, которые способны обеспечить наиболее бедным странам средний уровень дохода. Китай также обеспечивает выгоды от экономического роста для своих соседей. Практически все страны Восточной Азии иногда имели положительный торговый баланс с Китаем в большинстве секторов производства<sup>71</sup>.

Во-вторых, произошла беспрецедентная фрагментация производственных процессов. Она включает не только внутрифирменное разделение этапов производственного процесса по территориям, но и более значимую внутриотраслевую торговлю все более узкоспециализированными компо-

нентами и услугами, иногда даже на значительные расстояния. Совершенствование коммуникационных технологий усиливает сложные сети покупателей и поставщиков. Несмотря на интеграцию в глобальные рынки, производство концентрируется на региональном уровне. Для сравнительно малых стран это может быть как угрозой, так и благоприятной возможностью. Угроза состоит в том, что сравнительно малые страны с неразвитой инфраструктурой и низким уровнем квалификации рабочей силы останутся вне глобальных торговых сетей. Благоприятная возможность состоит в том, что поскольку концентрация в пространственном измерении сохраняет свое благоприятное влияние на производство, увеличение специализации создает основу для концентрации и экономии на масштабах производства в рамках сегментов, в которых даже мелкие игроки могут найти свою нишу.

В 1999 г. тогдашний премьер-министр Индии Атал Бехари Вайджпай по одному из вопросов, рассмотренных в этой главе, заметил: «Мы можем изменить историю, но не географию. Мы можем сменить друзей, но не соседей»<sup>72</sup>. Прав ли он? С одной стороны, конечно, прав. Страны не могут взять и сменить соседей, как это могут сделать люди. Однако в экономическом и политическом смысле страны могут менять своих соседей. Япония и США штаты преодолели масштабные исторические и географические водоразделы, чтобы стать близкими соседями посредством развития интенсивного транспортного сообщения и повышения экономической взаимозависимости. Мексика и Турция могут менять соседей посредством переориентации экономических связей с традиционных для себя в культурном отношении торговых партнеров на процветающие страны в другой части мира. Европейская интеграция завершила период согласований и войн, который длился несколько столетий. Начиная с декабря 2007 г. поездка из португальского города Альгарве в Эстонию возможна даже без предъявления удостоверения личности.

Многие регионы мира продолжают сталкиваться с влиянием значительных водоразделов. Однако данный Доклад показывает, что страны могут улучшить их экономическое состояние посредством смены своих соседей – виртуально и практически. Для этого им требуется сделать две вещи. Во-первых, они должны преодолеть географические ограничения и барьеры посредством развития тесных торговых и транспортных связей с рынками и источниками инвестиций в богатых и развивающихся регионах мира (см. главу 6). И во-вторых, им необходимо усиливать свои позиции путем сужения границ и интеграции своих экономик в экономики соседних государств (см. главу 9).



### Преодоление разобщенности в Западной Европе

«Придет день, когда ты, Франция, ты, Россия, ты, Германия – все Вы, нации континента, не теряя Ваших различий и Вашей славной индивидуальности, сольётесь в великую общность и создадите Европейское братство».

—Виктор Гюго, из речи, обращенной к Международному Конгрессу Мира в 1849 г.

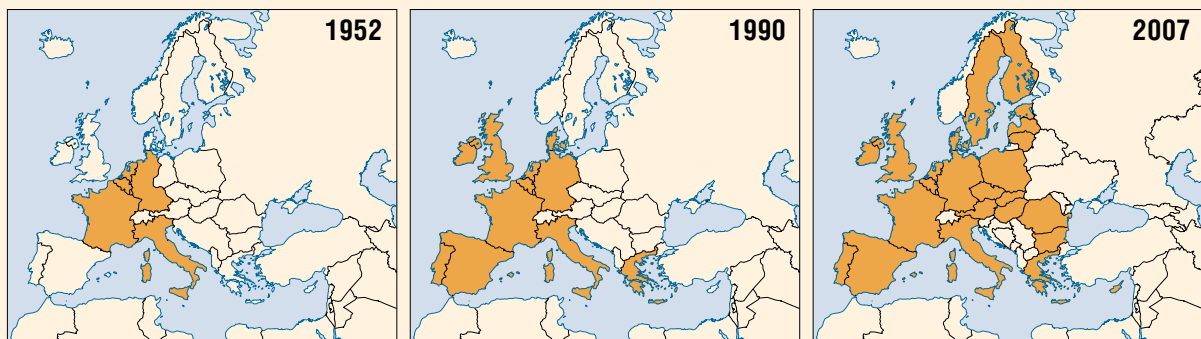
Виктор Гюго засмеялся, когда произнес это, так же как и некоторые из его предшественников, предложивших идею европейской интеграции. Должны были произойти две мировые войны, чтобы человечество восприняло эту идею всерьез, и политические лидеры проявили готовность к радикальным переменам. Масштаб разрушения и бедственное положение являются отправными точками в осознании стремления к интеграции: на вершине ужасающего смертельного звона колоколов война привела к огромному экономическому ущербу. Война стоила Германии и Италии четырех десятилетий роста и вернула размер Валового внутреннего продукта Австрии и Франции назад к уровню XIX в.<sup>1</sup>

Преодоление границ и драматические последствий их существования стало целью деятельности европейских лидеров после Второй мировой войны. Вина за это бедствие частично возлагалась на разрушительный национализм и его экономическое проявление – протекционизм. Экономическая интеграция рассматривалась, таким образом, в качестве единственного способа избежать еще одной подобной войны. То, что этот процесс должен проходить мирным путем и с общей целью поддержания мира, было – и остается – единственным устремлением. Только в этом случае европейская интеграция будет иметь успех. Однако, в 1940-х и 1950-х гг. не было ясно, победит ли концепция «мира через интеграцию», отчасти по той причине, что она появилась

одновременно с разделом мира на Восток и Запад в ходе Холодной войны.

В 1948 г. 13 европейских стран под давлением США создали Организацию европейского экономического сотрудничества (ОЕЭС) для осуществления Плана Маршалла. Ее задачей было сокращение торговых барьеров, в частности, ограничение квот. Европейская экономика в послевоенные годы была зарегулирована тарифами и квотами. Устранение торговых барьеров стимулировало стремительный рост торговли. В период 1950–1958 гг. экспорт товаров вырос практически на 20% в Западной Германии, на 9,2% в Италии и на 3,8% во Франции. Более того, среднегодовой рост ВВП в Западной Германии составлял 7,8%, в Италии – 5% и 4,4% во Фран-

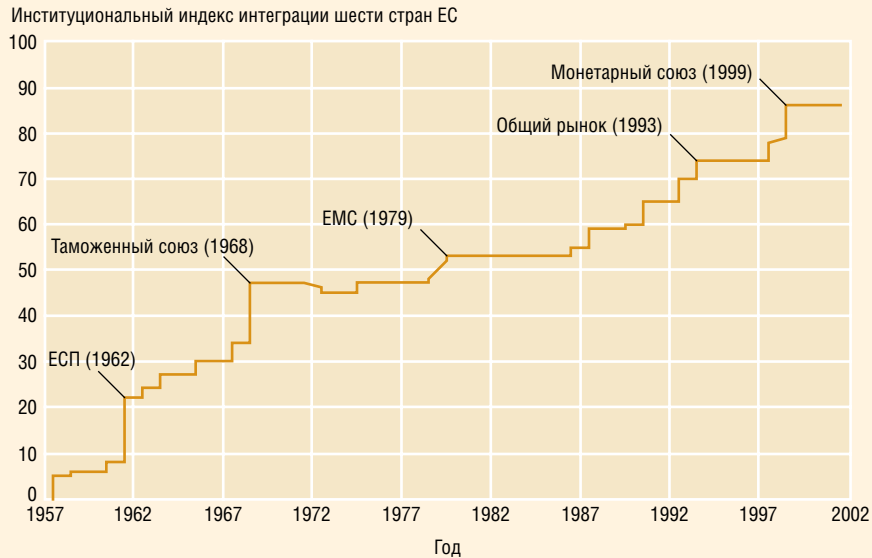
Карта Г2.1 Постепенное снятие разобщенности в Западной Европе  
Этапы экономической интеграции



Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009.

**Рисунок G2.1 Лестница к успеху**

The institutional index of integration for the European Economic Community Six



Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009.

ции. Эта корреляция не была обусловлена причинно-следственной связью, и восстановление явилось сильным локомотивом роста. Однако быстрый рост, возникший в результате либерализации европейской торговли, изменил сознание политических лидеров Европы. Европейская интеграция не была только политическим проектом – она также имела экономический смысл.

Европейское объединение угля и стали (ЕОУС) возникло по инициа-

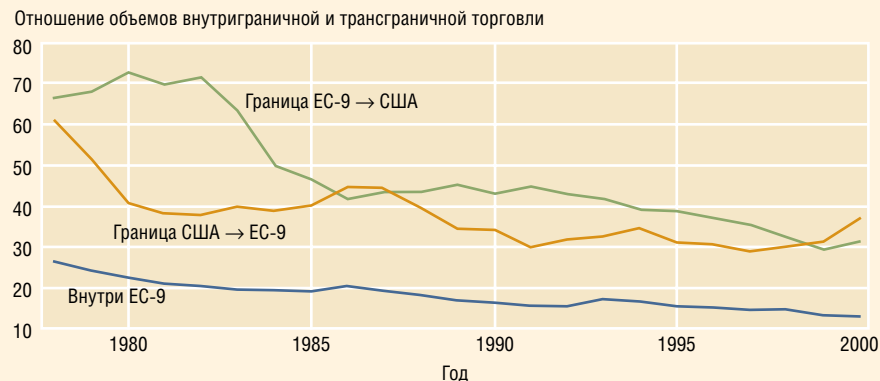
тиве Франции и Германии, предложивших другим странам Европы вынести управление двумя этими секторами на международный уровень. Проект имел как политическую, так и экономическую природу в силу того, что он предлагал вынести на межнациональный уровень два сектора, являющихся стратегическими по экономическим и военным причинам. Бельгия, Италия, Люксембург и Нидерланды присоединились к этому проекту в 1951 г., и именно эти 6 стран составили дви-

жущую силу европейской интеграции (См. карту G2.1). ЕОУС показало, что экономическое сотрудничество было более ощутимым, нежели политическая или военная интеграция.

Римский Договор, подписанный в 1957 г. создал шесть государств – членов Европейского экономического сообщества (ЕЭС). Эта мера положила начало беспрецедентной экономической интеграции. Не только были устранены все таможенные тарифы в торговле внутри Союза и установлены общие тарифы для внешних торговых операций. Единая экономическая зона обеспечила свободное перемещение рабочей силы, сформировала интегрированные рынки капитала, свободную торговлю услугами и произвела некоторые общие политические изменения. Эта степень экономической интеграции была бы не ощутима без глубокой политической интеграции. То есть, в ретроспективе, «использование экономики в качестве «Троянского коня» политической интеграции произвело чудодейственный эффект». Являясь «защитниками Союза» Европейский суд и Европейская комиссия контролировали страны (главным образом, Францию в период, когда Шарль де Голль вернулся к власти), которые стремились свергнуть наднациональную власть, установленную созданием Союза. Однако в 1966–1986 гг. глубокая интеграция, обещанная Римским договором, стала пробуксовывать (см. рис. G2.1). Европейцы начали повышать барьеры, прибегая к техническим мерам, стандартам и дроблению рынков – классической реакции отраслевиков, защищающих свои интересы.

Единый европейский акт (1986), вновь инициировавший процесс углубления экономической интеграции, был в определенной степени ошеломляющим, учитывая начавшуюся на протяжении 1970-х гг. медленную дезинтеграцию. Акцентируя внимание на мобильности капитала, Единый акт также частично создал основу для рождения Европейского монетарного союза (ЕМС). Фактически фиксированный обменный курс Европейской монетарной системы предполагал при свободном перемещении капиталов потерю монетарного суверенитета.

**Рисунок G2.2 Эффект границ между ЕС и США вдвое больше, чем внутри ЕС**



Источник: Fontagné, Mayer, and Zignago 2005.

Примечание. Эффект границ – это снижение объема торговли в пределах естественных границ по отношению к объему трансграницной торговли.

Это сделало ЕМС более политически привлекательным для стран с фиксированными валютными курсами.

Преодоление водоразделов означает сокращение влияния границ на торговые потоки. Так ли это было в ЕС? Один из способов ответить на этот вопрос заключается в сопоставлении объема торговли в пределах страны с объемом торговли между двумя странами. Этот коэффициент отражает так называемый «эффект границ». Фонтанье, Мейер и Зиньяго (Fontagné, Mayer, and Zignago 2005) предложили это для девяти стран ЕС – шести «основателей», а также Дании, Ирландии и Великобритании.

Эффект границ для фиксируемой торговли в пределах Союза сократился примерно с 24 в конце 1970-х гг. до 13 в конце 1990-х – значительное увеличение степени интеграции (см. рис. С2.2), не наблюдаемое нигде в мире. Эффект границ между девятью странами ЕС и США, который в течение некоторого времени быстро сокращался, по-прежнему вдвое превышает показатель торговли между странами Союза. Границы в рамках ЕС стали тоньше, однако не исчезли совсем.

Процесс региональной европейской интеграции получил развитие. По мере того, как ЕС углублялся и укрупнялся, стоимость дискриминацион-

ных соглашений (традиционное следствие любого процесса региональной интеграции) для других стран увеличилась, что создало «эффект домино» для региональной динамики. Даже страны Европы, которые превыше всего ценили свой суверенитет, стали стремиться вступить в Евросоюз. Тот факт, что ЕС, с его беспрецедентной наднациональной властью, сохраняет свою привлекательность для других стран, является свидетельством успеха в долгосрочной перспективе.

Представлено Филиппом Мартеном

# ЧАСТЬ ВТОРАЯ

## НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ГЕОГРАФИЮ



В течение предыдущего поколения произошла медленная революция в экономической мысли, вызванная признанием существования рынков с несовершенной конкуренцией, в основном благодаря росту прибыли от масштаба, переливов и циклической причинно-следственной связи. Новый способ мышления преобразовал классический анализ организации промышленности, экономического роста и международной торговли, и сформулировал, на первый взгляд, противоречивые, но получившие широкое распространение выводы в отношении прогресса развивающихся стран. В второй части Доклада показано взаимодействие между эффектом масштаба, мобильностью факторов производства и транспортными расходами для объяснения могучих сил, которые осуществляют пространственные преобразования, описанные в первой части. В главах 4, 5 и 6 подробно описана работа «машинного отделения»; каждая из них освещает какую-либо новую грань во взаимоотношениях между агломерацией, миграцией и специализацией.

# Эффект масштаба и агломерация



В экономической науке самыми известными примерами чаще всего становятся самые простые и наглядные. Не первой странице своего труда «Исследование свойства и причин богатства народов», опубликованного в 1776 г., Адам Смит описал преимущества разделения труда при производстве булавок. Один неквалифицированный рабочий, не использующий машины, был способен изготовить в день менее 20 булавок. А на булавочной фабрике, которую посетил Смит, 10 работников, распределивших между собой 18 производственных операций, выпускали в день 48 тыс. булавок. Каждый, таким образом, изготавливал их ежедневно не по нескольку штук, а почти 5 тыс. Потом в классическом труде Смита появляются два важных квалифицирующих момента – что выгоды от разделения труда ограничены размерами рынка; и что не все виды деятельности демонстрируют возрастание отдачи при увеличении размеров производства.

Возможность перевозки товара (в другие районы) способствует расширению рынка, поэтому города располагаются вблизи самых естественных и действенных транспортных систем – водных путей. Районы, осподостроенные такой природной инфраструктурой, часто процветают, в то время как другие районы вынуждены дожидаться своего часа. Смит пишет:

Африке совсем не существует таких больших внутренних морей, как Балтийское и Адриатическое в Европе, Средиземное и Черное в Европе и Азии и заливы Аравийский, Персидский, Индийский, Бенгальский и Сиамский в Азии, а потому внутренние области этого великого материка недоступны морской торговле, большие же реки Африки находятся на слишком большом расстоянии друг от друга, чтобы делать возможным сколько-нибудь значи-

тельное внутреннее судоходство<sup>1</sup>.

Кроме того, не все виды деятельности порождают эффекты крупномасштабной экономики, и некоторые не нуждаются в обширных рынках для своего процветания. Одним из таких видов является натуральное сельское хозяйство, которым успешно занимаются в деревнях. Однако такие отрасли, как промышленность и коммерция требуют более крупных человеческих поселений, потому что им необходимы и рабочие руки, и покупатель.

При всех этих оговорках, выгоды от производства большого количества продукции на одном предприятии или в одном месте нарастают по мере того, как в течение двух веков, прошедших после визита Смита на булавочную фабрику, транспортные издержки снижались. Тем, кто сомневается в невероятном потенциале крупномасштабной экономики и в том, что доступ к мировым рынкам позволяет извлекать из них пользу, стоит посетить Дунгуань – город на полпути между Гуанчжоу и Шеньчжень на юго-востоке Китая. До 1980-х гг. это был район дремлющих деревень в дельте Жемчужной реки. Но с того времени он стал бурно вторгаться в мир растущих прибылей (см. вставку 4.1). В каждый год в этот новый мир вступают миллионы жителей развивающихся стран, и последствия этого для них и их политиков порой близки к революционным.

В данной главе суммируется двухвековой опыт предпринимателей, использовавших положительные эффекты, которые возникают от расширения масштабов производства. Основное внимание она уделяет «эффектам агломерации», для получения которых необходимо размещение предприятий в районе, густо насыщенном другими производителями. В ней далее приводится краткий обзор примерно двадцатилетних усилий экономистов, стремившихся уяснить значение масштабности для

<sup>1</sup> Цитируется по изданию: Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов // Антология экономической классики: в 2-х томах. т.1 – М.: МП «Эконом», 1993.



#### ВСТАВКА 4.1 Эффекты масштабности экономики в почти нереальном мире: история города Дунгуань, Китай

В 1978 г. то, чем сегодня является город Дунгуань в китайской провинции Гуандунг, было всего лишь скоплением деревень и мелких городков на 2 500 кв. километров вдоль реки Жемчужная между Гуанчжоу к северу и Шеньчженем и Гонконгом (Китай) к югу. Население этого района численностью 400 тыс. чел. занималось рыболовством и сельским хозяйством и особенно не благоденствовало, хотя и не было самым бедным в стране.

Сегодня Дунгуань стал домом для 7 млн чел.. Свыше 5 млн из них – мигранты, работающие на тысячах предприятий, которыми усеян город, и выпускающие широкий спектр товаров в таком количестве, что не так давно пресса окрестила Дунгуань «фабрикой мира». С 1980 г. экономика города ежегодно возрастала более чем на 20%, и в 2004 г. его валовой внутренний продукт (ВВП) составил около 14 млрд долл. – больше, чем у Исландии. Если считать только зарегистрированных городских жителей (как это делает официальная статистика), то ВВП на душу населения города Дунгуань в 9 тыс. долл. в 2004 г. сделал его самым благополучным городом Китая. Даже если прибавить к этому непостоянное число трудовых мигрантов, то ВВП на душу населения в городе все равно превышает 2 тыс. долл. Развитие города Дунгуань после 1970-х гг. и особенно в послед-

нее десятилетие иллюстрирует (возможно, в несколько гиперболизированном виде) экономические силы, формирующие экономики Восточной Азии со средним доходом (см. таблицу внизу).

Выгодное расположение и благоприятная цена производственного фактора, без сомнения, дали первичный толчок росту города. Спустя полтора десятилетия после начала китайских реформ там стали обосновываться малые и средние предприятия Гонконга (Китай) и Тайваня (Китай), привлеченные обильным предложением земель и дешевым трудом, а также близостью города к Гуанчжоу и Гонконгу. Несмотря на эти факторы, быстрый рост города Дунгуань в 1990-е гг. можно лучше всего объяснить через **эффекты расширения масштабов производства** – будь то в плане выпуска промежуточных продуктов или дифференцированных товаров, а также через **эффекты агломерации** внутри отраслей и между ними. Достигнутый технологический прогресс, которому сопутствовали сокращение транспортных издержек и улучшение логистики, показывает, что эти факторы стали важной характеристикой глобального производства.

Внутренние эффекты крупномасштабных экономик очевидны. В 2005 г. только один завод в Дунгуань выпустил более 30% магнит-

ных записывающих головок, используемых во всем мире в проигрывателях жестких дисков. Другой завод произвел 60% электронных обучающих устройств, проданных на рынке США. Третий выпустил почти 30 млн мобильных телефонов – количество, достаточное для того, чтобы снабдить ими всех мужчин, женщин и детей в Перу или Боливарианской Республике Венесуэла.

В то же мере заметны агломерационные, или внешние, эффекты крупномасштабных экономик. Перелив знаний и сокращение издержек снабжения, обусловленное близостью фирм к поставщикам комплектующих и экспортерам, привели к появлению промышленных кластеров глобального уровня, выпускающих трикотажные и шерстяные ткани, обувь, аксессуары и игрушки. С середины 1990-х гг. доминирующими отраслями города Дунгуань стали телекоммуникации, электроника и выпуск компонентов компьютеров. Город может быть источником 95% частей и компонентов, используемых в производстве и оснащении персональных компьютеров, и по некоторым продуктам на него приходится свыше 40% мирового производства.

Подготовлено Шубхам Чаудхури.  
Источник: Gill and Kharas, 2007.

##### Дунгуань в цифрах

Среднегодовой рост ВВП, 1980–2005 (%)	22,0	ВВП (млрд. долларов США)	14,2
Население: зарегистрированные жители (млн)	1,6	Всего населения, оценка (млн)	7,0
ВВП на зарегистрированного жителя (долл. США)	8 999	ВВП на душу населения (долл. США)	2 070
Экспорт (млрд долл.)	35,2	Импорт (млрд долл.)	29,3
Доходы правительства (млрд долл.)	1,0	Расходы правительства (млрд долл.)	1,2
Потребление электричества (КВт/ч, млрд)	35,2	Водопотребление (куб. футы, млрд)	1,5

##### Индикаторы воздействия на окружающую среду

Выбросы диоксида серы (тыс. тонн)	199,4	Сток промышленных вод (тыс. тонн)	225
Выбросы диоксида серы, соответствующие стандартам (%)	92,9	Сток промышленных вод, соответств. стандартам (%)	90,1
Промышленные твердые отходы (тыс. тонн)	28,6	Промышленные твердые отходы, соотв. стандартам (%)	86,5

##### Глобальная рыночная доля компьютеров и комплектующих для электроники, произведенных в городе Дунгуань, 2002 г. (%)

Магнитные головки и корпуса компьютеров	40	Сканеры и мини-двигатели	20
Покрытые медью панели и дисководы	30	Клавиатуры	16
Конденсаторы переменного тока и трансформаторы обратного луча	25	Материнские платы	15

Источник: Dongguan Government, 2005.

экономики, – их работы ликвидировали разрыв между наукой и практикой и принесли ценные политические выводы. Затем в главе рассматривается, сумели ли политики развивающихся стран усвоить этот опыт и аналитические положения.

Основные положения:

- **Развивающиеся экономики вступают в новый мир агломерации.** Вековой опыт показывает, что по мере того, как

страны переходят от сельского хозяйства к выпуску промышленных и ориентированных на услуги продуктов, предприниматели и рабочие оставляют не только свои деревни и свои аграрные профессии, но и покидают мир, в котором размер производства не играет большой роли. Они все чаще переезжают в более крупные и населенные районы, вступая тем самым в иной мир, где размеры имеют значение – где произ-

водство и распределение основываются на эффектах крупномасштабности, особенно тех, которые обусловлены местоположением. Последнее имеет большее значение не только в плане доступа к рынкам товаров и услуг, но в плане доступа к идеям.

- **Для экономического роста необходим «портфель» населенных пунктов.** Исследования, проведенные в последнюю четверть века, показывают, что разные формы человеческого расселения способствуют возникновению агломерационных эффектов у разных видов производства. С некоторым упрощением (но не впадая при этом в ошибку) можно сказать, что рыночные центры облегчают получение эффектов крупномасштабности в области маркетинга и распределения аграрной продукции, города средних размеров позволяют разместить в них промышленные производства, а самые крупные города обеспечивают многообразие возможностей и продвигают инновации в бизнесе, управлении и образовательных услугах.
- **Политические деятели часто недооценивали потенциал рыночных сил.** Многие из них рисовали себе города как некие аналоги государства, которыми надлежит руководить и манипулировать

для реализации определенной социальной цели. В действительности города и городские районы, так же как фирмы и фермы, являются порождением рынка. Подобно тому, как фирмы и фермы поставляют промежуточные и конечные продукты и услуги, города поставляют производителям и работникам эффекты агломерации. Таким образом, стоит посоветовать городским властям поглубже разобраться в том, чем занимается их город, и помочь ему сделать это хорошо, а не пытаться резко изменить его судьбу. Планировщики и политики должны видеть свою роль в том, чтобы разумно управлять портфелем удобных местоположений с целью извлечения максимальной пользы из агломерационных факторов.

В данной главе в общем виде рассматриваются следствия из теории и практики реформирования стратегий урбанизации в развивающемся мире. Дискуссии по этой теме будут продолжены в главе 7.

### Описание эффектов крупномасштабности

Выгоды увеличения размера отдельной фирмы или фермы могут ощущаться внутри этих структур или за их пределами.

Таблица 4.1 Двенадцать эффектов экономики, возникающей от расширения масштабов производства

Тип эффектов		Пример		
Внутренние эффекты	1. Выражаемые в деньгах		Способность покупать промежуточные компоненты со скидкой с объема	
	Технологические	2. Статичные технологические	Снижение средних издержек из-за неизменности издержек функционирования завода	
		3. Динамичные технологические	Приобретение со временем навыков более эффективного управления заводом	
Внешние эффекты от агломерации	Локализованные	Статичные	4. «Покупательские»	Покупателей привлекают места, где много продавцов
			5. Специализация «по Адаму Смиту»	Аутсорсинг позволяет «стоящим у истоков» поставщикам компонентов и «находящимся в низовьях» фирмам получать прибыль от выигрышей в продуктивности из-за специализации
			6. Аккумуляция труда «по Маршаллу»	Работники нужных специальностей приезжают в места с более высокой концентрацией (деятельности)а
	Урбанизированные	Статичные	7. Обучение на практике «по Маршаллу-Эрроу-Роумеру»	Снижение издержек при повторяющемся и постоянном во времени производстве, переходящее на другие фирмы того же района
			8. Инновации «по Джейну Джекобсу»	Чем больше разнообразие продуктов, производимых в данном месте, тем больше возможностей перенимать и адаптировать идеи других
			9. Аккумуляция труда «по Маршаллу»	Работники одной отрасли приносят инновации фирмам другой; то же в п. 6 выше, однако эффект возникает от многообразия производств в одном месте
	Урбанизированные	Динамичная	10. Разделение труда «по Адаму Смиту»	То же, что п. 5 выше; основная разница в том, что разделение труда делается возможным при наличии многих разных покупающих отраслей в одном месте
			11. Эндогенный рост по Роумеру	Чем больше рынок, тем выше прибыль; чем привлекательнее место для фирм, тем больше там рабочих мест; чем больше рабочих мест, тем шире рынок – и т.д.
	12. «Чисто» агломерационные		Распределение постоянных издержек на инфраструктуру среди большего числа налогоплательщиков; отрицательные эффекты возникают от скученности и загрязнения	

Источник: Kilkenny, 2008.

а. См. формализацию у Krugman, 1991a.

Внешние эффекты экономии – синоним «агломерационные эффекты» – предполагают наличие преимуществ локализации (расположение рядом с другими производителями аналогичных товаров или услуг) и урбанизации (расположение рядом с производителями широкого спектра товаров и услуг). Факторы потребления тоже имеют связь с агломерацией, однако в экономической литературе они пока недостаточно изучены<sup>2</sup>. Поэтому в данной главе рассматриваются только факторы экономии, возникающей от расширения масштабов производства (см. табл. 4.1)<sup>3</sup>.

- **Внутренние эффекты экономии** появляются с укрупнением размеров предприятия, что позволяет лучше использовать затраты, носящие неизменный характер (пункты 1–3 в табл. 4.1). Более крупный сталелитейный завод может получить от поставщиков скидки при приобретении больших количеств товаров (скидки с объема) – при условии постоянных издержек на транспортировку и торговлю – и извлечь пользу из разделения труда внутри фирмы.
- **Экономии от локализации** возникают при сосредоточении в одном месте большого количества фирм одной и той же отрасли (пункты 4–7 в табл. 4.1). Территориальная близость приносит свою пользу, поскольку быстрый доступ к конкурентам из того же сектора дает компаниям возможность оставаться в курсе рыночных событий, что необходимо при переговорах с потребителями и поставщиками<sup>4</sup>. Сконцентрированные в одном кластере фирмы могут также совместно использовать более крупный и надежный пул профильных работников.
- **Эффекты урбанизации** возникают в результате наличия в одном месте большого количества различных производств (пункты 8–11 табл. 4.1). Компания, консультирующая по вопросам управления, может извлечь выгоду от своего соседства со школами бизнеса, поставщиками финансовых услуг и промышленными производителями.

Агломерационные эффекты зависят не только от параметров величины (большой город или крупное производство) но и от городских взаимодействий. Традиционно они классифицируются как эффекты от локализации, которые возникают из внутриотраслевых экономических связей, и как и эффекты урбанизации, возникающие из межотраслевых связей<sup>5</sup>. Выгоды, которые производители могут получить от близости к другим структурам, зависят от того, в какой мере они участвуют в разделении капитальных затрат, использовании

#### ВСТАВКА 4.2 Соучастие, соответствие и обучение

Три причины объясняют, почему фирмы какой-то отрасли зачастую располагаются поблизости друг от друга. Такое территориальная концентрация помогает:

- **Соучаствовать в процессе.** Поставщики компонентов получают более широкий рынок, что позволяет им использовать в производстве внутренние факторы экономии (средние издержки снижаются при наращивании производства). Это также дает им возможность выпускать узко специализированные продукты и услуги, адаптированные к потребностям их клиентов. В результате все участники процесса получают дополнительные выгоды в сочетании с лучшим доступом к более широкому спектру компонентов.
- **Обеспечивать соответствие.** Расширяется спектр специалистов, необходимых работодателям для лучшего удовлетворения их конкретных потребностей. Рабочие, со своей стороны, считают менее рискованным находиться в районе, где имеется много потенциальных нанимателей.
- **Обучаться.** Приобретение знаний ускоряется, рабочие и предприниматели получают возможность учиться друг у друга.

Выход за пределы этих трех элементов – соучастия, соответствия и обучения (эффекты экономии от локализации) – на уровень общегородских процессов (эффекты экономии от урбанизации) требует дополнительных механизмов. Они включают эффекты кумулятивных причинно-следственных связей и межотраслевого взаимопроникновения производства и торговли, а также выигрыши от «перекрестного оплодотворения» идей. Концентрация работников и поставщиков ведет и к концентрации потребительского спроса.

Если эффекты крупномасштабности значительны и не истощены, и если фирмы способны конкурировать не только в области цен, но и посредством дифференцирования выпускаемых продуктов, то в игру вступают серьезные центробежные силы. Кроме того, формально вводя понятие расстояния (влияющего на стоимость перевозки входных и выходных продуктов), настоящий Доклад дает представление о центробежных силах, объясняющих пространственное размещение производств в стране.

Источник: Gill and Kharas 2007, based on Duranton and Puga 2004.

информации и рабочей силы. Они также зависят от улучшения соответствия между производственным нуждами и типами имеющихся земли, труда и промежуточных компонентов, а также от приобретения знаний о новых методах и продуктов (см. вставку 4.2).

#### Внутренние эффекты сильнее в более тяжелых отраслях промышленности

Рост внутренней отдачи от масштабности, согласно разным источникам данных, наблюдается в промышленности и услугах. Внутренние эффекты экономии варьируются от минимальных или небольших в легкой промышленности до значительных в отраслях тяжелой промышленности и высоких технологий (см. табл. 4.2). Исследования по конкретным секторам, которые на основе заводских оценок изучали минимально эффективные масштабы производства и уровня себестоимости, обнаруживают существенное увеличение отдачи в отраслях автопромышленности и другого транспортного оборудования, химических материалов, машиностроения, бумажного и полиграфического производства. По трехзначным категориям самые большие выигрыши от расширения производства приносят к другим, краски, кирпичи и самолеты<sup>6</sup>. С другой стороны, внутренние экономические эффекты от масштабности

**Таблица 4.2 Внутренние эффекты экономики невелики в отраслях легкой промышленности и значительны в тяжелой индустрии**

Описание	Источник данных
<i>Постоянная отдача от масштаба:</i> одежда, кожа, обувь, текстиль, деревянные изделия	На основе данных торговли (Antweiler and Trefler, 2002)
<i>Сильно возрастающая отдача от масштаба:</i> машиностроение, фармацевтика, производство инструментов, железа и стали, продукция нефтяной и угольной отраслей	
<i>Постоянная или слабо возрастающая отдача от масштаба:</i> кожаные изделия, обувь и одежда, лесо- и пиломатериалы, текстиль	На основе заводских оценок параметров стоимости и изменений минимально эффективного размера производства (Junius, 1997, цитировано по Prateen, 1988 и Emerson and others)
<i>Сильно возрастающая отдача от масштаба:</i> автомобили и другой транспорт, химия, машиностроение, издательское и печатное дело	
<i>Слабо возрастающая отдача от масштаба:</i> обувь, одежда, продукты питания, кожа	На основе ценовых надбавок в промышленных отраслях 14 стран ОЭСР (Junius, 1997, цитировано по Oliveira and others, 1996)
<i>Сильно возрастающая отдача от масштаба:</i> табачная пр-сть, фармацевтика, офисное и компьютерное оборудование, железнодорожное оборудование	
<i>Слабо возрастающая отдача от масштаба:</i> одежда, кожаные изделия, текстиль	На основе ценовых надбавок к предельной стоимости для двузначных секторов США за 1953–1984 гг. (24 сектора) (Roeger 1995).
<i>Сильно возрастающая отдача от масштаба:</i> услуги по электро- и газоснабжению, санитария, автостроение и оборудование, химические продукты, табачные изделия	
<i>Слабо возрастающая отдача от масштаба:</i> текстиль, молочные продукты, лесопилки, рыбий жир и мясные продукты	На основе функциональных оценок производства для переписи промышленных структур Норвегии 1963 г. (27 секторов) (Grilliches and Ringstad 1971)
<i>Сильно возрастающая отдача от масштаба:</i> основные металлы, транспортное оборудование, цемент, различные приспособления, напитки	
<i>Слабо возрастающая отдача от масштаба:</i> одежда, трикотаж, кожа, текстиль	На основе данных об издержках и прибылях в четырехзначных (СПК) отраслях промышленности (167 отрасль) для Канады в 1970 г. (Baldwin and Gorecki, 1986) и оценок производительности труда и объема производства 90 четырехзначных производств в Канаде в период 1965–1967 гг. (Gupta 1983)
<i>Сильно возрастающая отдача от масштаба:</i> нефть, металлы и металлические изделия, транспортное оборудование	
<i>Слабо возрастающая отдача от масштаба:</i> одежда, деревянные изделия	На основе функциональных оценок производства на уровне фирмы для 6 665 предприятий Чили в период 1979–86 гг. (Levinsohn and Petrin 1999)
<i>Сильно возрастающая отдача от масштаба:</i> другие химические продукты, продукты питания, печатное и издательское дело	

Источник: Авторский коллектив ДРЧ 2009.

Примечание. ОЭСР – Организация экономического сотрудничества и развития; СПК – Стандартная промышленная классификация.

невелики в производстве резины и пластмасс, кожи и изделий из нее, обуви, одежды и текстиля<sup>7</sup>.

Различные источники, анализирувавшие издержки и добавленную стоимость, приходят к одинаковым выводам. Обследование 5 тыс. промышленных фирм в Норвегии показывает наличие в ряде отраслей эффектов масштаба<sup>8</sup>. В канадской промышленности четырехзначного уровня повышение доходов от расширения производства составило в среднем 10% для 107 секторов, причем изготовление одежды, трикотажа, кожаных изделий и текстиля находилось в нижней части этого спектра<sup>9</sup>. Увеличение выпуска продукции сокращает издержки в американской промышленности, в ряде отраслей стран со средним

доходом (Чили), в европейском производстве автомобилей, грузовиков и товаров длительного пользования<sup>10,11</sup>.

Согласно данным торговли, в трети всех товаропроизводящих отраслей наблюдается рост отдачи от масштабности<sup>12,13</sup>. К промышленным отраслям, имеющим самые значительные эффекты на уровне предприятий и экстерналии на уровне отрасли, относятся нефте- и угледобыча, нефтепереработка, фармацевтика, машиностроение, металлургия и сталелитейное производство. К отраслям, имеющим постоянную отдачу, относятся обувная, кожаная, текстильная, производство одежды и мебели.

Еще одним источником информации являются наценки. Поскольку рост доходов от увеличения масштабов повышает рыночную силу компаний, то ценовые надбавки к предельной (маргинальной) стоимости могут дать приблизительное представление об экономических эффектах на уровне завода. Исследования показывают, что в промышленности США эти надбавки составляют от 15% в производстве одежды до более 200% в услугах по электро- и газоснабжению и санитарии. В 36 производственных секторах 19-ти стран – членов Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) самые высокие наценки наблюдаются в производстве табачных изделий, лекарств и медикаментов, офисного и компьютерного оборудования, а самые низкие в производстве обуви, одежды и изделий из древесины<sup>14</sup>.

Хотя в экономической литературе преобладают данные о промышленном производстве, увеличение прибыльности сектора услуг тоже очевидно. Лучшее всего изучен сектор производства электроэнергии, где внутренняя отдача от масштабности значительна<sup>15</sup>. Наибольшие надбавки зафиксированы в коммунальных услугах и услугах санитарии<sup>16</sup>. Экономические эффекты от масштабности обнаруживаются также в банковской и финансовой системах<sup>17</sup>. Изучение коммерческих банков в 75 странах показало, что банки с более крупными заимствованиями и депозитами имеют меньшие средние издержки, и что банки, действующие в более широких финансовых системах, нуждаются в пропорционально меньшем увеличении финансового капитала и имеют меньшие издержки управления рисками<sup>18</sup>.

### **Эффекты локализации возникают из взаимодействия в поставках компонентов и конкуренции внутри отрасли**

Эффекты локализации возникают при географическом сосредоточении группы

компаний, связанных между собой технологиями, которые они используют, рынками, которые они обслуживают, товарами и услугами, которые производят, и профессиональными навыками, в которых нуждаются. Конкурентное давление, которое побуждает фирмы одного и того же сектора проводить инновации либо терпеть неудачу, ведет также к росту производительности. Считается, что среда становится конкурентной тогда, когда в кластере вместе собираются фирмы, стоящие «у истоков» процесса, и фирмы, находящиеся в его «низовьях», а также ассоциированные структуры соответствующей отрасли (скажем, электронного оборудования или нефтехимии), включая университеты и торговые ассоциации. Другие каналы появления эффектов локализации изучены гораздо меньше – это «экстерналии Маршалла-Эрроу-Роумера»<sup>19</sup>, которые в основном возникают от передачи знаний.

Фактор территориальной близости к аналогичным фирмам влияет на решение компаний о выборе места своего расположения. Вот, к примеру, чулочно-трикотажная промышленность США. Вскоре после 1900 г. Нью-Йорк стал центром американского производства и торговли одеждой. Однако после Второй мировой войны эти предприятия переместились на юг, в Северную Каролину<sup>20</sup>. Многие трикотажные и ткацкие фабрики переехали ближе к поставщикам пряжи, а также ближе к более дешевой энергии, рабочей силе и земле.

Сегодня чулочно-трикотажная отрасль Северной Каролины гордится многими брендами, среди которых *Sheer Energy*, *Silken Mist*, *Just My Size*, *No Nonsense*, конкурирующими на рынке объемом в 2 млрд долл. По данным Бюро переписи США, в Северной Каролине расположено около 150 предприятий, которые в 2000 г. давали половину общего американского производства женских чулок и гетр. Они выпустили изделий на 973 млн долл. – около половины национального объема рынка – и имели 13 497 сотрудников, из которых 11 567 были фабричными рабочими<sup>21</sup>. Если добавить к этому производство мужских носков, то в Северной Каролине размещено более половины отрасли объемом 6 млрд долл.

Одной из причин переезда текстильных компаний в этот штат было стремление использовать выгоды в продуктивности, возникающие от приближения к производителям пряжи, стоящим «у истоков» процесса. Изготовление пряжи и колготок тесно связано между собой – тонко «сшиты» на каждой фазе производства – но при этом отрасли жестко конкурируют друг с другом. *Macfield* – текстильный

гигант и ведущий производитель пряжи для колготок, носков, верхней одежды, обивки и промышленных материалов – имеет в Северной Каролине пять заводов и обеспечивает места для четверти рабочих прядильной промышленности. Примерно 6 из каждых 10 пар прозрачных чулок, продаваемых в США, изготавливается из пряжи *Macfield*<sup>22</sup>. Эта и другие крупные компании Северной Каролины (*Unifi*, *Regal*, *Spranco*) вместе выпускают свыше трех четвертей общего объема текстурированных продуктов из пряжи, исчисляемого в 3,7 млрд долл.<sup>23</sup> Концентрация прядильной и чулочно-трикотажной промышленности в Северной Каролине убедительно демонстрирует внешние эффекты расширения производства внутри отрасли.

### ***Экономические эффекты урбанизации вырастают из промышленного разнообразия, которое способствует инновациям***

С ростом городов роль эффектов урбанизации возрастает<sup>24</sup>. Многообразие городских видов деятельности может содействовать обмену идеями и технологиями, порождающему инновации и обеспечивающему рост<sup>25</sup>. Компании разных отраслей могут совместно использовать неделимые объекты или коллективные блага, иметь более широкий круг поставщиков промежуточных компонентов и больший выбор узких специалистов, а также делить риски. Свидетельства важности обмена знаниями между отраслями можно найти в известных городах. В таких зрелых районах, как Лос-Анджелес и Филадельфия, конкуренция и разнообразие городских структур способствуют росту занятости, что указывает на наличие эффектов урбанизации в области межсекторных инноваций<sup>26</sup>. Финансовые фирмы, страховые компании и банковские синдикаты на Уолл-стрит в Нью-Йорке и в Лондоне извлекают пользу из соседства друг с другом. Такое их плотное расположение стимулирует также развитие специализированных услуг – в области юриспруденции, программного обеспечения, обработки данных, рекламы и консультаций по менеджменту. Формируя более насыщенный рынок для образованных специалистов, компании этих кластеров и сами выгодно эксплуатируют эту значительную массу человеческого капитала. Они также получают выгоды от генерации знаний и взаимного обмена ими.

Данные об экономических эффектах городских агломераций приходят прежде всего из развитых стран<sup>27</sup>. Однако есть свидетельства наличия таких внешних факторов экономики и в развивающихся странах – по которым имеются соответствующие

### ВСТАВКА 4.3 *Агломерационные эффекты в Индонезии*

Большинство точных данных об экономических эффектах агломерации поступает из развитых стран. Исключение составляет Индонезия, где недавнее исследование помогают определить детерминанты процесса концентрации промышленности. В нем анализировались четыре больших группы производств – химическая отрасль (включая нефтепродукты, резину и пластмассы), текстильная (одежда, изделия из кожи, обувь), отрасль нерудных минералов (стекло, керамика, цемент) и машиностроение (электрическое и механическое оборудование, транспортные средства, инструментальное производство). Исследование дает представление о том, как величина и характер экономических эффектов масштабы влияют на размеры и модели агломерации в развивающихся странах.

Эффекты локализации, появляющиеся в результате близкого расположения фирм одной и той же отрасли, являются для промышленности более важными, чем эффекты урбанизации, а статические агломерационные эффекты более важными, чем динамические (связанные с распространением знаний) экстерналии. Результаты специализированных отраслевых тестов для изучения статических экстерналий показывают, что:

- Эффекты локализации сильнее проявляются в текстильной и химической отраслях.

- Эффекты урбанизации сильнее в отраслях нерудных материалов и машиностроения, хотя в отдельные периоды бывают незначительными.

Сферы деятельности, подверженные влиянию урбанизации и динамических факторов, мало подходят для политических стратегий, имеющих целью распространить экономическую массу по всей стране (более подробно об этом см. в главе 8). Компании таких отраслей предпочитают оставаться на месте, поскольку это способствует приобретению знаний, и процветают в достаточно крупных и диверсифицированных городах. Экономические эффекты агломерации в текстильном и химическом производствах (в основном статических и локализованных) показывают, что политика децентрализация производства в этих отраслях может быть успешна тогда, когда сопровождается улучшением инфраструктуры и управления в районах, избранных для переезда туда фирмы. Агломерационные эффекты делают маловероятным перемещение отраслей нерудных материалов и машиностроения (по существу статических и городских по характеру) в менее крупные городские центры.

Источник: Kuncoro, forthcoming.

данные. Обследование 12 400 производственных предприятий в 120 городах Китая указывают на более высокую продуктивность фирм в более населенных городских центрах<sup>28</sup>. В Индонезии агломерационные эффекты в промышленности в период между 1980 и 2003 гг. проявлялись по-разному, однако в целом они имели преимущественно статичный, а не динамичный характер и, скорее, были обусловлены локализацией, чем урбанизацией (см. вставка 4.3).

### **Иной мир**

Страны развиваются посредством перехода от традиционной аграрной деятельности на основе натурального хозяйства к создающим более высокую стоимость промышленности и услугам. На этом пути не фермы, а фирмы становятся доминирующей производственной единицей. Доля дифференцированных промышленных товаров и услуг в общем объеме экономики возрастает. Между 1990 и 2000 гг. процент мирового населения, живущего в промышленных или городских районах с преобладанием сектора услуг, увеличился с 15 до 47%. Доля людей трудоспособного возраста, занятых в глобальном сельском хозяйстве, упала с немногим более 55% в 1960 г. до примерно 33% в 2004 г. Производственные технологии отходят от

обеспечения постоянной отдачи в сторону увеличения отдачи от размеров. И со временем технологические новшества, способствующие расширению производства, приводят к появлению эффектов масштаба. Несовременная и монополистическая конкуренция становится преобладающей формой рыночной структуры.

Мир стал более урбанизированным, и концентрация большей части экономической массы в самых густонаселенных городских районах тоже усилилась. В 1900 г. численность жителей 100 крупнейших городов планеты составляла лишь 4,3% от мирового населения. В тех же 100 городах сегодня проживает 7,5%, а в 100 ныне крупнейших – почти 10,5% мирового населения. В США, несмотря на обилие свободного пространства, почти все развитие последнего времени происходило на расстоянии менее 1 километра от районов первоначального развития<sup>29</sup>. Даже сегодня застроено или вымощено дорогами только около 2% американской территории. Только эффектами агломерации можно объяснить такую чрезвычайную концентрацию в городах компаний и работников.

### *По мере того, как производители стремятся к эффектам крупномасштабности, сельское хозяйство растетвширь, а промышленность концентрируется*

По мере развития экономик фермы разрастаются вширь, чтобы воспользоваться преимуществами крупномасштабного производства. В США для питания каждого американца ежегодно производится 1 500 килограммов сельскохозяйственных продуктов, тогда как китайцы обходятся примерно 600 кг на 1 чел. В 2005 г. средний размер земельного надела, приходящегося на одного фермера, составлял 20,4 га в США, 45 га в Австралии, 47 га в Канаде. В Бразилии средний размер фермы равняется примерно 19 га<sup>30</sup>. Но в странах с низким доходом крупномасштабные аграрные хозяйства, как правило, создать труднее. Надел, приходящийся там на одного крестьянина, составляет лишь долю от соответствующего показателя развитых стран – 0,16 га в Китае, 0,30 в Бангладеш и Индонезии, 1,20 в Нигерии<sup>31</sup>.

С развитием экономик возрастает роль промышленности и услуг, и фирмы собираются вместе в одном районе, чтобы воспользоваться преимуществами агломерации. Во Франции, Соединенном королевстве и США локализовано 75–95% промышленности (в форме кластеров по отношению к общему объему производства), а рассредоточено менее 15%<sup>32</sup>. В США более трети аэрокосмических двигателей выпускаются в трех городах – Хартфорде, на который

приходится около 18% общей занятости в этой области, а также Цинциннати и Финиксе – вместе еще 18%<sup>33</sup>. Со временем территориальная концентрация промышленности в американских штатах усилилась<sup>34</sup>. В Великобритании – если исходить из концентрации заводов на территориях без учета административных границ – локализовано более половины из 122 четырехзначных промышленных отраслей, а в рассредоточенном виде находятся только 24%. Размещение остальных производств подчиняется случайной схеме<sup>35</sup>.

Территориальная концентрация более заметна в отраслях, использующих высококвалифицированных специалистов и высокие технологии (компьютеры, устройства автоматического управления процессами, полупроводники, фармацевтические препараты), чем в легкой промышленности. Это совпадает с фактическими данными о более сильных эффектах масштаба в тяжелой индустрии. Высококвалифицированные и высокотехнологичные сектора имеют более капиталоемкие производственные технологии. Они также, по всей вероятности, будут больше выигрывать от различных механизмов, создающих внешние факторы экономии (о которых речь шла выше).

В Республике Корея ранжирование отраслей по уровню эффектов локализации примерно соответствует их ранжированию по распределению среди городов. Тяжелая промышленность и транспортное производство (металлы, химические продукты, транспортное оборудование) имеет тенденцию концентрироваться в нескольких высокоспециализированных городах, что позволяет использовать локальные эффекты масштаба, то время как традиционные отрасли и легкая промышленность (продовольствие и текстиль) с меньшими экстерналиями рассредоточены в большей мере<sup>36</sup>. Высокотехнологичные сектора (компьютеры, авиастроение, медицинское оборудование, электронные компоненты) тяготеют к большей концентрации, чем сектора, производящие товары длительного пользования и связанные с машиностроением (промышленная металлообработка, холодильные установки, машины и оборудование)<sup>37</sup>. Корейские города стали также более специализированными<sup>38</sup>.

### ***Концентрация услуг еще сильнее, чем промышленности***

По мере перехода стран на более зрелую фазу развития их экономики все больше опираются на знания и предоставление услуг. Территориальная концентрация деятельности тоже возрастает (см. главу 2)<sup>39,40</sup>. С развитием прогресса значимые виды агломерационной экономики претерпевают изменения. В частности, когда

экономика становится более наукоемкой, возрастает значение перелива знаний, что требует дистанционной близости. Факты свидетельствуют о том, что сектора, основанные на знаниях, имеют территориально плотное размещение<sup>41</sup>.

Концентрация услуг становится даже более значительной, чем промышленная концентрация. Тому есть две причины. Во-первых, в секторе услуг наблюдается тенденция использовать относительно меньшие площади для одного работника. Банки, страховые компании, больницы и школы могут комфортно функционировать в многоэтажных зданиях, которые экономят землю и допускают высокую плотность размещения работников. Во-вторых, из-за внешних факторов экономии еще больший потенциал для агломерации имеют бизнес-услуги, потому что разные компании обслуживают друг друга: каждый банк нуждается в рекламе, а рекламные агентства должны иметь счета в банке. Таким образом, потенциал к возникновению взаимозависимости и концентрации присущ услугам изначально<sup>42</sup>.

В США услуги относятся к наиболее агломерированным отраслям<sup>43</sup>. Более крупные города собирают для сектора услуг работников в радиусе менее 20 км<sup>44</sup>. В США в период между 1972 и 1992 гг. рабочие места стали более сконцентрированными в пространстве, что обусловлено в первую очередь растущим сосредоточением услуг в крупных городах<sup>45</sup>, в то время как малые и средние по размеру графства теряли рабочие места в пользу более урбанизированных районов<sup>46</sup>. Например, в графстве Суффолк в Массачусетсе, которое включает Бостон, 35% работников трудятся в секторе услуг, что почти вдвое выше среднего национального уровня 18%<sup>47</sup>. В Великобритании почти 60% офисов венчурных компаний расположены в Лондоне<sup>48</sup>. Эти базирующиеся в столице компании предпочитают делать инвестиции в базирующиеся там же малые и средние предприятия, что позволяет им обладать более качественной информацией о них – они могут легко посещать и изучать эти предприятия. С сокращением издержек на связь упрощается торговля услугами, что позволяет провайдерам использовать преимущества более узкой специализации и эффектов агломерации. К примеру, финансовые услуги могут быть разделены на более мелкие категории – обслуживание розничных торговцев, потребительское кредитование и финансирование, коммерческое и корпоративное обслуживание, банковские инвестиции и пр. В сфере банковского инвестирования существует дальнейшая специализация в сегментах слияний и поглощений, корпоративных

финансов, обеспечения фиксированного дохода, управления долгом и т.д.

### ***Города способствуют эффектам масштабности всех видов***

Предприятие, расположенное в изолированном районе, при расширении производства может добиться эффектов внутренней экономии, но если оно не будет располагаться в районе с более плотной экономической активностью, то не сможет получить конкурентные преимущества, ассоциированные с эффектами локализации или урбанизации. Города и городские центры сводят воедино большие пулы квалифицированных специалистов и поставщиков специализированных промежуточных компонентов, укрепляя тем самым парные связи «работодатель-работник» и «покупатель-продавец». Соучастие в выработке компонентов является важным каналом экономических эффектов агломерации<sup>49</sup>. Интенсивность экономической активности позволяет развивать более узкую специализацию и выпускать более широкий спектр промежуточных продуктов. Усредненные по отраслям данные показывают, что перемещение фирмы из менее населенного места (499 и менее работников одной отрасли) в более населенный район (от 10 000 до 24 999 работников) дает 3%-ное увеличение закупок комплектующих<sup>50</sup>. Величина агломерационных эффектов и их взаимодействие с элементами микроэкономического поведения определяют структуру города.

Крупные города с большим количеством фирм позволяют рабочим застраховаться от специфических рисков данного сектора. Специализированные города меньшего размера подвергают рабочих более сильным отраслевым шокам, но обеспечивают благоприятные условия для формирования парных связей. В обоих случаях концентрация экономической деятельности облегчает «взаимное знакомство» компаний и работников, что сокращает количество незаполненных вакансий, снижает риск потери работы и сокращает для безработного периоды незанятости. Большое количество и разнообразие компонентов, которые можно найти в городе, предполагает также лучшее удовлетворение (индивидуальных) запросов по качеству. К примеру, поскольку в крупных городах больше возможностей выбора, там растет число супружеских пар с университетским образованием – с 32% в 1940 г. до 50% в 1990 г.<sup>51</sup> Города облегчают производителям поиски необходимых компонентов производства, а покупателям позволяют экспериментировать с продуктами и открывать для себя новые возможности. Что касается обмена информацией и социального образования, то примерны

здесь простираются от совместных походов в ресторан до распространения слухов и получения устных рекомендаций от соседей<sup>52</sup>.

Механизмы распространения информации тоже объясняют агломерационные процессы в городах<sup>53</sup>. Как отмечал Альфред Маршалл, когда происходит обмен сведениями, «тайны торговли перестают быть тайнами и становятся тем, чем они были на слуху»<sup>54</sup>. Распространение знаний трудно измерить, поскольку этот момент редко можно проследить через сделки. Однако когда речь идет о патентах, то некоторые документальные источники сведений установить возможно. В США ссылки на патенты имеют узкую концентрацию, и с наибольшей, 5–10-кратной, вероятностью исходят из одной крупной стандартной статистической авторской зоны<sup>55</sup>. Еще одно направление исследований изучает работников – первичных носителей информации, поскольку экономики с большой межотраслевой мобильностью труда характеризуются более широким распространением идей и ростом<sup>56</sup>.

### ***Агломерационные эффекты усиливаются в плотной среде и ослабляются расстоянием***

Города, без сомнения, предполагают интенсивную деятельность. Выбирая жизнь рядом с другими, люди платят высокую арендную плату, терпят преступность и скученность. Но эта плотная среда позволяет сократить все виды расстояний. Города, таким образом, являются естественными «творцами» рынка и каналом распространения внутренних и внешних эффектов масштабных экономик. В районы, густо насыщенные людьми и инфраструктурой, фирмы привлекает возможность работы на большом местном рынке, образованном каким-нибудь крупным предприятием, при низких транспортных издержках<sup>57</sup>. Технологии, позволяющие получать выигрыши от расширения производства, ведут к появлению крупных фабрик с большим числом рабочих. Обильная рабочая сила формирует обширный местный рынок. Способствуя снижению транспортных издержек, города с большим внутренним спросом привлекают компании из самых разных отраслей. Таким образом, «самопитающий» процесс агломерации, начинающийся с расширения местного рынка, в дальнейшем повышает производительность промышленности.

В плотной экономической среде предприятия обычно имеют более крупный размер<sup>58</sup>. С расширением местного рынка фирмы, по-видимому, все больше будут передавать часть своих функций обслуживания местным исполнителям<sup>59</sup>. Этот



процесс еще больше стимулирует конкуренцию и диверсификацию местного рынка бизнес-услуг, что, в свою очередь, усиливает аутсорсинг. Фирмы переезжают в места, где имеются высокая концентрация других компаний их отрасли и обширный спрос<sup>60</sup>. Во многих академических работах отмечается, что удвоение размера города повышает продуктивность на 3–8%<sup>61</sup>. В Республике Корея завод, расположенный в городе, где имеется 1 тыс. рабочих, может, не меняя номенклатуры потребляемых компонентов, увеличить объем производства на 20–25% просто за счет перемещения в город, где имеется 15 тыс. работников той же отрасли<sup>62</sup>. Территориальная концентрация людей снижает также стоимость производства знаний, поскольку облегчает передачу информации, способствует конкуренции, промышленному шпионажу, копированию товаров, обучению, инновациям и коммерциализации новых идей<sup>63</sup>. В США 96% новшеств – поразительная цифра! – создается в крупных центрах<sup>64</sup>.

Агломерационные эффекты зависят от географических масштабов, а интенсивность экономической деятельности и расстояние между экономическими агентами влияют на выигрыши в продуктивности, получаемые от расширения производства (см. табл. 4.3). Например, повышение вдвое плотности экономической активности в регионах, подпадающих под Европейскую номенклатуру территориальных статистических единиц (NUTSI), может увеличить общий рост коэффициента продуктивности ежегодно на 0,42 процентных пункта<sup>65</sup>. Данные по Бразилии и США показывают, что удвоение расстояния до крупных густонаселенных центров снижает продуктивность на 15%; увеличение расстояния с 280 до 550 км сокращает прибыли на 6%. Концепцию расстояния в этом контексте можно свести от дистанции в физическом смысле к дистанции в индустриальном пространстве. К примеру, обмен знаниями между производствами более вероятен в том случае, когда они используют взаимосвязанные научные средства<sup>66</sup>. Кроме того, степень, в которой увеличение расстояния снижает агломерационные эффекты, зависит от типов агломерации. К примеру, качество передачи знаний на основе личного контакта снижается с расстоянием быстрее, чем влияние данного рынка<sup>67</sup>.

### «Портфель» мест

Адам Смит ввел понятия эффектов экономии при расширении масштабов производства, факторов мобильности и транспортных издержек как основу для понимания природы и причин богатства наций. Тем не менее, до 1980-х гг. большинство

**Таблица 4.3** Эффекты масштабности усиливаются с повышением плотности деятельности и ослабевают с расстоянием

Описание	Источник данных
<i>Эффекты масштабности усиливаются с повышением плотности ...</i>	
Удвоение экономической плотности увеличивает продуктивность на 6 процентов	Данные 1988 г. по объему производства на 1 рабочего в штатах США (Ciccone and Hall 1996)
Удвоение плотности занятости увеличивает продуктивность на 4,5-5,0 процентов	Данные конца 1980-х гг. о добавленной стоимости на одного работника неаграрного частного сектора в европейских регионах NUTS (Ciccone 2002)
Увеличение доля занятости в местной отрасли на одну единицу стандартного отклонения в первый период повысит эту занятость на 16-31 процент в последующем периоде	Данные по 5 традиционным промышленным отраслям в 224 крупных центрах США в 1970-1987 гг. (Henderson, Kuncoro, and Turner 1995)
10-процентное повышение занятости в местной отрасли увеличивает выпуск продукции на 0,6-0,8 процента при том же объеме компонентов	Данные по городской промышленности Р. Кореи за 1983, 1989, 1991-93 гг. (Henderson, Lee, and Lee 2001)
<i>и ослабевают с расстоянием</i>	
Увеличение расстояния от центра города на 1 процент ведет к снижению продуктивности на 0,13 процента	Данные 1980 г. По 356 новым производственным фирмам Бразилии (Hansen 1990)
Увеличение вдвое расстояния до регионального рыночного центра снижает прибыли на 6 процентов.	Данные фирм по выпуску автокомпонентов и сельхозмашин в Бразилии и США (Henderson 1994)
Увеличение вдвое времени поездки до центра города снижает продуктивность на 15 процентов	Данные по восьми отраслям Бразилии (Sveikaukas and others 1985)
Наблюдается влияние на продуктивность своего округа (отсталого или передового), но не наблюдается влияние соседнего	Заводские данные по производству в 742 графствах США, 1972-92 гг. (Henderson 2003b)
Влияние занятости в местной индустрии на вакансии на новом заводе быстро убывает в пределах первых пяти 1-мильных концентрических кругов	12 млн организаций США из базы данных Dun&Bradstreet Marketplace (Rosenthal and Strange 2003)

Источник: группа WDR 2009.

экономистов с большей увлеченностью занимались изучением другой концепции, изложенной в книге «О богатстве народов», - о «невидимой руке» совершенной конкуренции.<sup>68</sup> Однако совершенная конкуренция является искусственной теоретической конструкцией – она предполагает наличие большого количества бесконечно малых фирм, оказывающих незначительное влияние на рыночные цены даже в непосредственной близости от себя. Допущение о постоянной отдаче от расширения масштабов производства подразумевает далее так называемую проблему «капитализма заднего двора».<sup>69</sup> В мире постоянной доходности от масштабности это означает, что малоразмерное производство столь же эффективно, как и крупное, поэтому каждое домохозяйство должно создавать на своем заднем дворе полный набор разнообразных товаров и услуг. Профессора экономики, у которых студенты пытались получить реальный пример такого производства, обычно называли натуральное сельское хозяйство – маленькие фермы, выращивающие пшеницу или рис, продукция которых неотличима от продукции других ферм. Не важно, что большинство жителей стран, преодолевших бедность, больше не работают на малых фермах.

Упомянутый пример позволял дать удобную характеристику экономики, в которой все фермы и работники одинаковы, так что любая или любой из них может считаться представителем всех. Эффекты масштабно-сти были неудобны – они требовали признания того, что специализация дифференцировала людей и их продукты.

Время от времени на поверхность всплывало противоречие между ростом внутренней отдачи и совершенной конкуренцией, однако в силу ряда вызванных им технических трудностей оно быстро отбрасывалось в сторону.<sup>70</sup> Затем в 1970-х гг. два экономиста из Принстонского университета предложили техническое решение к модели роста отдачи от масштабности, открыв перед исследователями дверь в тот самый мир, который многие фирмы и работники населяли со времен промышленной революции.<sup>71</sup>

К концу 1980-х гг. эффекты масштаба стали стандартными характеристиками, объясняющими международную торговлю. К началу 1990-х гг. теоретики экономического роста согласились с необходимостью включить несовершенную конкуренцию в агрегатные (сводные) формулы экономики. В середине 1990-х теоретики начали

показывать, как эти идеи можно использовать для понимания пространственного распределения экономической активности, в том числе для развития городов. С появлением новой экономической географии исследователи осознали, что дихотомия (противопоставление) внутренних и внешних факторов экономики зачастую ошибочно. Почему? Потому что при моделировании микрооснов агломерационных эффектов источник внешних экономий нередко обнаруживался при взаимодействии внутренних факторов экономики с другими факторами, такими как транспортные издержки.

### *Признание эффектов масштабно-сти: последние теоретические изыски*

Научные работы по микроэкономическим основам агломерационных эффектов в последние 20 лет процветали, совмещая модели парадигм, приведенные в таблице 4.4, с понятными характеристиками городских экономик, указывающими на наличие конфликта между выгодами от концентрации экономической деятельности и издержками, возникающими при концентрации территориальной.<sup>72</sup> В целом исследователи постепенно признали, что экономический рост воздействует на фирмы и работников по-разному, в зависимости от их сектора и местонахождения. Глубинная причина – желание добиться разнообразия в потреблении и экономии от расширения масштабов производства; непосредственными причинами являются дифференциация товаров, монополистическая сила, специализация и эффекты от местоположения.

Формальное признание эффектов масштабно-сти, экстерналий и несовершенной конкуренции лучше приближают экономическую теорию к миру, в котором живут политики. Политические последствия будут зависеть от того, как экономическое производство соотносится с торговлей, идеями и городами.

- *Внутриотраслевая торговля.* Основной вывод, вытекающей из формального признания возрастающей отдачи от масштабно-сти и дифференциации продуктов, состоит в том, что торговля может располагаться между экономикой, одинаковыми по наличию факторных возможностей; и межотраслевой, и внутриотраслевой торговлей могут иметь место и быть прибыльными. Главным следствием является то, что страны в принципе могут стимулировать некоторые виды деятельности и обеспечивать сравнительные преимущества.

**Таблица 4.4** Тридцать лет движения теории к признанию важности крупномасштабных экономик

Subject	Main insights	Key publications
Промышленные организации, 1970-е	Возрастающая отдача от масштаба и несовершенная конкуренция могут быть включены в формальные экономические модели	Spence 1976, Dixit and Stiglitz 1977
Экономика городов, 1970-е	Внешние эффекты в городах и системах городов; разные уровни агломерации связаны с функциями города	Mills 1972; Diamond and Mirrlees 1973; and Henderson 1974
Международная торговля, 1980-е	Возрастающая отдача и несовершенная конкуренция объясняют внутриотраслевую торговлю между странами, имеющими одинаковые ресурсы; начальные возможности могут через торговлю и специализацию влиять на долговременный рост; торговля высвобождает силы как конвергенции, так и дивергенции	Krugman 1980, 1981; Ethier 1982; Helpman and Krugman 1985; Grossman and Helpman 1995
Экономическая география, 1990-е	Деятельность, приносящая возрастающую отдачу от масштаба, отличается агломерацией и несовершенной конкуренцией, в то время как деятельность, приносящая постоянную отдачу, остается рассредоточенной и конкурентной, что помогает понять пространственное распределение экономики и рост городов	Krugman 1991; Fujita, Krugman, and Venables 1999; Henderson 1999
Эндогенный рост, 1980-е	Совершенная конкуренция и связанные с знаниями или человеческим капиталом экстерналии предполагают совокупное возрастание отдачи, что объясняет, почему темпы роста со временем могут не снижаться, а уровни благосостояния разных стран не сближаться	Romer 1986; Lucas Jr. 1988
Эндогенный рост, 1990-е	Несовершенная конкуренция объясняет, почему стимулы тратить средства на НИОКР не снижаются, а перелив знаний объясняет, почему издержки на НИОКР со временем сокращаются, что приводит к большему количеству лучших продуктов, питающих рост	Romer 1990; Grossman and Helpman 1991; Aghion and Howitt 1992
Эндогенный рост, 2000-е	Несовершенная конкуренция и положение Шумпетера о выходе фирм на рынок и уходе с него, когда новички приносят новые технологии, объясняют, в какой мере экономический рост страны и ее оптимальные стратегии зависят от дистанции до передового края технологий; аккумуляция знаний в городах способствует росту	Aghion and Howitt 2005; Rossi-Hansberg and Wright 2007; Duranton 2007

Источник: взято из Gill and Kharas 2007.

- *Экономики, движимые идеями.* Это понимается так, что неконкурентная природа идей отличает их от других факторов производства, таких как капитал, земля и труд, в том, что рынок порой вкладывает недостаточно средств в разработку новшеств. Главное следствие, вытекающее из этого, сводится к тому, что правительства теоретически должны субсидировать некоторые направления НИОКР, например, такие, которые обеспечивают стране сохранение сравнительных преимуществ, которые она обрела в определенных сферах.
- *Рост на основе города.* Это следует понимать так, что виды деятельности, демонстрирующие растущую доходность, который генерируется внешними по отношению к фирме факторами, имеют тенденцию концентрироваться в городах, в то время как виды деятельности, которые показывают постоянную доходность, остаются более рассеянными. Главный вывод: по мере развития экономик все большую важность приобретают стратегии, направленные на поддержание комфортной для жизни и «дружественной к бизнесу» городской среды.

Городские системы имеют несколько условно-стилизированных моделей. Крупные города, как правило, более диверсифицированы и больше ориентированы на услуги: они создают инновации, изобретают, подпитывают новые фирмы и изгоняют «повзрослевшие» производства.<sup>73</sup> Более мелкие города тяготеют к отраслевой специализации: они производят или обрабатывают продукты и принимают предприятия, переведенные из диверсифицированных городов.<sup>74</sup> Относительное распределение городов по размеру и концентрации промышленности в них обычно достаточно стабильны во времени. Городские системы, как правило, состоят из нескольких крупных диверсифицированных центров и множества более мелких специализированных городов.<sup>75</sup>

Общим моментом для большинства стран является иерархия городов: нескольких крупных центров и большое количество малых с различными экономическими функциями.<sup>76</sup> На глобальном уровне на вершине иерархии находятся «мировые центры» - Нью-Йорк, Лондон, Париж и Токио – которые обладают диверсифицированной отраслевой структурой, основанной преимущественно на предоставлении услуг, и рабочей силой с широким набором специальностей.<sup>77</sup>

### **Меньшие города специализируются, принимая предприятия по мере их «взросления» и перемещения**

Даже если не учитывать сравнительные преимущества, данные природой, экстерналии все еще будут необходимы для объяснения схем специализации и диверсификации городов (см. таблицу 4.5). В США производство нетрадиционных изделий сильнее сосредоточено в диверсифицированных городах, в то время как традиционные стандартные товары чаще производятся в меньших по размеру и специализированных городах. В Японии, равным образом, малые города специализированы, в то время как производство низкотехнологичных и стандартных высокотехнологичных товаров размещено за пределами страны. То же наблюдается в Республике Корея, где крупные города в основном ориентируются на услуги, а меньшие на промышленное производство.<sup>78</sup>

Города среднего размера ориентируются на зрелые производства, но не новые, а более крупные города тяготеют к развитию услуг, но не промышленности.<sup>79</sup> Улучшение инфраструктуры и снижение транспортных издержек стимулируют переезд промышленных предприятий, выпускающих

**Таблица 4.5 Агломерационные эффекты различаются в зависимости от размера и профиля городов, а также от жизненного цикла производств**

Основные положения	Данные
Эффекты экономии от локализации более важны для тяжелой промышленности; эффекты экономии от урбанизации – для легкой	Сведения о двузначных промышленных отраслях в Японии (Naramura 1985)
С ростом размеров городов значение эффектов локализации уменьшается, и это открывает путь эффектам урбанизации	Сравнительные данные по США и Бразилии (Henderson 1986)
Эффекты масштаба от аккумуляции рабочей силы сильнее на более молодых и расширяющихся рынках, а эффекты от перелива знаний и соучастия в специализированных активах более важны для «зрелых» рынков	Данные по ежегодной занятости в компаниях четырех крупных городов США и трех двузначных отраслей (Hammond and Von Hagen 1994)
Имеются свидетельства наличия эффектов локализации – но не урбанизации – в зрелых отраслях по производству средств производства; в новых высокотехнологичных отраслях, согласно имеющимся данным, наблюдаются эффекты и локализации, и урбанизации	Табличные данные по 742 городским округам за 1970-87 гг. (Henderson, Kunkoro, and Turner 1995)
Эффекты экономии от локализации и урбанизации важны для всех отраслей. В традиционных отраслях большинство эффектов через 4-5 лет угасают, но в высокотехнологичных отраслях они могут существовать дольше. Большинство эффектов обычно возникают из условий, существовавших три-четыре года назад в округе или крупном городском районе.	Данные по пяти традиционным и трем новым высокотехнологичным промышленным отраслям в 224 крупных городах в период 1970-87 гг. (Henderson 1997)
Определенное значение имеет историческая производственная среда города. В достаточно зрелых центрах эффекты урбанизации стимулируют промышленный рост	Данные о росте крупнейших производств (1956-87) в 170 городах США (Glaeser and others 1992)
В высокотехнологичных отраслях увеличение диверсификации местной промышленной базы на 1 единицу стандартного отклонения повышает продуктивность на 60 процентов, но диверсификация не влияет на традиционные отрасли (такие как текстильная или пищевая).	Данные о промышленности городов Республики Корея за 1983, 1989, 1991- 93 гг. (Henderson, Lee, and Lee 2001)

Источник: группа подготовки WDR.

стандартную продукцию, из крупных городских центров с дорогой арендой в меньшие города. В больших городах развивается производство услуг, нестандартизированной промышленной продукции и НИОКР.<sup>80</sup> Перебазирование предприятий в пригороды было зарегистрировано в Колумбии, Индонезии, Республике Корея и Таиланде.<sup>81</sup> Как нетрудно установить, фирмы, занимающиеся предоставлением услуг, не переезжают из центров своих городов на окраины.

***Крупные города диверсифицируются, несут новые идеи и фирмы и выталкивают зрелые отрасли***

Новые компании зачастую начинают свою деятельность в диверсифицированных городах, но, «повзрослев», переезжают в более специализированные. К примеру во Франции 84 процента всех новых предприятий было создано в городах с уровнем диверсификации выше среднего.<sup>82</sup> Примерно 72 процента всех переездов фирм происходят из районов с диверсификацией выше средней в районы с уровнем специализации выше среднего. В США почти все товарные новшества создаются в крупных центрах. И индустриальное многообразие, и размер города положительно сказываются на развитии инновационной деятельности.<sup>84</sup> В Японии в крупных центрах размещаются опытные производства, а предприятия, выпускающие массовую продукцию, располагаются в меньших городах или сельских районах. Молодым фирмам, по-видимому, требуется период экспериментирования, чтобы определиться с оптимальным производственным процессом.<sup>85</sup> Для компаний, тестирующих производственные процессы и находящихся на ранней стадии их освоения, диверсифицированные города выполняют роль «няньки». Когда такая компания находит оптимальное решение, она может наладить массовое производство в специализированных городах, в которых все фирмы участвуют в схожих процессах или имеют то же направление деятельности (см. врезку 4.4).

О многообразии экономических функций городов свидетельствуют сосредоточение в них штаб-квартир самых разных секторов и концентрация бизнес-услуг в нескольких крупных центрах, в то время производственные подразделения каждого сектора располагаются в меньших по размеру специализированных городах. В 1950 г. американские города слабо различались по численности менеджеров и производственных рабочих. Хотя в самых крупных центрах менеджеров было больше, отчетливой

зависимости их числа от размера города не просматривалось. Но к 1980 г. различия между городами существенно возросли, и возникло четкое деление их деятельности по размеру. Более крупные центры стали специализироваться на менеджменте и информационных услугах, для которых требуются личные контакты между людьми, в то время как меньшие города сделали упор на производство. В течение 1990-х гг. эта схема приобрела еще более отчетливые очертания.

По мнению многих историков экономики и бизнеса, у компаний, базирующихся сразу в нескольких местах, дополнительные издержки внутренней координации и мониторинга существенно сократились относительно издержек интегрированных компаний вследствие серьезных прорывов в развитии транспорта и коммуникационных технологий, а также новой практики менеджмента.<sup>87</sup> Технологический прогресс на транспорте и в телекоммуникациях удешевил для фирм процесс отделения производственных подразделений от штаб-квартир и управленческих структур. Теперь они могут размещать производства в среде с такой же отраслевой специализацией, а штаб-квартиры располагать в крупных центрах, где сосредоточены бизнес-услуги. Однако снижение издержек на связь, удешевившее передачу (по электронным каналам) продукта сектора услуг, не означает, вопреки многим предсказаниям, «ликвидацию расстояния» и увядание городов.<sup>88</sup> Став в этом смысле менее важным при передаче информации, расстояние приобрело большее значение при передаче знаний. Телекоммуникации могут помогать, но, без сомнения, не заменять реально личностные контакты, которые одновременно включают несколько форм коммуникативности – в частности, язык тела и устный разговор (см. врезку 4.5).<sup>89</sup> География распределения коммерческих интернет-доменов дает основания считать, что всемирная сеть является дополнением к личному контакту (прежде всего внутригородскому), а также заменяет дальнюю связь типа телефона или почты.

***Виды деятельности, на которых специализируются города, стабильны, равно как и распределение городов по размер***

Экстерналии подразумевают, что история кое-что значит. То есть, на схемы современного размещения промышленности сильно влияет история индустриальной среды, в которой росли города, и, следовательно, эффекты локализации. Эти неосозаемые факторы включают местную массу знаний, необходимых для данной промышленности,

#### ВСТАВКА 4.4 *Когда засевают в одном месте, а урожай снимают в другом: усиливающаяся взаимозависимость городов*

Специалисты по урбанизации и экономисты в течение долгого времени спорили относительно того, какие города больше способны к росту – специализированные или диверсифицированные. Узко ориентированные города создают более крупные агломерационные эффекты, и продуктивность одинаковых фирм возрастает примерно одинаковыми темпами. В то же время центры, имеющие многообразный набор видов деятельности, имеют большие возможности для роста, особенно в новых секторах. Главный вывод: оба типа городов – диверсифицированный и специализированный – важны, однако для разных этапов жизненного цикла фирмы. «Сбалансированная» урбанистская система не та, где все города одинаково диверсифицированы или специализированы, но такая, где сосуществуют оба этих типа.

Для молодых фирм более важным является городское разнообразие. Предприниматели-новички могут не вполне представлять себе, какой продукт они будут производить, какие компоненты для него нужны, где размещать на них заказы, каких работников нанимать и где получить финансирование проекта. Фирмы других отраслей, использующие такие же технологии, вероятно, охотнее поделятся с новичком своим опытом, чем фирмы одинаковой с ним отрасли. Для компаний, принадлежащих к более стандартизированным или зрелым отраслям, большее значение имеет специализация города. Они обычно получают меньше выгоды от гибкости, порождаемой диверсификацией, но больше от расположения в специализированной среде; они могут пожать больше плодов от городской агломерации. Так, автоконцерны Детройта снижают свои издержки, пользуясь одними и теми же поставщиками комплектующих, а производители одежды из Сан-Педро-Сула в Гондурасе выигрывают от наличия насыщенного рынка труда, что позволяет рабочим переходить из одной фабрики на другую, когда рынок реагирует на капризы и причуды моды.

Кластеры однотипных фирм иногда получают поддержку, потому что считаются более пригодной средой для инноваций. Однако исследования показывают, что крупные многоотраслевые центры гораздо лучше способствуют созданию новых продуктов и процессов. Например, оснащение производств системами компьютерного контроля резки металлов проходило быстрее в ситуациях, когда много разных фирм (от мебельщиков до самолетостроителей) испытывали потребность в одинаковом оборудовании, но при этом не были прямыми конкурентами друг другу. Фирмы, которым инновации необходимы (такие, как производители электроники), предпочитают на ранних этапах разработки новшеств диверсифицированное окружение, а уже потом перемещаются в специализированные города для организации массового производства. В отличие от сельскохозяйственной отрасли, в секторах промышленности и услуг «посев» и «сбор урожая» могут происходить в разных местах.

Менеджмент и производство «разъединяются» точно так же, как разработка товара и его массовый выпуск, когда эти функции располагаются в разных местах. Полвека назад трудности, возникающие при управлении бизнесом издалека, вынуждали компании размещать свои штаб-квартиры и менеджерские офисы вблизи производственной фабрики. Снижение издержек на транспорт и коммуникации облегчило управление предприятиями с более дальнего расстояния (см. главу 6).

В результате многие фирмы территориально разделили менеджмент и производство, стремясь к оптимальному расположению каждого из этих элементов. Применительно к штаб-квартирам это означает, что рядом с ними находятся офисы других фирм, что позволяет им совместно использовать одни и те же юридические службы или рекламные агентства; для производственных подразделений это означает наличие вблизи анало-

гичных предприятий. Штаб-квартиры обычно базируются в крупных городах, поскольку профессиональные услуги имеют тенденцию демонстрировать больший эффект от агломерации, требуют меньших площадей и нанимают на работу высококвалифицированных сотрудников, готовых платить за удовольствие большого города. Если земельные рынки работают исправно, то вытекающий из этого рост цен на землю побуждает производственные структуры переезжать в меньшие и более специализированные города.

Хорошей иллюстрацией к сказанному могут служить американские города. В 1950 г. соотношение между числом менеджеров и производственных рабочих в городах было одинаковым независимо от их размеров. Но к 1990 г. города с населением 75-250 тыс. человек имели уже на 20 процентов меньше менеджеров на рабочего, чем в среднем по стране; города с 1,5-5 миллионами жителей имели на 20 процентов больше менеджеров на рабочего, а в центрах с населением свыше 5 миллионов этот показатель был на 50 процентов выше среднего. Аналогичная тенденция наблюдается в других странах, например во Франции и Германии.

Политические деятели должны осознавать эти моменты. Поскольку рост взаимозависимости выражается в выводе производства из крупных городов, то правительства могут испытывать искушение лишиться последние ресурсов. Это будет равносильно тому, что убить курицу, несущую золотые яйца, поскольку переезд предприятий в малые специализированные города является всего лишь более поздней фазой жизненного цикла компаний, которым помогли появиться на свет большие диверсифицированные центры.

.Подготовил Diego Puga.

и работников, обладающих специальной подготовкой. Предприятия одного города, одинаковые в прочих отношениях, могут получать разную выгоду от местной агломерации, которая зависит от того, как долго каждое из них пребывало в данном городе. Равным образом два одинаковых в других отношениях города могут иметь разные виды внешних эффектов в зависимости от своей истории.<sup>91</sup>

Влияние истории и специализации согласуется с наблюдаемой во времени стабильностью распределения городов по размеру и увеличением концентрации промышленности в тех или иных городах. Внутри каждой страны относительный размер городов имеет тенденцию оставаться неизменным. Среди специалистов по урбанизации этот феномен – постоянно воспроизводящееся соотношение между размером

данного города и размером крупнейшего центра страны – называется законом Зипфа (Zipf's law): отношение численности населения данного города к численности населения главного центра обратно пропорционально рангу в национальной иерархии городов.<sup>92</sup> Наблюдается также постоянный уровень концентрации промышленности в городах с особыми задачами.<sup>93</sup>

Зрелые отрасли демонстрируют во времени высокое постоянство моделей занятости в разных городах, и сближение индивидуальных отраслей по этому показателю протекает медленно. Это постоянство сохраняется несмотря на частую смену мест и персонала в отдельных промышленных отраслях и несмотря на отчетливые свидетельства того, что заводы меняют район расположения при изменении местных зарплат и спроса.<sup>94</sup> Хотя в историческом плане можно найти ряд

#### ВСТАВКА 4.5 *Несмотря на падение телекоммуникационных издержек, города продолжают процветать*

По мере совершенствования системы телекоммуникаций значение городов как платформы для взаимодействий и передачи знаний возросло. Недавние исследования в США и Японии свидетельствуют о взаимодополняемости телекоммуникаций и личных контактов: находясь физически ближе, люди чаще звонят друг другу.

Одна из интерпретаций состоит в том, что личное общение вызывает большую потребность в общении телефонном. С развитием с середины 1980-х гг. факсов и электронной почты количество деловых поездок возросло на 50 процентов. Другим подтверждением увеличения личных контактов при снижении стоимости телекоммуникаций может служить феноменальный рост соавторства в написании экономических статей – с 12 процентов в 1960-гг. до 50 процентов в 1990-х. Расширились все виды соавторства – на местном уровне, на уровне штатов и на международном. Улучшение

связи увеличило контакты с далекими собеседниками, однако не на счет местного общения.

По мере того, как идеи становятся все более сложными и затруднительными для разъяснения, ценность личных контактов возрастает, и роль городов в этом плане становится еще более важной. А поскольку города являются центрами телекоммуникационных технологий, то совершенствование информационных средств будет (только) повышать их экономическую значимость. Рост мультимедийной отрасли Нью-Йорка, возможно, демонстрирует сравнительные преимущества крупных городов в облегчении передачи информации в передовых областях. В развивающихся странах в этом плане можно выделить восхождение Бангалора (Индия).

*Источники:* Gaspar and Glaeser 1998; Huber 1995; Sassen 1991; and Gottman 1977.

городов, претерпевших крупные отраслевые трансформации, эти примеры являются, скорее, исключением.<sup>95</sup>

Постоянство концентрации рабочих мест какой-то отрасли в определенных городах, предполагающее «замкнутость» индустриальной структуры, можно объяснить эффектами локализованной экономики. Такие города более способны привлекать к себе новые предприятия, надолго удерживать их и сохранять занятость в данной отрасли. Более широкие масштабы местной активности на протяжении истории означают, что фирмы, расположенные ныне в этом месте, будут продуктивнее работать с более значительным массивом накопленных знаний о технологиях, поставщиках комплектующих различного качества, местной культуре и ее влиянии на правовую, деловую и институциональный климат. Эти преимущества локализации присущи более традиционным промышленным отраслям.<sup>96</sup> Они объясняют долгую жизнь многих индустриальных кластеров в ряде мест – например, первоклассного производства режущих инструментов в Золингене, Германия, берущего свое начало с 1348 г.<sup>97</sup>

Имеются также свидетельства постоянства концентрации определенных услуг в некоторых городах. Система Американского взаимного фонда начала работу в Бостоне в 1924 г., когда был учрежден Массачусетский инвестиционный трест. Сегодня Бостон по-прежнему является домом для почти трети американских работников взаимных фондов и агентств по управлению активами.

Хартфордская система страхования возникла еще раньше – в конце 18-го столетия. Местные купцы тогда страховали заморские торговые экспедиции друг друга путем совместного участия в прибылях и убытках. Эти неформальные соглашения в конечном счете превратились в крупные страховые организации, первой из которых была Хартфордская компания по страхованию от пожара, появившаяся в 1810 г. В начале и середине 1800-х гг. были также учреждены другие крупные местные страховщики – Aetna, Connecticut General и Travellers. Сегодня Хартфорд по-прежнему известен как «город страхования», предоставляющий широкий спектр соответствующих услуг, таких как страхование жизни, здоровья, от травм на пожарах и на море, а также располагающий пенсионными фондами.<sup>98</sup>

#### Представление о рыночных силах

В минувшем веке производители и работники развивающихся стран искали и нередко находили в городах свою удачу. За последние три десятилетия аналитики все больше осознавали преимущества городской агломерации всех видов и масштабов. Остается, однако, неясным, оценили ли политики очевидную силу этих рыночных факторов, а также выгод, которые приходят, если правильно пользоваться ими.

Более половины правительств развивающегося мира, опрошенных в 2005г Отделом по народонаселению ООН, выразили желание произвести крупные изменения в территориальном расселении жителей своих стран. Почти три четверти официальных лиц развивающихся государств заявили о сильном стремлении осуществить мероприятия по сокращению миграции в города или предпринять шаги по реверсии миграционных тенденций «деревня-город».<sup>99</sup> В развитых странах многие испытывают аналогичные страхи в отношении урбанизации в развивающихся странах. «Взрывной рост городов во всем мире – особенно рост огромных, размером с нацию, столиц Третьего мира» вызывает обеспокоенность американских ученых и политиков. Особенно их тревожит то, что «мега-города будут все больше превращаться в инкубаторы болезней, экономических неурядиц и нескончаемых политических кризисов».<sup>100</sup> Эта озабоченность проступает в формулировке задач Международного форума по проблемам урбанизации, проходившего в 2006 г. для обсуждения «мега-городов с мега-проблемами».<sup>101</sup> На нем преваляло мнение, что «в развитом мире города исторически были двигателями экономического роста. Однако в Третьем мире многие города столь дисфункциональны, что стали тормозом на пути экономического прогресса».<sup>102</sup>

Одно из излюбленных решений: замедлить массовую миграцию (из деревень) в города, разгрузить крупнейшие центры развивающегося мира путем создания новых населенных пунктов и сделать самые большие города средоточием более чистых и высокотехнологических видов деятельности. Все эти решения отражают потенциально дорогостоящее недопонимание рыночных сил, которые обуславливают пространственные трансформации в интересах экономического развития.

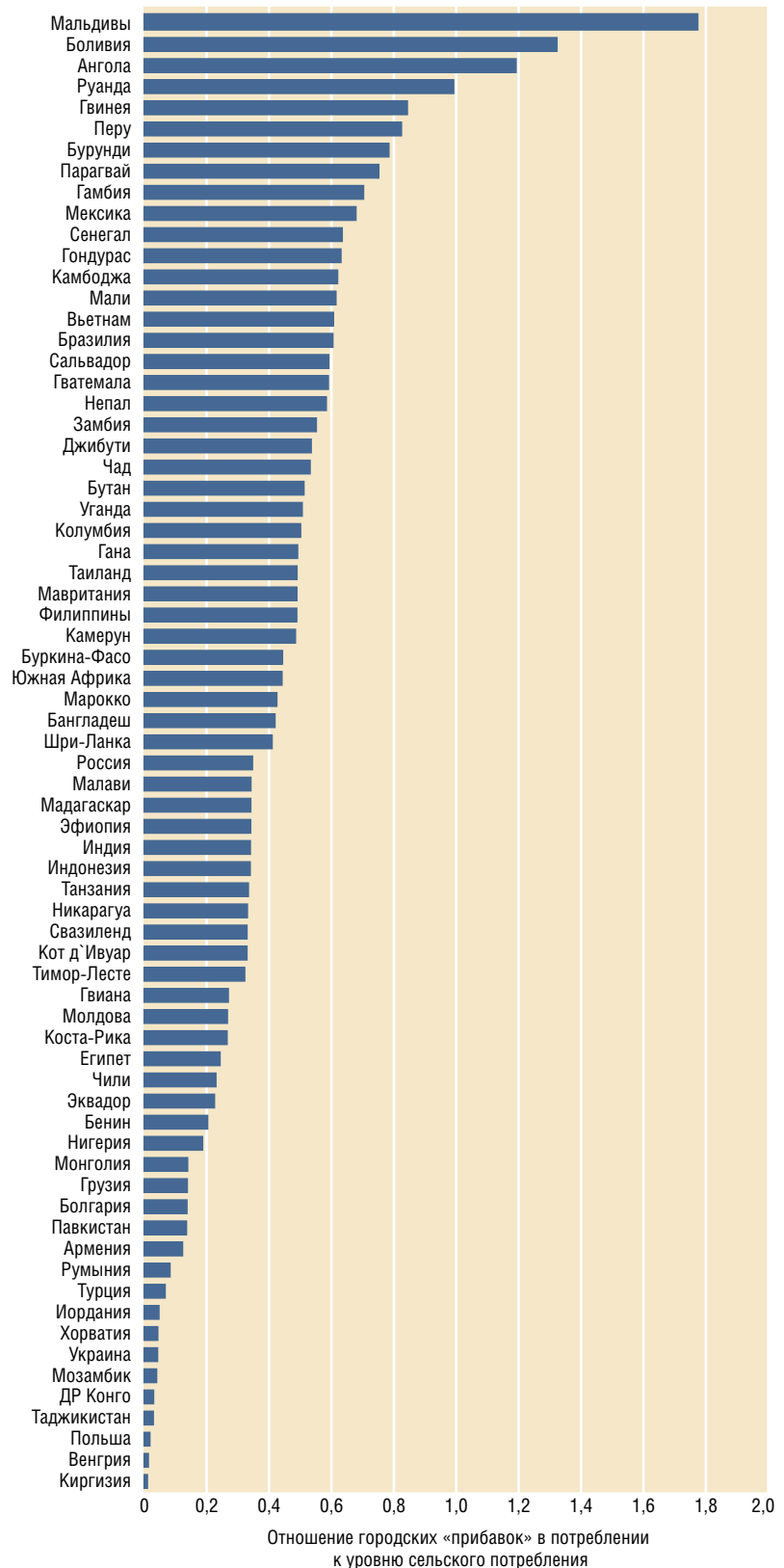
### Неоправданная боязнь урбанизации

В более урбанизированных и индустриализованных странах на города приходится до 80 процентов производимого ВВП. В менее развитых странах этот показатель составляет 50 процентов. В Мексике всего 10 крупнейших городов, на которые приходится треть населения страны, производят 62 процента общего объема национальной добавленной стоимости.<sup>103</sup> Во Вьетнаме, где доля городских жителей составляет 30 процентов, доля городов в национальном производстве равняется 70 процентам. В Китае 120 городов производят три четверти ВВП страны.<sup>104</sup> Ясно, что города вносят основной вклад в экономическое производство даже в странах с низкими и средними доходами.

Есть также немало свидетельств тому, что городские районы в развивающихся странах, в том числе и в беднейших странах Африки, обеспечивают внешние эффекты экономии. Сравнительный анализ потребления городских и сельских домохозяйств в развивающихся странах показывает, что горожане при прочих одинаковых характеристиках с крестьянами потребляют больше только за счет того, что живут в городах. Эти превышения составляют от 2 процентов в Венгрии, Киргизии и Польше до 30 процентов в Коста-Рике, Эфиопии, Индии, Румынии и Танзании и до 80 процентов в Анголе, Боливии и Руанде (см. рисунок 4.1)

Подобный разброс в цифрах делает бессмысленным попытки политиков ограничить приток людей в городские районы. Даже если эти меры где-то и тормозили миграцию, их экономическая цена оказывалась высокой. Политику сдерживания миграции «деревня-город» до конца 1990-х гг. проводил Китай, несмотря на то, что от половины до двух третей его городов остаются все еще слишком небольшими по размеру. Быть «слишком маленьким» для типичного китайского города означает потерю около 17 процентов чистого объема производства на рабочего, а для не менее четверти городов эти потери могут составлять от 25 до 50 процентов.<sup>105</sup>

Рисунок 4.1 Городские прибавки в потреблении домохозяйств могут быть значительными



Источник: расчеты группы WDR 2009 на основе 120 исследований домохозяйств в 75 странах.

### **Неоправданное предубеждение против размеров городов, а не их функций**

Перспективы процветания или даже выживания города зависят от того, насколько быстро данный участок земли будет приспособлен к меняющимся требованиям рынка. С учетом того, что земля представляет собой статичный фактор, критически важный для любого вида деятельности, выбор объектов для него, который обеспечивают города, влияет на диапазон внешних экономических эффектов, а также на характер и специализацию городских экономик. Чтобы быть привлекательными для инвесторов, город должен удовлетворять условиям доминантности или иметь растущие возможности в сферах недвижимости и обслуживания. К примеру, организации в области профессиональных услуг и финансов нуждаются в больших офисных площадях, которые легче обеспечить «вертикально», в высоких зданиях. Промышленность требует значительных территорий для фабрик, выпускающих товары, и для складов, где хранятся продукты и материалы. А секторы рекреационных услуг, туризма и развлечений требуют ярких и привлекательных для пешеходов и розничной торговли городских пространств.

Устойчивый рост города зависит от того, в какой мере и насколько легко он сможет приспособить свою территорию для различного использования в соответствии с изменяющимися потребностями рынка. 800 лет существования Гонконга, Китай, и 300 лет существования Нью-Йорка свидетельствуют о важном значении рынков, дающих нужные сигналы и участвующих в обновлении городов (см. врезки 4.6 и 4.7). В Нью-Йорке купеческая торговля выросла с появлением кораблестроительной отрасли. В свою очередь коммерция способствовала зарождению финансовой индустрии города. Торговцы Нью-Йорка процветали, пользуясь доступом не только к транспортной инфраструктуре (бухты, каналы, железные дороги), но и к вспомогательным услугам специализированных служб, не имевшихся в ту пору больше нигде (отплытие судов по графику, оптовые торговцы, судовые агенты). Позднее эти компоненты торговли создали основу для совместных вложений в финансовую структуру, а морское страхование обеспечило последующую основу для других форм инвестиций.<sup>106</sup>

Города, обладающие гибкими рынками земли и собственности и сопутствующими институтами – защиты прав собственности, обеспечения исполнения контрактов, финансирования строительства – будут, по-видимому, лучше развиваться в долгосрочном периоде, реагируя на меняющиеся требования рынка. Успешные города ослабили законы земельного зонирования, чтобы позволить богатым клиентам торговаться за дорогостоящие участки, и приняли гибкие регулирования землепользования, чтобы адаптироваться к изменению со временем их роли.

Достоинства агломерационных экономик обусловлены интенсивностью экономической активности. Они позволили начать дело и молодым компаниям информационных технологий в Кремниевой долине, и индусу-владельцу книжного киоска, расположенного вблизи других аналогичных киосков на дороге Дадабхаи Наорджи в Мумбаи. Хотя финансовый сектор Лондона в основном сосредоточен на нескольких квадратных милях районов Сити и Кэнери Уорф, получают выгоды и финансовые фирмы, расположенные в других местах в пределах Большого Лондона. Фирмы выигрывают от близости других фирм той же или другой отрасли, поэтому до тех пор, пока все не соберется вместе, они будут оставаться менее прибыльными даже если места, куда они перебираются, имеют более дешевые рабочие руки и землю.

Однако большие размеры города и плотность экономической деятельности приносят проблемы. Люди и фирмы и в развитых, и развивающихся странах платят за

#### **ВСТАВКА 4.6 Гонконг: рыночные силы указывали курс, правительство следовало ему**

Гонконг (Китай), занимающий территорию около 1 тысячи кв. километров – менее четверти площади Род-Айленда – начинался как рыбачий поселок. В 1200-х гг. этот холмистый и бесплодный остров испытал первый демографический бум, когда жители континентального Китая покидали страну, спасаясь от войны и голода. Гонконгцы зарабатывали себе на жизнь производством соли, добыванием жемчуга и торговлей рыбой. В период между 1650 и 1800 годами Гонконг был также военным аванпостом и морской базой, но его экономика продолжала опираться на торговлю. К концу второй мировой войны население острова сократилось до менее половины довоенной численности в 1,6 млн. человек.

В 1950-1960-х гг. Гонконг занимался производством пуговиц, искусственных цветов, зонтиков, текстильных изделий, эмали, обуви и пластмасс. Множество жителей обитали в незаконно построенных поселениях. Эти поселки способствовали распространению различных болезней, включая лихорадку/горячку («огонь Шек Кип Мей»), пока губернатор, реагируя на ситуацию, не приступил к возведению многоэтажных домов. Удобства в общественных домах были примитивными – кухни, например, коммунальными. Что

касается частного сектора, то в течение многих десятилетий он демонстрировал более значительную приверженность и интерес к реконструкции города.

В период 1960-1980 гг. правительство проводило эксперименты по обновлению города и его полной перестройке с целью улучшения условий окружающей среды, движения транспорта и коммунальных услуг. В последующие десятилетия гибкое планирование в области землепользования и участие частного сектора сыграли решающую роль в обеспечении территорий для жилищного строительства, торговли, промышленности, транспорта, рекреационных услуг и общественного использования. Сочетание этих факторов позволило Гонконгу превратиться в процветающий региональный центр бизнеса и финансовых услуг, каковым он остается и поныне.

Частный сектор Гонконга, опирающийся на традицию минимального государственного вмешательства, был главной движущей силой, стоявшей за преобразованием города. Правительство передало задачи по его реконструкции специализированной организации, в которой преобладают частные предприниматели.

*Источник: Adams and Hastings 2001.*



#### ВСТАВКА 4.7 Реконструкция и обновление: как Нью-Йорк стал большим городом

Нью-Амстердам был основан в 1614 г. как голландская колония. В 1664 г. он перешел в руки Британии и стал называться Нью-Йорком. Районы Манхэттен, Бронкс, Бруклин, Куинз и Стейтен-Айленд в 1898 г. были объединены, создав тот город, который мы видим сейчас. На протяжении всей своей истории Нью-Йорк постоянно перестраивался, реформируясь и обновлялся. Этот город, некогда бывший перевалочным пунктом для пушной торговли и морских перевозок – благодаря своей естественной бухте – сегодня является собой глобальным финансовым центром и региональным энергетическим источником для СМИ, искусства, инноваций в области информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и медицинских исследований. В нью-йоркской метрополии сегодня проживает более 18,7 млн человек, производящих ВВП в размере 1 133 млрд долларов, и она является второй после Токио крупнейшей городской агломерацией мира. В 2005 г. Нью-Йорк имел валовой городской продукт в 950 млрд долларов, что делает его крупнейшей региональной экономикой в США. Если бы он был страной, то по этому показателю занимал 17-е место в мире, впереди Швейцарии. А по производству на душу населения – 56 тыс. долларов – он стоит на втором месте в мире.

**Сохо (SoHo).** В 1970-е годы Сохо был сельскохозяйственным угодием. К началу 1800-х он стал преимущественно жилым районом, заселенным богатыми людьми, после которых вскоре появились и представители среднего класса. Быстрое развитие привлекло сюда в нужное время многие виды бизнеса. Вдоль Бродвея появились гостиницы, театры, магазины, особняки, залы песнопения, казино и публичные дома. Начиная с 1980-х гг. в районе стала обосновываться текстильная промышленность. К 1950-м гг. сюда стали стекаться деятели искусства, поскольку арендная плата снизилась из-за оттока людей, промышлен-

ности и торговли в верхнюю часть города. В октябре 1962 г. нью-йоркский Siti Club назвал Сохо «торговыми трущобами». Но сегодня этот район, когда-то именованный «Адской сотней акров», является оживленным коммерческим и торговым центром и домом для Университета Нью-Йорка.<sup>а</sup>

**Уолл-стрит.** Этот район один из самых известных и старейших в Нью-Йорке. Сегодня он является частью Manhattan Community District 1, который простирается к югу от Канел-стрит до оконечности Манхэттена в Бэттери Парк и включает Губернаторский остров. В районе расположены две крупнейшие мировые биржи – Нью-йоркская фондовая и NASDAQ.

Сначала улица называлась De Wall Straat по имени валлонов – бельгийских фермеров, которые в 1630 г. составляли большинство населения Новой Голландии, района вокруг Форта Амстердам. Главным товаром района был бобровый мех. Торговля подтолкнула развитие других видов деятельности – производства продуктов питания, лесоматериалов, табака – и, в конечном счете, стимулировала рабовладчество. В конце восемнадцатого века в начале Уолл-стрит рос платан, у которого собирались для заключения неформальных сделок торговцы и спекулянты. В 1792 г. эти операции были формализованы в т.н. «Соглашении платанового дерева» (Buttonwood Agreement), положившем начало Нью-Йоркской фондовой бирже.

**Мясной район.** В 1969 г., когда Винсент Инконильос въехал в чердачное помещение на Ганзеворт-стрит, этот район, где производилась упаковка мяса, был «ничьей» территорией. Он был перенасыщен невыносимыми запахами. Ниже по улице располагалась маринвальная фабрика, и г-н Инконильос, импортер испанских дынь, арендовал площадь на ее нижнем этаже. Помещение было усыпано остатками костей и мяса и переполнено муж-

чинами в окровавленных фартуках. Спустя четверть века новый облик мясного района как день от ночи отличался от прежнего.б Сегодня там по-прежнему действуют 35 оптовых компаний, торгующих мясом. Но там же теперь размещаются рестораны мирового класса, галереи искусства, магазины модных товаров и ночные клубы, которые выгодно использовали огромные площади бывшей фабрики. Цены на недвижимость взлетели вверх. Когда г-н Инконильос въехал в район, он платил 550 долларов в месяц. В 2007 г. Картайл Групп и Сит Ассет менеджмент приобрели два здания на Уэст 14 за 70 миллионов долларов.<sup>б</sup>

**Вильямсбург.** После Гражданской войны этот район превратился из процветающего торгового порта в богатый промышленный город. После сооружения Вильямсбургского моста многие богатые семьи, жившие в восточной части Манхэттена, пересекли Ист-ривер и переехали сюда для лучшей жизни. Когда в 1960-70-х гг. промышленность из Вильямсбурга ушла, он стал иммигрантским гетто. Однако низкая арендная плата также сделали его центром искусств. Район превратился в место проживания людей итальянского, польского, испанского и хасидского происхождения. В 2005 г. власти Нью-Йорка изменили его зонирование, что позволило создать открытые пространства, парки, доступное жилье и предприятия легкой промышленности. Сегодня арендная плата здесь составляет 700-900 долларов за квадратный фут, а цена новых застроек на береговой линии исчисляется миллионами.<sup>в</sup>

*Источники:* Seeman and Siegfried 1978; Shaw 2007; Biedermann 2007; Lynch and Mulero 2007.

- a. Seeman and Siegfried 1978.
- b. Shaw 2007.
- c. Biedermann 2007.
- d. Lynch and Mulero 2007.

проживание в городах свою цену. Средняя скорость движения автотранспорта в центре Лондона составляет 11 миль в час<sup>107</sup> – с такой скоростью столетие назад двигались конские экипажи. Пекин известен своим смогом от выбросов предприятий. В Мумбаи стоимость земли одна из самых высоких в мире. Повсеместно в городах отмечается высокий уровень преступности. Миллионы горожан обитают в трущобах, не имея элементарных услуг и удобств. Таковы издержки интенсивной деятельности и негативные последствия агломерации.

Главной причиной этих проблем является нехватка земли в районах, где ведется агломерационное хозяйство. Ограниченность земель означает, что по мере экономического роста они должны использоваться все более интенсивно. Возьмем, например, район Манхэттена в Нью-Йорке, площадь которого менее 35 квадратных миль. В 1800 г. плотность его населения составляла около 3 тысяч человек на кв. милю. К 1850 г. этот показатель вырос уже до 23,5 тысячи, а пик

пришелся на 1910 г. – 100 тысяч. Сегодня плотность населения в Манхэттене составляет порядка 70 тысяч человек на кв. милю. Поскольку предложение земли ограничено, ее использование со временем может свести на нет любые дальнейшие преимущества от агломерационной экономики. Чтобы компенсировать неизменность предложения одного фактора производства, нужно поставить на его место другой фактор – и рост небоскребов во многих крупных городах иллюстрирует эту замену земли капиталом. Другим примером может служить сооружение метро во многих крупных городах развитых стран. Однако такие замены имеют свои пределы, и растущая нехватка земли в городах ведет к росту аренды и негативным последствиям скученности для людей и фирм.

Улучшение транспортного сообщения, сокращающее экономическую дистанцию до районов интенсивной деятельности, фактически может сделать землю менее связывающим ресурсом. Действительно, длительное снижение стоимости перевозок

способствовало расширению городов. В 1680 г. площадь Лондона составляла только 4 квадратных мили, и на этой небольшой территории из-за трудностей поездок обитало более 450 тысяч человек. К 1901 площадь города увеличилась до 24 кв. миль, а средняя плотность населения снизилась до 79 тысяч человек на кв. милю. В 2001 г. этот показатель составил 13 203 человека при площади Лондона 627 кв. миль. Расширение города означает необходимость доставки миллионов пассажиров с окраин и огромных количеств товаров в розничную сеть, а также необходимость вывоза производимых промышленных продуктов. Все это ведет к перенасыщенности города, или к отрицательным сторонам крупномасштабности, которые снижают выгоды от агломерации.

Тем не менее ограничение роста городов не является ответом (на возникающие проблемы). Нет свидетельств того, что агломерационные эффекты мега-городов истощаются. Действительно, как показывают факты, в развивающихся странах количество автомобилей растет с увеличением душевых доходов, и этот процесс повторяет тот, который происходил в развитых странах.<sup>108</sup> Проблема, следовательно, больше связана с пространственной структурой города и инвестициями в инфраструктуру. В большей части развивающегося мира число автовладельцев увеличивается ежегодно на 15-20 процентов.<sup>109</sup> Однако большинство стран не в состоянии противопоставить этому приросту адекватное расширение транспортной инфраструктуры, поэтому движение на дорогах очень затруднено. Города в развивающихся странах выделяют на строительство дорог лишь половину от того количества земель, что выделяется в США. Но задача состоит не только в том, чтобы увеличить этот показатель. Таким городам, как Бангкок и Манила необходимы надлежащее управление и лучшее использование дорожного пространства. Проблема отчасти вызвана тем, что во многих городах ответственность за дорожную инфраструктуру переложена с центральных правительств на местные власти, которые не всегда располагают нужными ресурсами.

Вкупе с разной способностью разных отраслей извлекать пользу из агломерации, возникающие ограничения объясняют, почему экономическая деятельность в стране осуществляется не в одном городе, а, как правило, распределяется по многим центрам разного размера. Задача политических деятелей состоит в том, чтобы наилучшим образом ослабить сдерживающие факторы, создаваемые перегруженностью и перенапряженностью земель и ресурсов, с целью максимизации выигрышей от агломерационной экономики. Однако во многих случаях

эти ограничения усилились в результате неверной политики в области землепользования и провалов в планировании, которые только увеличили скученность (см. главу 7).

### *Ложная привлекательность «новых» городов*

Земля, на которой стоит Чикаго, не слишком отличается от других, менее населенных мест вокруг озера Мичиган. Однако разница в объеме экономического производства и уровне доходов домохозяйств между Чикаго и другими городами на побережье озера, принадлежащими Висконсину и Индиане, огромная. При 10-часовой поездке через Техас по шоссе 75, связывающему несколько штатов, зарплаты и цены на землю взмывают вверх в Форт-Уорте, Остине и Сан-Антонио и резко падают в населенных пунктах между ними. Трудно примирить эти огромные различия в экономической активности с незначительными различиями в физической географии; все выглядит так, как будто Сан-Антонио попросту отбрасывает промежуточные населенные пункты в тень. Чтобы совладать с экономическими силами, необходимо лучшее понимание экономической географии, описывающей внешние эффекты. Однако правительства развивающихся стран, похоже, не всегда обладают таким пониманием или способностью оценить экономические силы.

Изучение инициатив по созданию новых городов – в Египте, Бразилии, Венгрии, Индии и Венесуэле – приводит к трезвым выводам. Бразилия перевела свою столицу с побережья в западно-центральный район на 900 км вглубь. Венесуэла в 1950 г. решила сделать город Сьюдад Гуаяна в южной части страны «полюсом промышленного роста» для центрального и южного регионов, чтобы он вытягивал людей и рабочие места из уже и без того быстро растущего столичного региона на севере. Во многих бывших плановых экономиках более распространенной практикой было строительство промышленных центров для ускорения индустриализации. В Венгрии в качестве «города стали» был спроектирован Дунауйварош, Тизауйварош (пока не нашел) стал «городом химии», а Казинцбарчика – центром добывающей и тяжелой промышленности. Советский Союз сделал Магнитогорск городом металлургии в регионе, обладающем значительными ресурсами железной руды, чтобы бросить вызов своим капиталистическим конкурентам.

Некоторые новые города были возведены вокруг крупных центров, чтобы ослабить давление, которому они подвергаются. Нави Мумбаи, заложенный в 1972 г., был призван стать городом-близнецом Мумбаи

и разгрузить его. Египет начал в 1970-е гг. совершенно новую программу строительства городов вокруг Каира и на отдалении от него, чтобы создать «новую демографическую карту» страны; работы все еще продолжаются. Многие из таких городов проектировались по экономическим причинам, но некоторые и по политическим мотивам. Достигли ли они своих целей? В основном, нет.

- Новые города функционируют лучше, когда расположены неподалеку от более крупных и успешных центров. Однако зачастую по вине правительств они сталкиваются с теми же проблемами, которые как раз и побудили правительства основать их, – прежде всего это неспособность управлять большими центрами. Иначе говоря, власти, плохо руководившие большими старыми городами, будут плохо управлять и небольшими новыми.
- Новые города действительно привлекают людей – порой даже больше, чем планировалось, – но часто не тех, которые предполагались. Иными словами, правительства могут основывать города (не столицы), которые иногда становятся жизнеспособными – но жизнеспособными не по тем причинам, какие ожидалось правительствами.
- Эти города привлекают людей в силу цикла причин и следствий, который

выявляет новая экономическая география: рабочие и предприниматели приезжают в поисках рынков, а потом прибывают новые люди, потому что рынки уже появились. Однако цена возможности может быть огромной, потому что альтернативой мог бы быть более органичный рост других районов. То есть, частным агентам приезжать в такие города смысл есть, поскольку там уже работают и другие, но в масштабах страны это может привести к большим потерям в эффективности. Выбор для города «плохого» местоположения не обязательно приводит к провалу начинания в силу циклических причинно-следственных связей, однако это означает, что экономическая цена ошибки будет больше, а не меньше, поскольку страна будет оплачивать издержки в течение длительного времени.

- Новые нестоличные города добиваются успеха тогда, когда их функции и местоположение были в течение времени определены рынками, и в тех случаях, когда правительства ускоряют их рост путем координации инвестиций в инфраструктуру, жилищное строительство и общее управление.

По этим причинам города и городские центры следует рассматривать как агентов рынка, которые так же, как фирмы и фермы, обслуживают его потребности.

# Фактор мобильности и миграция населения



Наиболее оживленное перемещение возникает ежегодно по всему миру с приближением первых чисел февраля, поскольку миллионы китайцев возвращаются к своим семьям, чтобы вместе встретить Новый год по лунному календарю. В 2006 г. с намерением отметить наступление года Собаки только из Шанхая уехало 11 млн чел, а 10 млн приехали в этот город; всего на последний день праздников 60 млн чел. оказались в числе перемещенных. В феврале 2008 г. гололед и снегопады расстроили планы 200 млн чел. по всему Китаю навестить своих родственников на Новый год. Аналогично в США в период празднования дня Благодарения, миллионы людей заполняют дороги, аэропорты, автобусные и железнодорожные вокзалы. Число маршрутов, протяженностью более 50 миль выросло почти до половины, при этом около 10 млн чел. в день приходится на пассажиропотоки в выходные дни, что в два раза превысило средний дневной показатель за последний год<sup>1</sup>. Рост количества путешествующих в выходные дни в любой стране, бедной или богатой, говорит о том, как возросло число людей живущих и работающих далеко от тех мест, где они родились.

Данная глава посвящена перемещению рабочей силы и капиталов, его влиянию на концентрацию экономической активности, а также проблемам воздействия потоков этих факторов на дифференциацию благосостояния, возникающую в результате процессов экономической концентрации. Отмечено, что передвижение именно рабочей силы происходит по двум причинам. Несмотря на то, что некоторые страны и регионы по-прежнему испытывают недостаток в инвестициях, национальные реформы и международные соглашения, проводимые с 1970-х гг. уничтожили основную массу ограничений на вывоз капитала. Скудость капитала в некоторых местах такова, что

его количество недостаточно для создания действенных барьеров для внешних инвестиций, и одновременно, достаточно избыточно для создания благоприятных условий для инвестирования<sup>2</sup>. В условиях глобализации экономики капитал мобилен, и должен иметь высокую скорость оборачиваемости. Рабочая сила, напротив, тяготеет к меньшей мобильности из-за языковых и культурных различий. Во-вторых, наличие прочного политического консенсуса, способствует притоку капитала в виде прямых иностранных инвестиций, даже если такой консенсус в ряде стран подчас не полностью закреплен политически и сохраняются некоторые внутренние и внешние трудности и противоречия. По сравнению с капиталом, рабочая сила представляет собой объект действия большего числа политических ограничений, а также явных и неявных барьеров. Новизна во взглядах и подходах к этим проблемам связана с одновременным процессом агломерации экономик и человеческого капитала. Основываясь на таком подходе, в данной главе приводится аргументация в пользу создания условий для свободного передвижения людей.

Классические учебники утверждают, что факторы производства, такие как труд и капитал, перемещаются туда, где они могут получить наибольший доход, и это возможно в местах, испытывающих недостаток в этих ресурсах. При этом более точно сформулировать политику возможно лишь учитывая важность того обстоятельства, что рост нормы прибыли происходит с ростом размеров производства, т.е. эффект масштаба производства. В противоположность неквалифицированной рабочей силе, низкотехнологичным средствам производства и капиталу, высококвалифицированная рабочая сила, олицетворяющая человеческий капитал, уровень образования работников, наделенность мастерством и способностями, будут приносить более

высокий экономический результат там, где все перечисленное выше в изобилии, а не является редкостью. Это объясняет скопление талантливых и одаренных личностей в крупных городах, миграцией предпринимателей в наиболее развитые районы страны, и ростом численности квалифицированных мигрантов в более богатые страны, в те места, где их способности не окажутся редкостью, но, тем не менее будут высоко оценены. Осознание растущей полезности развития человеческого капитала, в областях, где это уже принесло накапливающиеся изменения, наводит на мысли о том, что правительства всеми силами должны стремиться к ускорению роста и сокращению территориальных различий в стандартах уровня жизни населения.

Однако, ответственные высокопоставленные политики большинства развивающихся стран (особенно это касается стран Африки к югу от Сахары), как это было установлено в более ранних изданиях по проблемам миграции, должны быть обеспокоены ростом безработицы в городах, перегруженностью городского транспорта и других служб, социальной напряженностью в жизненно важных с экономической точки зрения сферах, а также проблемой «утечки мозгов». В результате многие страны все еще сохраняют ограничения на передвижение населения. Даже явные или неявные ограничения, хотя и не являются эффективными в сдерживании потоков перемещающихся масс населения, тем не менее, создают ненужное напряжение и издержки упущенных возможностей экономического роста и сокращения различий в стандартах уровня жизни.

И, хотя, в настоящее время исследователи гораздо менее скептически настроены в отношении преимуществ миграции рабочей силы, ответственные политики как в развитых, так и в развивающихся странах, не имеют однозначного мнения по этому вопросу. Чему же они могут научить друг друга? Документы, приведенные в этой главе свидетельствуют о разобщенности и несвязанности в выводах, сделанных в исследованиях последних лет, а также в проводимой, как в развитых, так и в развивающихся странах политике, что говорит о происходящих переменах во взглядах и подходах к этой проблеме.

Следует иметь в виду следующие три обстоятельства:

- **Факты, касающиеся миграции рабочей силы носят неожиданный и непредсказуемый характер. Несмотря на то, что вопросы международной миграции удерживаются в центре внимания масс-медиа, очень значительные массы населения перемещаются между различными населенными пунктами**

**внутри самих стран, и не из сельской местности в города, а из экономически отсталых районов – в более развитые городские**<sup>3</sup>. Несмотря на то что процесс переселения в крупные города набирает темпы, особенно в Южной и Восточной Африке, наиболее значительные примеры внутренних перемещений в развивающихся странах связаны с исходом населения из отсталых сельских местностей, таких как западная Кения и Бихар в Индии в наиболее развитые сельскохозяйственные районы, такие как Центральные высокогорные районы и Пенджаб, при этом большая часть этих миграционных потоков носит временный характер<sup>4</sup>. В случаях, если люди перемещаются через границы национальных государств, они не удаляются на слишком большие расстояния<sup>5</sup>. Большая часть миграционных процессов происходит внутри мировых региональных образований соседствующих государств, что особенно справедливо в отношении развивающихся стран<sup>6</sup>.

- **Процессы перемещения капиталов и рабочей силы подгоняются выгодами агломерации.** Более ранние работы по теории миграции основывались на положении об избыточности рабочей силы, фиксированных «экзогенных» темпах роста, и создании рабочих мест, – все эти концепции рассматривали выездную миграцию высококвалифицированного населения как травмирующий фактор и экономические потери. Согласно новым теоретическим воззрениям миграция, обусловленная действием экономических сил, представляет собой позитивный и селективный процесс. Вопросы взаимодействия агломерации и миграции рабочей силы будут изложены далее.
- **Политический вызов состоит не в том, как оградить домохозяйства от необходимости перемещения, а в том как оградить их от неоправданного перемещения.** Вместо того чтобы бороться с надвигающейся на рабочих и их семью грядущей агломерации экономик, правительства должны направить свои усилия на уничтожение тех причин, которые подталкивают людей к тому, чтобы те покидали свои родные места. Решая эти вопросы они смогут повысить качество миграции и ускорить экономический рост. Перемещение рабочей силы, обусловленное действием экономических причин приводит к концентрации больших масс населения и наиболее способных людей в отдельных местах и будут способствовать дополнительным выгодам агломерации в этих местах и издержкам перенаселения.

### От меркантилизма к глобализации, к автаркии и обратно

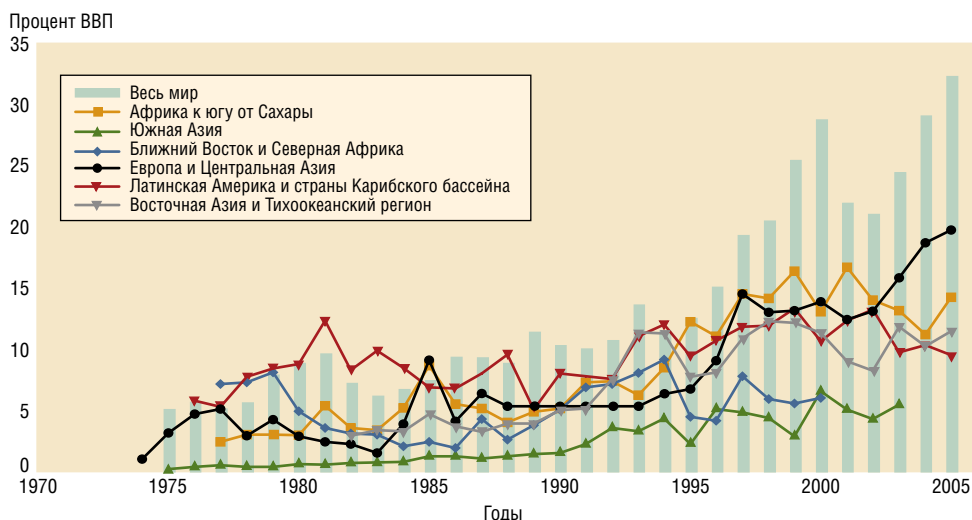
Ограничения на отток капитала, рабочей силы и товаров разделило мировую экономику в период между двумя Мировыми войнами, но глобализация, достигшая максимального уровня после окончания холодной войны в 1990-е гг., положила конец ограничениям и способствовала интеграции мировой экономики. Возросла мобильность капиталов как внутри стран, так и за пределами их границ. Мобильность международной рабочей силы, особенно неквалифицированной, стала снижаться после массовых перемещений в девятнадцатом веке и только

сейчас снова начала набирать силу. Но при этом ускорились процессы перемещения населения внутри стран. Таким образом, за последние сто лет уменьшились расстояния, на которые перемещаются потоки рабочей силы, но барьеры при этом не только возросли (появилось больше границ), но неизбежно стали более труднопреодолимыми (возникло больше ограничений).

#### Перелив капитала: резкий рост с 1970-х гг.

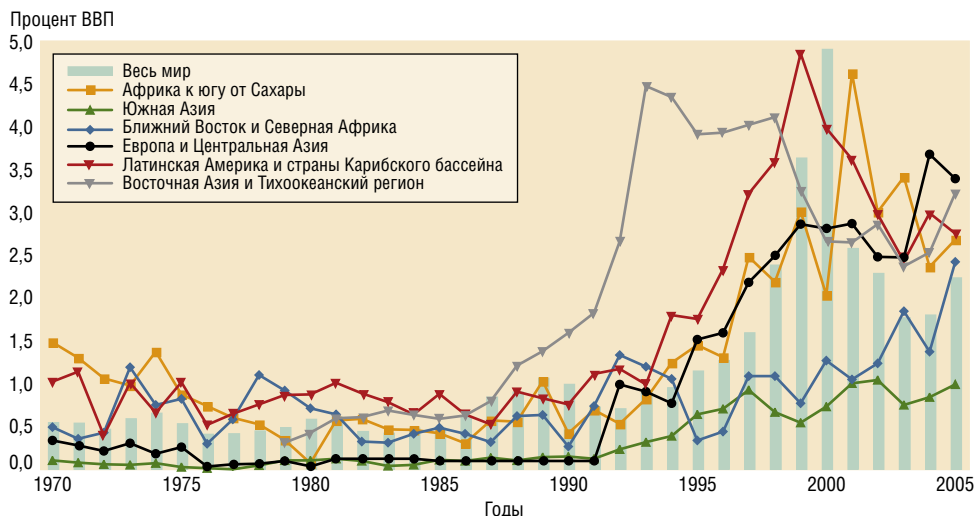
С начала 1970-х гг. происходит возрастание мобильности капитала, в особенности инвестиций и перемещение его через границы государств. Мир вернулся к ситуации подвижности капиталов, характерной для

**Рисунок 5.1** Нарастание международных потоков движения капиталов с начала 1970-х г. Валовые потоки частного капитала



Источник: World Bank 2007j.

**Рисунок 5.2** В настоящее время большая доля капитала поступает в виде прямых инвестиций. Прямые иностранные инвестиции, чистая величина поступлений



Источник: World Bank 2007j.

периода накануне Первой Мировой войны. С 1880 по 1914 г. постоянно растущая часть мировой экономики функционировала в условиях классического золотого стандарта и мирового финансового рынка, центр которого находился в Лондоне. Курсы обмена валют Фиксированные, определяемые на основе золотого стандарта и поддерживающий их стабильный и надежный порядок обязывали страны неукоснительно соблюдать дисциплинарные нормы. Процентные ставки проявляли тенденцию к сближению и капитал сравнительно легко преодолевал границы государств, испытывая при этом только технические ограничения. Страны за пределами Европы, переживавшие более стремительную индустриализацию – в Америке и Азии, – занимали свое место растущей мировой экономике<sup>7</sup>.

Плавное изменение экономической ситуации в мире было нарушено двумя мировыми войнами и глобальным экономическим откатом в период между ними. С 1914 по 1945 г. для достижения национальных интересов применялась монетаристская политика, политика собственных целей, а также торговая стратегия «разорения ближнего», которая предполагала строгий контроль за движением капиталов. Международные потоки капиталов иссякали, а иностранные инвестиции вызывали недоверие и подозрительное отношение. В результате цены и процентные ставки в странах пришли в полный разномыслие. Даже в период действия Бреттон Вудской системы, с момента окончания Второй Мировой войны до 1971 г., когда страны пытались восстановить глобальную экономику, было трудно развеять страх перелива капитала, характерный для довоенных лет. Напротив, вводились меры по контролю за капиталом с целью предотвратить валютный кризис.

Однако растущие объемы торговли могут способствовать затруднению в ограничении перелива капитала, с начала 1970-х, такие ограничения начали исчезать. Фиксированные обменные курсы были отменены, начала создаваться экономическая среда, позволяющая размещать потоки капитала и способствующая развитию рынков. Политическая стабильность, структурные преобразования и регулятивные структуры, снижают риски для иностранных инвестиций в развивающиеся страны и рынки капитала переживают подъем. К 2000 г. в мобильности капиталов был достигнут уровень 1914 г.<sup>8</sup>

Капитал стал наиболее подвижным фактором производства. Сближение реальных ставок процента, сокращение разрыва между ставками по депозитам и процентной ставкой по кредитам и снижение рисков по выплате государственных долгов развивающихся стран составляют признаки той международной обстановки, которая спо-

собствует притоку капитала в те сферы, где он хотел бы работать, даже если это происходит против воли и желания населения. Напротив, последние сравнительные исследования предельной производительности капитала между странами с высокими доходами и странами с низкими доходами показывают некоторые признаки разнотенденций, препятствующих проникновению капиталов в бедные страны, объясняемое более низкой эффективностью и недостатком комплементарных факторов<sup>9</sup>.

### **Перемещение потоков рабочей силы через границы государств стало кивалось с преградами в течении большей части двадцатого века**

Аналогично процессу передвижения потоков капитала, пик которого приходится на конец девятнадцатого века, интенсивность перемещения рабочей силы через границы государств снизилась и оставалась на таком уровне в течении большей части двадцатого столетия, что сопровождалось ростом экономических барьеров накануне Великой депрессии и Второй Мировой войны. Географы в течении длительно времени регистрировали перемещения людских потоков, начиная с ранних периодов миграции

**Таблица 5.1** В конце XIX в. большинство международных мигрантов происходило из наиболее обеспеченных стран Европы

Основные страны-поставщики эмигрантов в 1900 и 2000 гг.

Основные страны-поставщики эмигрантов в 1900	Процент уезжающих от общей численности населения страны в 1900	Основные страны – поставщики эмигрантов в 2000	Процент уезжающих от общей численности населения страны в 2000
Британские острова	40,9	Мексика	10,0
Норвегия	35,9	Афганистан	9,9
Португалия	30,1	Марокко	9,0
Италия	29,2	Великобритания	7,1
Испания	23,2	Алжир	6,7
Швеция	22,3	Италия	5,7
Дания	14,2	Банладеш	5,0
Швейцария	13,3	Германия	4,9
Финляндия	12,9	Турция	4,5
Австрия – Венгрия	10,4	Филиппины	4,3
Германия	8,0	Арабская республика Египет	3,5
Нидерланды	3,9	Российская Федерация – Польша	2,4
Бельгия	2,6	Пакистан	0,9
Российская Федерация – Польша	2,0	Индия	0,8
Франция	1,3	США	0,5
		Китай	
<b>Европа</b>	<b>12,3</b>		
Япония	0,9		
Всего (Европа и Япония)	11,1	Всего (по перечисленным странам)	1,9

Источник: Massey 1988, Parsons and others 2007, цит. по: Ozden and Schiff 2007.

населения из Африки в Европу и Азию<sup>10</sup>, до момента возрождения передвижения через границы государств. Они выделяют четыре периода в истории современной миграции: торговый, индустриальный, автаркистский и постиндустриальный<sup>11</sup>.

В течении торгового периода, датируемого с 1500 по 1800 гг., по миру передвигались в основном европейцы. Аграрии-колонисты, чиновники и должностные лица, художники, предприниматели и бежавшие преступники, в большом количестве эмигрировавшие из Европы. В последовавший затем индустриальный период, который иногда рассматривают как первый этап экономической глобализации, количество эмигрантов из Европы оценивается в 48 млн чел., что составляло от 10 до 20% от общей численности населения (см. табл. 5.1)<sup>12</sup>. В противоположность современной международной миграции, перемещение людей через границы в первые два периода не было обусловлено недостаточным уровнем экономического роста или развития в стране отправления. Напротив, на изломе девятнадцатого и двадцатого столетий первая в списке индустриальных и наиболее развитых стран Великобритания далеко опережала все остальные страны, являвшиеся крупнейшими поставщиками эмигрантов<sup>13</sup>.

Длительный период автаркии и националистических тенденций в экономической политике начался с 1910 г. Были введены беспрецедентные ограничения в области торговли, инвестиционной деятельности и

иммиграции, душившие процессы перемещения капиталов и рабочей силы. Слабые и редкие потоки международных мигрантов, состоящие в основном из беженцев и изгнанников, не имели никакого отношения к экономическому развитию.

Постиндустриальный период в истории миграции начался в 1960-х г. и проявился в новых формах, положивших конец преобладанию потоков из Европы. Началось перемещение людей из стран с меньшим уровнем доходов в более богатые страны с растущим числом мигрирующей рабочей силы из Латинской Америки, Африки и Азии. В 1970-х гг. страны, бывшие до сих пор источниками мигрантов в государства Северной Европы и Америки, такие как Италия, Португалия и Испания, начали принимать иммигрантов из Африки и стран Ближнего Востока. В конце 1970-х гг. рост благосостояния богатых нефтяными месторождениями государств Персидского залива сделали их новыми пунктами назначения мигрантов. И, наконец, в 1980-е гг. миграция в страны Восточной Азии не ограничивалась Японией и распространилась на такие страны как Гонконг (Китай), Республику Корею, Малайзию, Сингапур, Тайвань (Китай) и Таиланд.

На сегодняшний день 200 млн чел. имеют иностранное происхождение, что приблизительно составляет 3% всего населения мира<sup>14</sup>. Величина потоков мигрантов варьирует: от 2% роста в период между 1970 и 1980 гг. до 4,3% с 1980 по 1990 гг. и до 1,3% с 1990 до 2000гг. Наибольшее число эмигрантов выезжает теперь из стран со средними дохо-

Таблица 5.2 Поблизе к дому: крупнейшие международные потоки рабочей силы происходят из соседних стран

Процент международных мигрантов, зарегистрированных как двустороннее перемещение населения между парами соседних стран/ регионов, прил. 2000

Countries/ regions of origin	Destination countries/regions												
	USA	Canada	UE15 & EFTA	AU & NZ	Japan	HI MENA	LAC	ECA	MENA	AFR	EAP	SAS	Total
USA	n.a.	0,16	0,34	0,04	0,02	0,03	0,43	0,04	0,05	0,03	0,15	0,02	1,29
Canada	0,54	n.a.	0,10	0,02	n.a.	0,01	0,02	0,01	n.a.	0,01	0,01	0,01	0,74
EU15 & EFTA	2,22	0,98	5,59	1,13	0,01	0,14	0,68	0,78	0,16	0,39	0,20	0,19	12,47
AU and NZ	0,06	0,02	0,16	0,23	n.a.	n.a.	n.a.	0,01	n.a.	0,01	0,03	0,01	0,55
Japan	0,28	0,02	0,06	0,02	n.a.	n.a.	0,04	0,01	n.a.	n.a.	0,05	0,01	0,50
HI MENA	0,10	0,03	0,06	0,01	n.a.	0,12	n.a.	0,02	0,72	0,01	0,04	0,03	1,14
LAC	10,22	0,36	1,45	0,05	0,13	0,10	<b>2,07</b>	0,17	0,08	0,14	0,14	0,25	15,15
ECA	1,27	0,39	4,75	0,26	n.a.	0,92	0,07	<b>16,98</b>	0,33	0,34	0,18	0,41	25,88
MENA	0,47	0,17	2,85	0,10	n.a.	1,49	0,04	0,16	<b>1,79</b>	0,28	0,05	0,12	7,52
AFR	0,41	0,12	1,58	0,10	n.a.	0,25	0,02	0,11	0,18	<b>7,00</b>	0,03	0,16	9,97
EAP	3,32	0,71	1,09	0,63	0,54	0,48	0,06	0,14	0,14	0,09	<b>3,86</b>	0,27	11,32
SAS	0,83	0,31	1,13	0,12	0,01	2,66	0,02	0,13	2,07	0,14	0,37	<b>5,67</b>	13,46
Total	19,71	3,25	19,14	2,72	0,74	6,22	3,45	18,56	5,53	8,44	5,10	7,15	100

Источник: Parsons, Skeldon, Walmsley, and Winters 2007.

Примечания: AFR = Африка; AU = Австралия; EAP = страны юго-восточной Азии и Тихого океана; ECA = Европа и Центральная Азия; EU15 = 15 стран Европейского Союза; EFTA = Европейская Ассоциация свободной торговли; HI MENA = Страны с высоким уровнем доходов на Ближнем Востоке и в Северной Африке; LAC = Латинская Америка и страны Карибского бассейна; NZ = Новая Зеландия; SAS = Южная Азия; n.a. = не установлено.



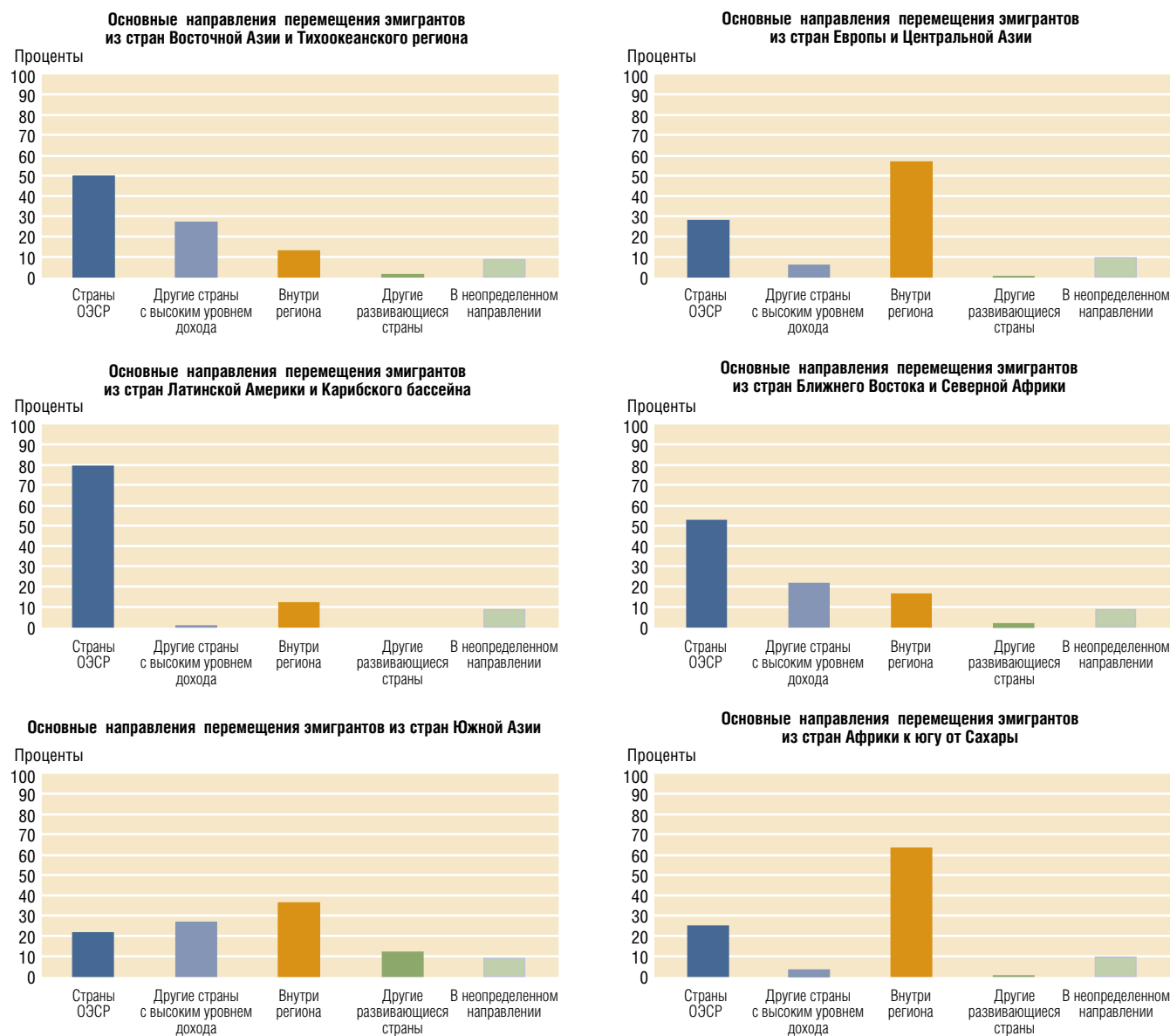
дами, в первых рядах которых Бангладеш, Китай, Арабская республика Египет, Индия, Мексика, Марокко, Пакистан, Филиппины и Турция (см. табл. 5.1). Однако, Италия, Германия и Великобритания по-прежнему занимают почти первые места в этом списке, насчитывая от 3 до 4 млн чел. эмигрантов в каждой из этих стран.

В противоположность 1960 и 1970 гг. международные мигранты не являются выходцами из беднейших, наименее развитых стран. В картине добровольного перемещения граждан за рубеж наметилась тенденция происхождения из быстро растущих экономик со снижающимся уровнем рож-

даемости. Эмиграция на сегодняшний день все реже происходит от отчаяния, а, скорее является последствием интеграционных процессов<sup>15</sup>.

Картина международной миграции также претерпевает изменения, меняя направление с Юг-Север на Юг-Юг<sup>16</sup>. При том, что три главных принимающих страны – США, Германия и Франция являются членами Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), в том же списке – Кот-д'Ивуар, Индия, Исламская республика Иран, Иордания и Пакистан – среди 15 пунктов назначения. Однако миграция рабочей силы их южных стран с низким и средним уров-

**Рисунок 5.3** Мигранты из Восточной Азии, Латинской Америки, Ближнего Востока и Северной Африки отправляются в основном в страны ОЭСР, но большинство мигрантов из Южной Азии и стран Африки к югу от Сахары не уезжают далеко от родных мест



Источник: Ratha and Xu 2008.

### ВСТАВКА 5.1 Региональная мобильность рабочей силы в странах Африки к югу от Сахары снизилась

Показатели миграции рабочей силы внутри регионов наиболее высоки в странах Африки к югу от Сахары, но с конца 1960-х гг. наблюдается их снижение. Более 60% процентов эмигрантов из стран Африки к югу от Сахары переезжают в другие страны региона. Более высокий уровень подвижности рабочей силы внутри региона по сравнению с остальным развивающимся миром частично является следствием большого числа сухопутных границ, однако при этом существует относительная проницаемость этих границ и трудности мониторинга потоков населения, пересекающих границы государств, несмотря на ряд принятых законных ограничений.

Мигранты составляли чуть более 3,5% населения стран Африки к югу от Сахары в 1960 г. и только 2,3% к 2000 г. В 1960 г. общая численность мигрантов по отношению к численности населения была наиболее высока в Южной Африке, чем в других частях региона, но с тех пор она снижалась и сравнивалась с показателями в Западной Африке (см. табл. Ниже). В Восточной Африке численность мигрантов снизилась значительно.

Добровольная миграция за границы государств в странах Африки к югу от Сахары, где такое перемещение населения обусловлено теми же причинами, что и внутри страны, а именно, осуществляется в: поисках возможностей трудоустройства и в целях диверсифи-

кации рисков изменения величины доходов. Напротив, что касается экономически обустроенного передвижения населения внутри одной и той же страны из отстающих областей в более благополучные районы, то в странах Африки к югу от Сахары этот процесс практически неотличим от перемещения через границы государств, где такое перемещение происходит на незначительные расстояния и в большинстве случаев никак не контролируется. При этом многие мигранты пересекают границу в связи с действующими официальными соглашениями между странами. С 1960 г. паутина двусторонних и многосторонних соглашений разрослась в попытках получить выгоды и поставить под контроль издержки мобильности рабочей силы между соседними государствами на субрегиональном уровне. В Западной Африке правительства государств предприняли попытки по контролю за перемещением населения внутри Экономического сообщества государств Западной Африки (ЭКОВАС), что оказало значительное влияние на объемы и состав перемещающихся потоков мигрантов в странах Африки к югу от Сахары. Основанное в 1975 г. ЭКОВАС имеет официальный протокол, разрешающий свободное перемещение населения, а также право проживания и получения гражданства в странах, являющихся членами Сообщества.

Сообщество развития стран Юга Африки (САДК), представляющее собой свободный

альянс девяти государств региона и образованное в 1980г., координирует проекты развития, связанные с уменьшением зависимости от ЮАР в годы апартеида. В определенной мере этот альянс стал условием для осуществления процесса перелива рабочей силы между государствами. Недавние беспорядки в ЮАР, выражавшие протест против иммиграции, стали причиной замедления развития процесса региональной интеграции и миграции. Кения, Танзания и Уганда организовали Восточноафриканское сообщество (ЕАС), региональную межправительственную организацию по межрегиональному сотрудничеству, идея которого уходит корнями в 1948 г., до объявления независимости. ЕАС, организация, набирающая силы как структура для экономической интеграции с 1999г., недавно ввела единый паспорт для всех граждан стран Восточной Африки, а также временные паспорта для ускорения процесса миграции рабочей силы.

Процесс перемещения рабочей силы через границы соседних государств в странах Африки к югу от Сахары следовало бы поощрять. Во время экономических спадов, разработчики политики в этих соседних странах переживали то же ксенофобское давление, что и руководители в богатых странах, от которых требовали отдавать предпочтение работникам из местного населения, и ввести ограничения на социальное обслуживание работников иностранного происхождения. Меньше чем одна треть правительств в странах Африки к югу от Сахары ратифицировали Международную конвенцию об охране прав всех рабочих-мигрантов и членов их семей. Для того, чтобы реально получить выгоды от мобильности рабочей силы для ускорения экономического роста, сопровождающегося процессами конвергенции между соседними государствами Африки к югу от Сахары, следует немало сделать для привлечения мигрантов, а также открыть каналы для осуществления денежных переводов в их родные страны.

Источник: Lucas 2006.

#### С 1960-х годов численность мигрантов в странах Африки к югу от Сахары снижается

На 1 тыс. жителей, по сопредельным регионам

Сопредельные регионы	1960	1970	1980	1990	2000
Восточная Африка	37,3	31,6	35,3	31,2	17,9
Центральная Африка	40,7	44,2	35,9	20,6	16,0
Южная часть Африки	49,7	40,6	33,3	34,5	30,6
Западная Африка	28,0	27,3	34,6	28,5	30,0
Страны Африки к югу от Сахары	35,6	32,8	35,0	29,0	23,0

Источник: ООН, Отдел народонаселения, цит. по: Lucas 2006.

нем дохода в богатые северные страны еще достаточно значительна и составляла 37% от величины международной миграции в 2000 г. Перемещение населения между северными странами составляет 16% и между южными-24%, при том, что основными пунктами назначения являются Аргентина, Китай, Кот-д'Ивуар, Индия, Исламская республика Иран, Иордания и Южная Африка.

Сложилась достаточно прочная тенденция для перемещения рабочей силы между странами-соседями, особенно это касается направления миграции Юг-Юг (см. табл. 5.2) Миграция рабочей силы имеет место в основном между странами, имеющими общую сухопутную границу<sup>17</sup>. В то время как 30% иммигрантов в США, 20% во Францию и 10% в Германию происходят из стран, с которыми

имеется общая граница, 81% иммигрантов в Кот-д'Ивуар, 99% в Исламскую республику Иран и 93% в Индию происходят из соседних пограничных государств.

Международные мигранты склонны оставаться внутри своего региона, в соседних странах, особенно это верно в отношении развивающихся стран, наиболее ярко выражено в странах Африки к югу от Сахары. (см. рис. 5.3) При том, что 17% зарегистрированных мигрантов на 2000г. являются выходцами из Европы и Центральной Азии, хотя большая часть случаев миграции происходит из-за изменения границ и нового смысла самого понятия «иностранного происхождения» в этих странах. Второй по величине показатель перемещения рабочей силы внутри одного и того

же региона имеет место в странах Африки к югу от Сахары. (см. вставку 5.1)

Трансграничная миграция внутри субрегиональных образований соседствующих стран имеет четкую направленность в те страны, которые служат своеобразным локомотивом экономического роста в развивающихся регионах. Это Кот-д'Ивуар в Западной Африке, Таиланд для стран района Большого Меконга в Южной Азии (см. вставку 5.2) и Аргентина для Боливии, Чили, Парагвая и Перу. Но дело не только в расстоянии. Различия в типах языка и культур также определяют картину международной миграции, которая почти наполовину направлена на страны со схожими языками. Конечно языковая общность и прочие культурные особенности усиливают эффект близости.

Непосредственно после окончания Второй Мировой войны, в период стремительного развития экономики, происходило снижение неравенства в оплате труда, а объем притока рабочей силы из-за границы был незначительным, вопросы международной миграции не были по-настоящему политически острыми. Но после 1975 г., как только началось снижение темпов экономического роста в странах с высокими доходами, стало возрастать неравенство в оплате труда, а объем международной миграции начал разбухать, эмиграция стала горячей темой в предвыборных дебатах политиков. На самом деле, селективный метод «управляемой иммиграции» впервые введенный в Австралии и Канаде в 1980-х гг. стал популярным во всех странах с высоким доходом, являвшихся объектами эмиграции<sup>18</sup>.

С переходом к глобализации после окончания «холодной войны», возобновилось перемещение рабочей силы через границы государств, но правительства ввели количественные ограничения на въезд и пытались воздействовать на параметры иммиграции. Ситуация коренным образом отличалась от «первого периода глобализации» в девятнадцатом столетии, когда перемещение рабочей силы не встречало никаких препятствий. Ограничения на иммиграцию появились и укрепились в связи с ростом неравенства в оплате труда в принимающих странах, что имело большее значение, чем безработица и абсолютные размеры заработной платы. Эти ограничения становились более жесткими, когда международные потоки трудовых ресурсов возрастали и ослабевали в периоды проведения внутренних мер поддержки торговли<sup>19</sup>.

### **Внутренняя мобильность рабочей силы: быстрый рост, несмотря на ограничения**

В связи с техническими достижениями в области транспорта и совершенствования

### **ВСТАВКА 5.2 Миграция через государственные границы в субрегионе Большого Меконга**

Субрегион Большого Меконга (GMS) с населением 315 млн чел., охватывает такие государства, как Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, мьянма, Таиланд, Вьетнам, а также провинции Китая Гуанси и Юннань. Несмотря на значительные различия в уровне экономического развития среди входящих в него стран, субрегион является в высшей степени динамичным и за последние несколько лет имеет ежегодные темпы экономического роста в пределах 6%.

Высокая оплата труда в Таиланде, ускоренный рост и более благоприятный социальный и политический климат, привлекает людей, стремящихся выбиться из нищеты, в Камбодже, ЛНДР и Мьянме. Для Таиланда мигранты представляют резерв дешевой и легко приспособляющейся рабочей силы, позволяющей повышать конкурентоспособность в некоторых секторах экономики. По оценкам, только Таиланд располагает от 1,5 до 2 млн. законных и незаконных мигрантов из GMS. За счет их поступления Таиланд обеспечивает рост ВВП ежегодно на 0,5% ежегодно.

По некоторым оценкам, более половины приезжающих в Таиланд мигрантов получают легальные документы и задерживаются на длительные сроки, становясь нелегальными мигрантами. Среди мигрантов диспропорционально представлены молодые мужчины в трудоспособном возрасте. Приезжающие из Мьянмы, как правило, менее образованы и малограмотны по сравнению со средним уровнем коренного населения, что подталкивает их к миграции, или на негативный самоотбор. Позитивный самоотбор характерен для эмигрантов из Камбоджи, имеющих несколько более высокий уровень обра-

зования, по сравнению с населением, остающимся в их родных местах.

Переводы мигрантов из Таиланда в Камбоджу, ЛНДР и Мьянму по оценкам составляют от 117 млн долл. США до 315 млн долл.США в год. В Камбодже они имеют огромное значение, составляя до 91% доходов опрошенных домохозяйств в одной из главных провинций страны.

Большинство из этих мигрантов являются незаконными или незарегистрированными, что повышает их уязвимость, по той причине, что они не могут пользоваться услугами социального обеспечения из страха перед депортацией. Одной из самых серьезных проблем является доступность школьного обучения для детей, которые страдают также от отсутствия должного медицинского обслуживания. По схожим причинам взрослые из числа таких мигрантов редко получают лечение, а их дети часто не имеют прививок. Несмотря на выгоды от мобильности рабочей силы, легальные потоки перемещающегося населения достаточно слабые.

Страны, поставляющие мигрантов, как правило не располагают потенциалом для управления массовым экспортом рабочей силы и охраной их интересов за рубежом. Принимающие страны, как правило имеют слабо разработанные регулирующие меры в отношении мигрантов, часто предпринимаемые в спешном порядке, как реакция на уже свершившийся факт, если число мигрантов становится слишком значительным. Отсутствие адекватных законодательных и политических основ, что так типично для развивающихся стран, являющихся соседями по региону, повышает издержки (и риски) миграции и снижает возможные выгоды от нее.

Источник: World Bank 2006e.

инфраструктуры, мобильность рабочей силы внутри стран постоянно росла на протяжении всего двадцатого столетия, заметно ускорившись в последние два десятилетия. Объем и скорость внутренней добровольной миграции, бывшие предметом озабоченности для политиков в течении десятилетий, возросли вопреки предсказаниям<sup>20</sup>. Снижение сельскохозяйственного производства и развитие промышленности изменил распределение рабочей силы в странах с низким доходом и в группе стран со средними доходами, возникших в Южной Азии и странах Африки к югу от Сахары во второй половине двадцатого века, и задолго до этого в Восточной Азии и Латинской Америки. Миграция трудовых ресурсов из отсталых в развитые сельскохозяйственные районы остается доминирующим направлением внутренних перемещений населения в большей части развивающегося мира<sup>21</sup>, за исключением Латинской Америки, где преобладает передвижение населения между

### ВСТАВКА 5.3 Мобильность рабочей силы в Китае: от создания ограничений – вновь к созданию условий

Во второй половине XX в. Китай проводил внутреннюю миграционную политику, которая была одной из наиболее действенных среди всех, когда-либо наблюдаемых и исследуемых, сначала принесшую большие экономические выгоды, но по мере расширения масштабов нанесшую значительный ущерб экономическому росту и развитию. В настоящее время эта политика снова пересматривается.

В 1950-х гг. правительство стремилось стимулировать индустриализацию через проведение политики поощрения быстрой урбанизации. Домохозяйства стимулировали на переезд в города и сельскохозяйственные рабочие в массе своей, отвечали на призывы участвовать в реконструкции индустриализации развития. В результате таких усилий, городское население в Китае к 1953 г. выросло на одну треть, достигнув 78 млн чел. Первый пятилетний план (1953-1958гг.) приветствовал развитие городов, создавая рычаги для привлечения людей в города, что сопровождалось коллективизацией сельского хозяйства и учреждение коммун.

Явно в ответ, на превышавшие все ожидаемые размеры потоков переезжавших из сельской местности, правительство попыталось поставить заслон на их пути, централизовав прием на работу, ограничив выезд и вводя продуктовые карточки в городах. Но эти меры не смогли ослабить потоки уезжающих сельскохозяйственных рабочих и натиск на города усилился до такой степени, что правительство объявило мобилизацию миллионов китайцев на возвращение в сельскохозяйственные районы.

Затем в рамках политики «большого скачка» (1958-1960 гг.), правительство отказалось от каких-либо попыток контролировать приток рабочей силы, снова стремясь ускорить индустриальное развитие, побуждая к переезду в города новую волну рабочих. К 1960 г. численность городского населения в Китае увеличилась вдвое по сравнению с 1949г.

В 1960-х и первой половине 1970-х гг., численность городского населения падала, как следствие перемещения интеллектуальной и городской элиты в сельскую местность в ходе Культурной революции (1966-1976гг.). Затем, в связи с внезапным и резким поворотом политики, произошедшем в 1976 г., отток населения в города возобновился с новой силой. В начале 1980 г. внимание правительства опять переключилось на ускоренную урбанизацию. Несмотря на то, что миграции из сел в города лишь на 20% обеспечила рост китайских городов с 1949 по 1980 г., такие факты как перегруженность инфраструктуры и сферы услуг Шанхая и Пекина оказались в центре внимания разработчиков политики.

Система регистрации домохозяйств *hukou* стала главным политическим инструментом регулирования потоков рабочей силы. Она основана на четырех основных принципах:

- Миграция, особенно в городские районы должна разрешаться только в случаях, если, она сопровождается экономическим развитием.
- Миграция из села в город должно строго контролироваться.
- Необходимо контролировать перемещение между населенными пунктами с одинаковым размером численность населения.
- Следует поощрять перемещение из более крупных в мелкие населенные пункты, а также между сельскими районами.

По условиям *hukou* каждый человек имеет официальное место проживания, на что должно быть получено разрешение, аналогичное выдаче визы. Но в некоторые формы легальной временной миграции может быть разрешено вносить изменения в соответствии с величиной спроса на рабочую силу.

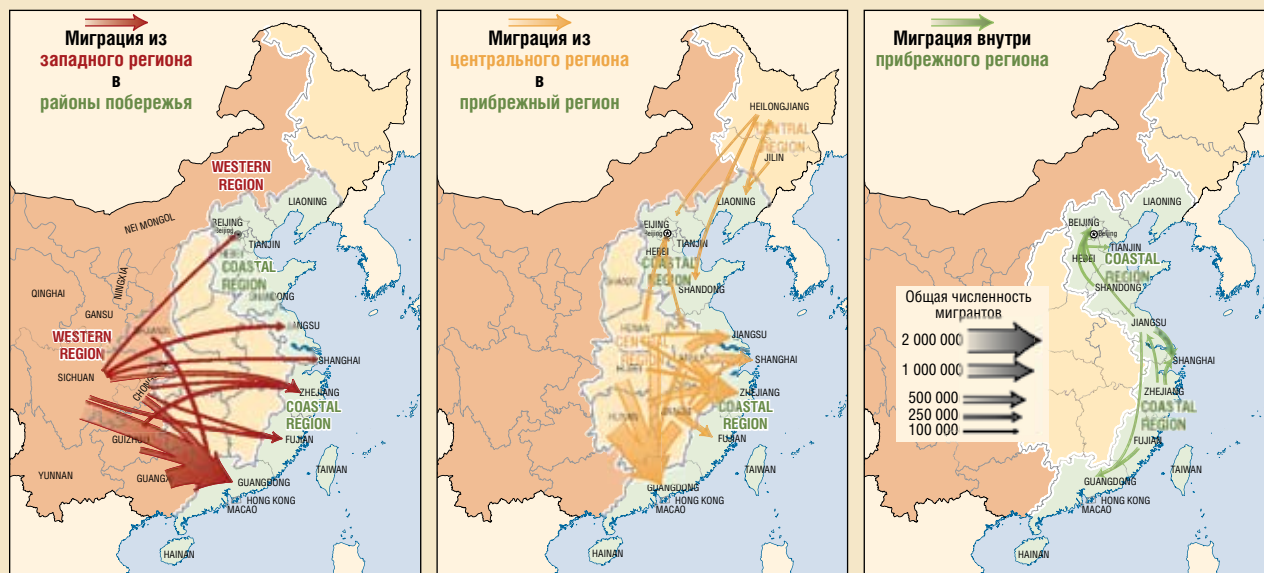
Поскольку степень озабоченности правительства размерами городов в Китае и темпами урбанизации имеет тенденцию к переменам, *hukou* может ужесточаться или ослабевать – например, через ослабление требований выполнения условия получения пищевого пайка только по месту проживания, или расширение прав временных мигрантов.

Несмотря на контроль, делаются слабые попытки разрешить более массовую миграцию в города, на основании «временного» статуса. Напротив, в последние 30 лет, потребности в рабочей силе подпитывали впечатляющее представление экономического роста в Китае, основанное на роли мигрантов, которые проживали временно, на законных основаниях, на деле же являлись постоянными резидентами.

В настоящее время снова оживилось перемещение людей из сельской местности в города. Мигрирует каждый пятый из жителей сельскохозяйственных районов, и мигранты составляют третью часть занятых в городах. В 2005 г. средний доход городского жителя был в три раза выше, чем у сельского. Механизация сельского хозяйства расширяет круг избыточной рабочей силы. В то же время китайская промышленность постоянно нуждается в недорогой рабочей силе.

Признавая возможные дивиденды в виде роста от разрешения свободного потока рабочей силы, правительство ослабило *hukou* в последние несколько лет, даже спо-

#### Индустриальный рост и концентрация в Китае сопровождаются массивным перемещением рабочей силы Внутренняя миграция в период 1995-2000 гг.



Источник: Huang and Luo forthcoming, на основе данных переписей населения Китая

### ВСТАВКА 5.3 Мобильность рабочей силы в Китае: от создания ограничений – вновь к созданию условий (продолжение)

собствуя миграции. Миграционные ограничения пошли на убыль. Рынок труда рабочей силы стал более эффективным. В то же время решения, принимаемые в связи с мобильностью рабочей силы, стали во все большей мере соотноситься с действием экономических факторов<sup>3</sup>. Начиная с пилотных программ, проводимых отдельными муниципалитетами, мигранты из сельскохозяйствен-

ных районов будут получать доступ к медицинскому обслуживанию и мерам социальной защиты населения, обучению, получению информации о рынке рабочей силы, помощи в поисках работы и возможности обращения в юридические инстанции в случае оскорбительного поведения со стороны нанимателя.

Недавние исследования полагают, что ограничения имели свою цену: размеры большин-

ства городов в Китае меньше, чем должны были бы быть<sup>5</sup>. В некоторых районах, таких как Чэнду и Чонцин власти снова начали создавать условия для ускоренной миграции из сел в города 9 см. Гл. 7).

Источники: авторский коллектив доклада WDR 2009. a. Poncet 2006.

b. Au and Henderson 2006a.

городами<sup>22</sup>. Миграция село – село из-за трудности документально учета, почти повсеместно игнорировалась<sup>23</sup>.

Миграция из сельской местности в города приобрела значение только с середины 1970-х гг., особенно в урбанизированных экономиках Южной и Восточной Азии, с ускорением развития промышленного производства и услуг. В Индии, где перемещение из бедных в богатые сельскохозяйственные районы традиционно являлось преобладающей формой внутренней миграции, в последние годы резко возросла численность переселяющихся из деревень в города. Миграция из бедного индийского штата Бихар увеличилась вдвое с 1970-х гг., причем преимущественно в города, а не в более благополучные сельские районы на северо-западе Индии, как это было в прежние годы. В Бангладеш две трети всего объема миграции из сельских районов происходит в города. И, наконец в Китае, с ослаблением требований к регистрации проживания, стала преобладать миграция из сельской местности в города (см. вставку 5.3).

Единообразные измерения внутренней миграции крайне редки. Из-за незначительного количества обзоров домохозяйств, которые позволили регулярно измерять мобильность рабочей силы, а также из-за полного разнообразия в формулировке вопросов, задаваемых по поводу миграции, подходящие для проведения сравнения показатели можно исчислить только для небольшого количества стран. Вопросы, имеющие отношение к миграции, более вероятно задаются в странах, имеющих опыт широкомасштабного перемещения рабочей силы, и где правительства озабочены проблемой миграции. Среди стран, перечисленных в табл. 5.3, представлены стабильные государства (такие как Аргентина и Коста-Рика), где миграция скорее всего имеет экономические мотивы, впрочем, как и страны, недавно пережившие конфликты (такие как Босния и Герцеговина, Демократическая республика Конго, Руанда и Сьерра Леоне), где все еще наблю-

дается всплеск внутренней мобильности населения из-за угрозы насилия.

#### Квалификация – движущая сила внутренней и международной миграции

На рубеже двадцатого столетия так и не произошло, и вряд ли произойдет когда-либо стремительный наплыв способных составить серьезную конкуренцию на рынке рабочей силы мигрантов из Европы. Однако совсем иной поток неквалифицированных рабочих, не имеющих ничего общего с квалифицированной рабочей силой, обладающей человеческим капиталом, – оказался на гребне волны миграции. Глобализация и селективная миграционная политика, похоже упростили перемещение квалифицированной рабочей силы внутри стран и за пределы их границ.

Внутри стран, образование и уровень подготовки по-прежнему определяет кто может, а кто не может переезжать, – особенно из сельских районов в города. Люди с более высоким уровнем образования наиболее часто мигрируют внутри своих стран (см. Рис. 5.4 и Рис. 5.5)<sup>24</sup>. Часто мигрируют временные, сезонные рабочие с недостаточным или отсутствующим образованием<sup>25</sup>. Но образование придает ускорение миграции рабочей силы, открывая возможность трудоустройства далеко за пределами родной страны и сокращая численность ищущих работу в странах направления массовой миграции<sup>26</sup>.

Образование также повышает шансы на успех уезжающих за границу. Международная миграция квалифицированных рабочих по сравнению с неквалифицированными с начала 1970-х гг. возросла во всех развивающихся регионах мира (см. рис. 5.6) Наиболее высокая доля квалифицированных эмигрантов (как процент имеющих образование) происходит из Африки, стран Карибского бассейна, и Центральной Америки. По данным на 2000 г. более половины граждан большинства стран Центральной Америки и островных государств Карибского бассейна, получивших университетское обра-

Таблица 5.3 Показатели мобильности рабочей силы широко варьируют по странам развивающегося мира

Страна и год составления обзора (расположены по численности наличествующих мигрантов)	Внутренние мигранты (% от численности населения в трудоспособном возрасте)	Недавние мигранты (менее пяти лет пребывания, % от общей численности населения в трудоспособном возрасте)	Недавние мигранты (% от численности внутренних мигрантов)	Страна и год составления обзора (расположены по численности наличествующих мигрантов)	Внутренние мигранты (% от численности населения в трудоспособном возрасте)	Недавние мигранты (менее пяти лет пребывания, % от общей численности населения в трудоспособном возрасте)	Недавние мигранты (% от численности внутренних мигрантов)
Босния и Герцеговина 2001	52,5	12,8	24,5	Коста Рика 2001	19,9	2,5	12,4
Парагвай 2001	39,0	7,3	18,7	Бразилия 2001	19,5	3,3	16,7
Боливия 2005	37,7	5,0	13,3	Сьерра-Леоне 2003	19,0	3,7	19,3
Марокко 1998	33,4	6,0	18,1	Никарагуа 2001	18,6	3,1	16,9
Азербайджан 1995	33,2	19,4	58,4	Гватемала 2006	17,5	3,3	19,1
Гондурас 2003	29,0	5,5	19,2	Гаити 2001	17,5	2,8	15,8
Боливарианская Респ. Венесуэла 2004	28,3	3,0	10,7	Аргентина 2006	17,2	1,4	8,1
Демократическая респ. Конго 2005	27,1	7,8	28,9	Киргизская Респ. 1997	16,2	4,7	29,2
Доминиканская Респ. 2004	26,9	4,0	14,9	Румыния 1994	15,1	1,9	12,8
Армения 1999	24,5	22,4	91,7	Хорватия 2004	14,7	1,2	8,0
Мавритания 2000	24,2	2,9	12,0	Болгария 2001	14,3	1,4	10,0
Албания 2005	23,9	4,1	17,3	Камбоджа 2004	14,2	2,8	19,4
Эквадор 2004	22,7	5,3	23,4	Таджикистан 2003	9,9	1,5	15,7
Вьетнам 1992	21,9	3,1	14,3	Монголия 2002	9,8	0,0	0,4
Руанда 1997	21,5	5,9	27,6	Казахстан 1996	9,3	1,4	14,7
Колумбия 1995	20,1	5,3	26,3	Мадагаскар 2001	9,3	0,0	0,0
				Мозамбик 1996	8,1	0,0	0,2
				Малави 2005	2,7	1,1	43,2
				Микронезия 2000	1,2	0,3	23,6

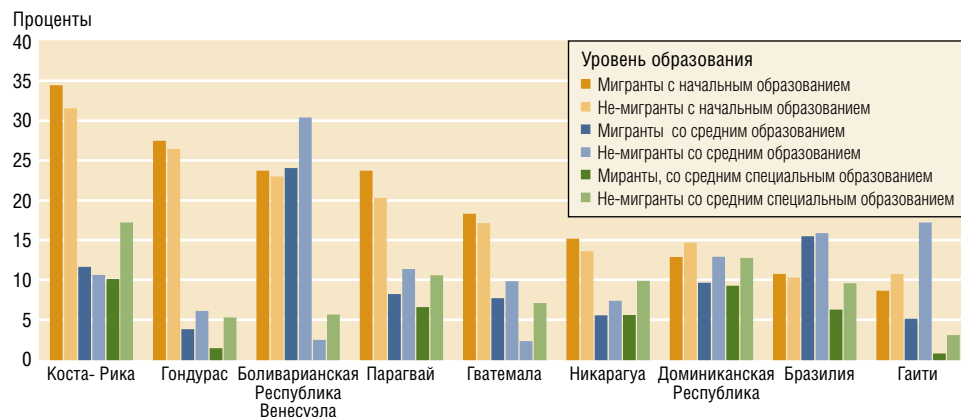
Источник: авторский коллектив доклада WDR 2009 на основании оценок, сделанных по результатам обзора.

Примечание. Внутренние мигранты — это лица, которые проживают не в тех местах, где родились. Под это определение не подпадают лица, вернувшиеся в места постоянного проживания в качестве мигрантов — т.е. лица, уезжавшие из мест, где они родились, но, не вернувшиеся обратно на момент составления обзора. Недавние мигранты — лица, прибывшие в течении пяти лет, предшествующих моменту составления обзора.

зование проживает за границей. И почти 20% квалифицированных работников покинули страны Африки к югу от Сахары<sup>27</sup>. Это можно истолковать как свидетельство того факта, что человеческий капитал стано-

вится более мобильным в международных масштабах, или, что «селективная» иммиграционная политика в богатых государствах деформирует структуру международной миграции в сторону фактора высокой

Рисунок 5.4 В Латинской Америке и странах Карибского бассейна внутренние мигранты имеют более высокий уровень образования, чем представители местного населения, остающиеся в местах проживания. Сравнение по уровню образования, проведенное между внутренними мигрантами и не-мигрантами в местах происхождения и на момент миграции



Source: WDR 2009 team drawing from selected household surveys.

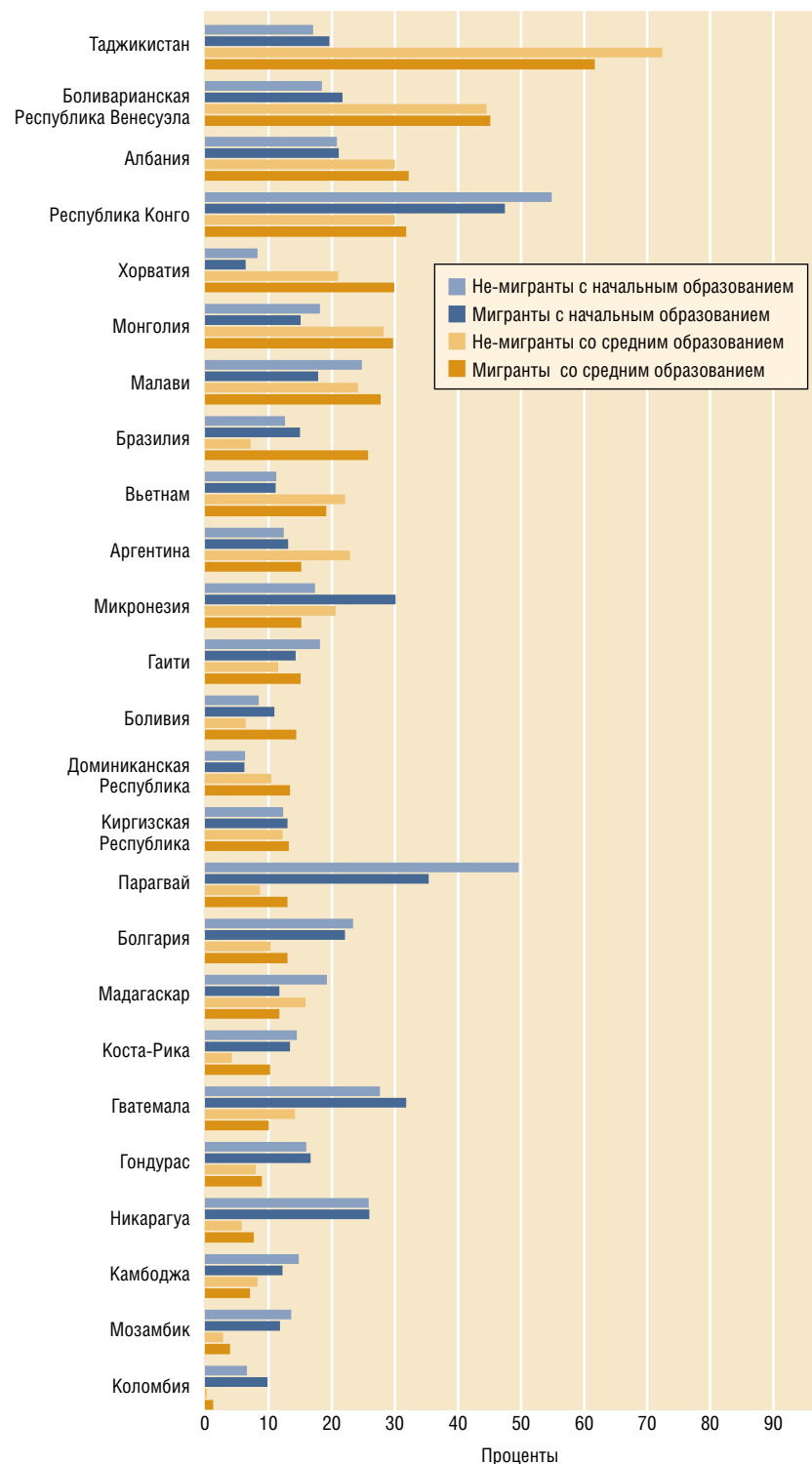
квалификации. Однако рост миграции квалифицированной рабочей силы, благодаря тому, что во всем мире растет уровень образования, наиболее ощутимо сказывается на странах, поставляющих большинство международных мигрантов. В терминах относительных показателей, количество отъезжающих за границу квалифицированных специалистов остается строго постоянной величиной как доля от общей численности квалифицированной рабочей силы, имеющейся в покидаемых странах. Человеческий капитал не столько более мобилен, сколько просто более доступен, что и является причиной растущего объема миграции<sup>28</sup>.

Быстрое развитие телекоммуникаций и других форм информационных технологий и средств связи привел к разделению понятий мобильности человеческого капитала и мобильности рабочей силы. С тенденцией, скорее напоминающей ускорение, большая часть эксплуатационного обслуживания промышленных предприятий и отраслей богатых стран сосредотачивается в т.н. «оффшорах», за пределами этих стран, в государствах с низкими и средними доходами, где человеческий капитал дешевле. То, что началось с экспорта услуг из индийского штата Бангалор по разработке и поддержке программного обеспечения фирм и компаний по всему миру, переросло в расцвет торговли услугами, требующими широкой профессиональной подготовки от обычного обслуживания клиентов коммуникационных систем – особенно из стран вроде Индии и Филиппин, где широко распространен разговорный английский язык, – и до составления финансовой отчетности и компьютерного обслуживания. Это пока еще не совсем то же, что экспорт «незримого» человеческого капитала по телефонным линиям или по Интернету, который заменил бы неквалифицированных работников. Однако, с появлением возможности разделения человеческого капитала и труда, информационные и коммуникационные технологии обеспечат в дальнейшем повышение мобильности квалификации применительно к населению.

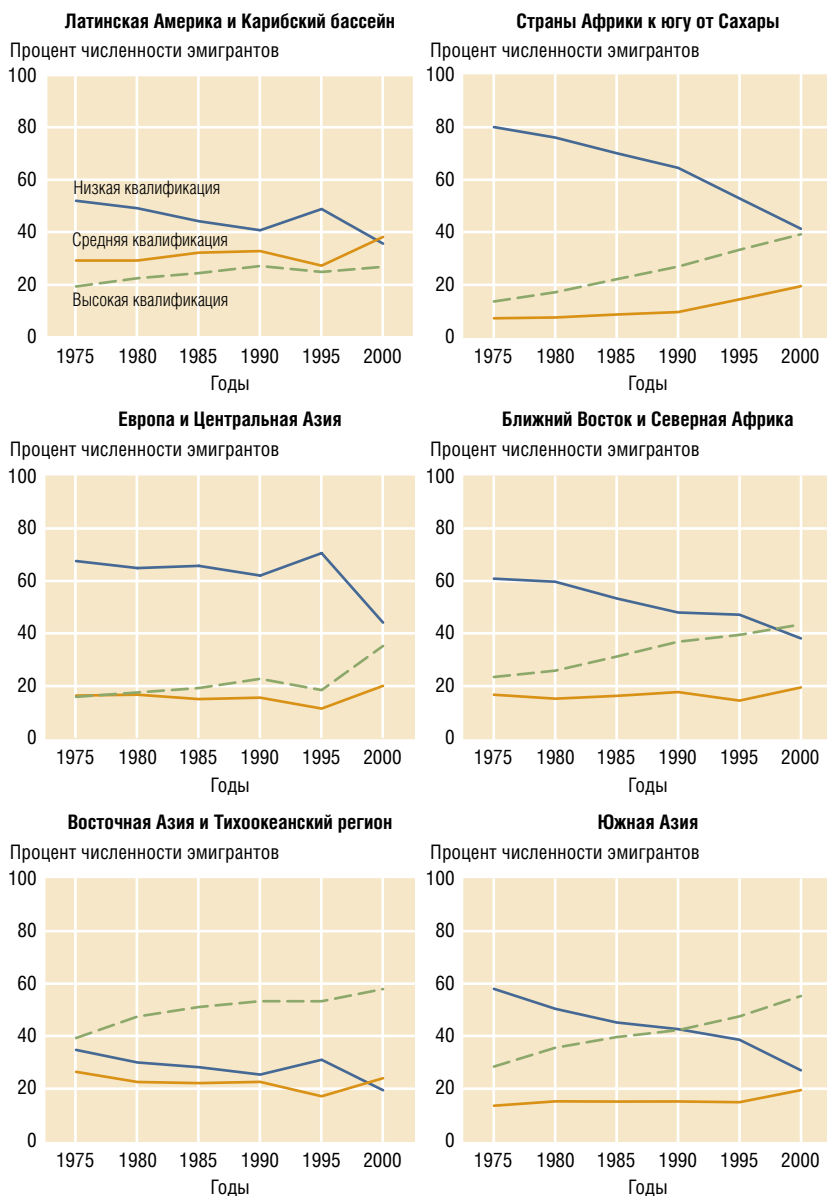
### Мобильность рабочей силы: результаты изучения поколением аналитиков

Два подраздела экономической литературы – по вопросам миграции рабочей силы и проблемам экономического роста, каждый из которых оказывал значительное влияние на ответственных политиков в развивающихся странах, до недавнего времени развивались каждое в своем направлении и независимо друг от друга. Однако, как следует из аргументов и доказательств, представленных в главе 4, эти два явления

**Рисунок 5.5 Внутренние мигранты лучше образованы, чем местные работники**  
Сравнение между внутренними мигрантами и местной рабочей силой в местах пребывания мигрантов



Источник: авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009, по результатам выборочного обследования домохозяйств.

**Рисунок 5.6 Мигранты из развивающихся стран приобретают более высокую квалификацию**

Источник: Docquier 2006.

тесно переплетены в реальности современного мира. Мобильность рабочей силы и добровольная миграция по экономическим причинам представляют собой человеческий компонент явления агломерации.

Что касается компаний, локализации и урбанизации экономик, они возникают как следствие обмена информацией между людьми при непосредственном общении. По той же причине человек более продуктивно трудится, находясь в окружении других людей, особенно это справедливо для лиц с высокой квалификацией. Процессы миграции и агломерации подпитывают друг друга. Происходит ли агломерация в наиболее развитых участках в какой-то географической местности, в наиболее развитых областях

страны, или в наиболее развитых странах региона, человеческий капитал устремляется в эти наиболее развитые районы. В самом широком смысле, миграция есть способ, которым человек, вложивший средства в образование или получение какой-либо квалифицированной специальности, может окупить свои капиталовложения.

Важная точка зрения, присутствующая в литературе по агломерации, что человеческий капитал способен получить большой доход там, где он присутствует в избытке, совершенно игнорируется в литературе по миграции рабочей силы. Погруженные в проблемы городской безработицы и запущенности быстро растущих городов на Юге, авторы первых исследований по проблемам миграции рабочей силы отстаивали идею ограничений<sup>29</sup>. Правительства нередко следуя этим предписаниям, проводило меры по борьбе с миграцией, имевшие минимальный эффект: потоки переселенцев из сельской местности в города, а также из отсталых в преуспевающие районы не ослабевали. Однако, влияние ограничений выражалось в сдерживании экономического роста и замедлении процесса конвергенции стандартов уровня жизни.

Рост прибыли за счет экономии на масштабах производства, а также внешний экономический эффект от образования кластерных зон – особенно связанных с переливом человеческого капитала, сделали явными и ощутимыми результаты в росте и благосостоянии, подтверждавшие выигрешность мер, способствовавших перемещению рабочей силы из отсталых в более развитые районы. Это повлекло значительные последствия для политики. Растущие размеры потока переселенцев из сельских районов в города оказались скорее благоприятным фактором для экономического роста и конвергенции уровня благосостояния, а не нависшей над человечеством угрозой разрушения. Выгоды от образования кластеров не утратили своего значения, перейдя с местного уровня на национальный, а затем на международный, однако и проблем, с которыми столкнулись ответственные политики стало больше и они приобрели более масштабный и сложный характер. Проще говоря, они не хотели потерь в населении и человеческом капитале.

В настоящее время экономические теории признают, что власти не должны были пытаться сдерживать население. Сила притяжения агломерации в преуспевающих районах слишком велика, чтобы ей могли серьезно противостоять какие-либо противодействующие меры. Сила притяжения агломерации имеет и другой аспект, хорошо изученный экономистами, но пропущенный правительствами. Мигранты, перемещающиеся в города, в более развитые районы или страны редко порывают со своими род-



ными местами. Большинство мигрантов поддерживают крепкие и деятельные связи со своим близким окружением, семьями, общинами, и посылают почтовые переводы. При этом они делают больше, чем просто переводят денежные средства. Они шлют информацию и техническую поддержку, и когда среда созревает, нередко приносят туда идеи, знания, возвращают ожидания на правильное руководство и управление, а также устанавливают связи с основными рынками. Привнося формы управления, которые проводят верную политику на местах, можно получить те же выгоды в ускорении экономического роста и сближении показателей уровня жизни.

### ***В настоящее время теории миграции признают выгоды агломерации***

Воззрения экономистов на то, что мотивирует население на перемещение, и что означает такое перемещение, происходят их теорий экономического роста и конвергенции. Будучи выраженными в виде классических схем<sup>30</sup>, или в появившейся в последние годы модели «эндогенного роста»<sup>31</sup>, предполагающей свободу людей в передвижении, они все равно приходят к конкуренции, происходящей из различий в заработной плате в разных районах проживания. Поскольку более высокая оплата труда в местах следования мигрантов отражает изначальное сокращение занятых по отношению к величине капитала, или более высокие затраты капитала на одного работника, то приток новых мигрантов будет замедлять накопление капитала в пересчете на одного рабочего и рост заработной платы. Напротив в местах, покидаемых мигрантами накопление капитала на одного занятого будет расти по мере из выбытия, увеличивая темпы роста заработной платы для оставшихся на местах работников. Предполагалось, что в результате действия такого механизма будет происходить выравнивание жизненного уровня.

Первые теории трудовой миграции возникли при анализе экономического роста в развивающихся странах<sup>32</sup>. Эти теории разделяли развивающиеся экономики не традиционный аграрный сектор и современный аграрный сектор, сосредоточенный в городах. Основная идея состояла в том, что с экономическим развитием, особенно с прогрессивной механизацией сельского хозяйства, обязательно возникнет излишек рабочей силы в сельскохозяйственном секторе. Но в растущем и развивающемся промышленном производстве такого излишка не возникнет. Таким образом, в сельскохозяйственных районах, каждый дополнительный работник, независимо от его способностей или полученному образованию, будет иметь нулевую предельную производительность, а в промышленности каж-

дый потенциальный работник будет иметь положительную предельную производительность. Это создает разрыв в доходах и стимулирует рабочую силу мигрировать из аграрных районов в города в поисках работы в промышленном производстве. Такая миграция будет продолжаться до тех пор, пока «скрытая безработица» в сельскохозяйственных районах будет поглощаться промышленным сектором в городах.

Перемещение из аграрных в городские районы рассматривалось как желаемый фактор, пока сопровождалось экономическим ростом. Во что это превращается рассматривается известной моделью видов миграции Тодаро<sup>33</sup>, предполагающей, что при принятии решения мигрантами движет сравнение ожидаемых будущих доходов, которые они могли бы получить в городе и дома, в сельских районах, принимая во внимание реальные издержки переезда и расходов на поиск работы<sup>34</sup>. Ключевым моментом ранних моделей Тодаро, являлось предположение, что темпы роста экономики – благодаря повышению показателя уровня безработицы в отраслях современного промышленного производства будут постоянными и могут использоваться как независимая величина при составлении модели. Классическая схема при определяемом внешними факторами темпе экономического роста и постоянной величине уровня безработицы в отраслях промышленного производства объясняла растущий уровень безработицы среди городского населения в городах типа Найроби. Но это также породило явление, названное парадоксом Тодаро: любые меры по улучшению урбанизированной экономики приводят к увеличению безработицы среди городского населения, потому что эти улучшения влекут за собой рост миграции из сельских районов в города.

Немногие из экономических концепций оказали такое влияние на ответственных политиков в развивающихся странах, как эти первые теории трудовой миграции. Во всех развивающихся странах, но особенно в Южной Азии и странах Африки к югу от Сахары, парадокс Тодаро породил строгие ограничения на передвижение рабочей силы<sup>35</sup>. Модель Тодаро предполагала, что запрет на внутреннюю миграцию населения свыше определенного уровня, обеспечивающего полную занятость в отраслях промышленности способствовал бы росту национального благосостояния, так как выпуск продукции в двух главных секторах экономики – промышленном и сельскохозяйственном, поддерживался бы на оптимальном уровне.

В конце 1970-х – начале 1980-х гг. экономисты стали подвергать сомнениям классические концепции, подчеркивая слабость модели Тодаро, неспособной уло-

**ВСТАВКА 5.4** *Трудовая и социальная политика ограничивает миграцию в Восточной Европе, что отрицательно сказывается на экономическом росте*

Внутренняя миграция начала расти в некоторых странах Восточной Европы и Центральной Азии, с момента начала экономических преобразований в этих странах, связанных с переходом от плановой экономики к рыночной. Но возможно это было единовременным явлением. Большая часть неожиданных всплесков миграции в республиках Содружества независимых государств возникали по причине возвращения людей на свою этническую родину и отъездом работников из районов, где они оказались по направлению в результате функционирования централизованного планирования. Более 1 млн чел. переехали из Сибири и районов Севера и Дальнего Востока России в центральные регионы Российской Федерации, что составило 12% численности населения этих областей.

Эти перемещения могли резко изменить жизненные установки и линию поведения этих людей. Миграция замедлилась, несмотря на разницу в доходах и качестве жизни. Внутренние мигранты в Чешской Республике, Польше и Словацкой Республике составляют менее 0.5% численности работающего населения, в Германии – значительно меньше 1.5% в Германии, а во Франции, Нидерландах и Великобритании – около 2.5%.

Население в трудоспособном возрасте из экономически депрессивных районов Европы в основном не перемещается, потому что растущий размер пособия по безработице и меры социальной защиты снижают острую необходимость мигрировать из приходящих в упадок районов. В Польше в порядке пособия по безработице квалифицированный рабочий получает довольно щедрые выплаты в течение периода, который составляет от 6 месяцев в районах с низким уровнем безработицы до 18 месяцев в районах значительной безработицы. Кроме того, потерявшие место работы лица пред-

пенсионного возраста получают предпенсионные выплаты до самого момента выхода на пенсию. Домохозяйства с низкими доходами также имеют право на получение гарантированной временной социальной помощи. Внутренняя политика препятствует миграции. В период перехода к рыночным отношениям, дома как правило предоставлялись жильцам за небольшую цену или вовсе бесплатно. Таким образом, стоимость проживания в своем доме была невелика. В то же время регулирование квартирной платы препятствовало новому строительству, повышающему стоимость жилой площади в экономически процветающих районах. Высокие цены на жилплощадь в экономически процветающих районах могут свести на нет дополнительный доход работников, полученный от миграции.

Кроме того, ограничение миграции приводит к выравниванию национального уровня заработной платы, без учета стоимости жизни, наличия коллективных договоров и законов, защищающих право на труд. В других регионах, где преобладают неформальные формы занятости, регулирование рынка рабочей силы является менее обязывающим. Однако в бывших плановых экономиках Центральной и Восточной Европы минимальная заработная плата и защиты занятости имеют значение. В Польше, где минимальная заработная плата была относительно высокой, государственные органы, ответственные за установление зарплат, препятствовали миграции рабочей силы из экономически депрессивных районов. Однако в регионах, где официально установленный минимум заработной платы был относительно низким, они не могли оказать такого же заметного влияния на внутреннюю миграцию рабочей силы.

*Источник: Dillinger 2007, Paci and others 2007.*

вить динамический характер перемещения рабочей силы. Она сводила к минимуму такой фактор, как разную степень склонности к риску у потенциальных мигрантов. Она не учитывала различия в полученном образовании и то, как это отражается на способности найти работу. Она игнорировала возможные мотивы и характеристику домохозяйств, влияющие на кого придется выбор семьи как на будущего мигранта. И, наконец она пренебрегала возможностями для мигрантов найти работу в городской информатизированной экономике, способной стать силой притяжения, действующей самостоятельно, независимо от сектора промышленного производства<sup>36</sup>.

Одновременно, в середине 1980-х гг. некоторые экономисты стали иначе смотреть на проблему экономического роста, по-иному формулируя классическую модель, главным образом, используя при этом идею технического прогресса. Человеческий капитал и идеи отличаются от прочих факторов производства, – для них характерны доходы, получаемые от экономики на масштабах<sup>37</sup>. И поскольку поколение новых идей и человеческого капитала по сути своей является социально активным – объединение людей в кластеры происходит на основе, не имеющей ничего общего с процессом накопления физического капитала, – эти модели могут объяснить важность городов. Также они могут объяснить почему человеческий и финансовый капитал продолжают оставаться в тех местах, где они вроде бы присутствуют в избытке, т.е. не собираются уходить из богатых стран, наиболее развитых районов и из больших городов – туда, где их недостаточно, т.е. в бедные страны, отсталые районы и сельские поселения<sup>38</sup>.

Если имеется эффект от образования кластеров человеческого капитала, города могут стать стартовой площадкой и поддерживать экономический рост. Хотя специалисты по развитию городов уже давно придерживаются такой точки зрения<sup>39</sup>, для экономистов это достаточно новая мысль. Исследователи, занимающиеся проблемами городской экономики с энтузиазмом приняли буквально вылавливать теоретические оценки позитивного внешнего эффекта перелива человеческого капитала. Теоретические и эмпирические исследования пытаются просчитать, что случится с производительностью, заработной платой и ценой на землю, при росте совокупного количества человеческого капитала в городах<sup>40</sup>. Стали появляться подтверждения получения социального эффекта от образования, накапливающегося в определенных географических районах мира, что является аргументом в пользу более высокой концентрации экономической активности, а может быть даже именно в пользу создания кластеров рабочей силы<sup>41</sup>.

Характер этих аргументов не позволял им до конца столетия попасть в основное русло в потоке литературы по миграции рабочей силы. Это должно было случиться совершенно неожиданно: фундаментальные постулаты классической модели миграции оказались в полном противоречии с основными исходными положениями теоретиков роста новой волны, придающих особое значение экономике агломерации (см. вставку 5.5).

### Миграция, рост и благосостояние: дивергенция или конвергенция?

К чему приведет селективная, добровольная миграция в мире, где продолжается рост доходов от экономики на масштабах, – к дивергенции или конвергенции? Большой объем эмпирической работы, проделанной в развитых и развивающихся странах поддерживает и устанавливает консенсус во взгляде на то, что правительства не должны рассматривать добровольное внутреннее перемещение населения как угрозу. Напротив, внутренняя миграция предоставляет обществу возможности экономического роста и конвергенции уровня благосостояния.

В противоположность возникающему консенсусу по поводу миграции внутри страны, выгоды и издержки международной миграции по-прежнему остаются предметом дебатов. Преимущества места при определении дохода на личные инвестиции в человеческий капитал наиболее заметно ощущаются по той разнице, которая возникает в доходах при простом пересечении границы. Ежемесячная зарплата взрослого мужчины – боливийца с девятилетним школьным образованием составляет приблизительно 460 долл. США в месяц в пересчете по покупательной способности. При этом лицо с таким же образованием, и теми же данными, мог бы получать в 2,7 раза больше, работая в США. Такой же выходец из Нигерии, получивший приблизительно такое же образование, смог бы получать в США в восемь раз больший доход, чем у себя на родине. Такая «доплата за место» широко распространена и применима ко всему развивающемуся миру<sup>42</sup>. Хотя для отдельных личностей польза от миграции из бедных стран в богатые не вызывает сомнений, возникает вопрос: способствует или препятствует ускорение оттока квалифицированной рабочей силы из развивающихся государств экономическому росту и перспективе конвергенции в этих странах? По этому поводу мнения расходятся.

Неоспоримы лишь большие объемы доходов в виде международных переводов, опережающих все другие потоки капитала в бедные страны и страны со средним уровнем дохода. В 2007 г., впервые, потоки переводов во многие развивающиеся страны превысили объем прямых иностранных инвестиций и собственные активы<sup>43</sup>. Более того, это касается только той части потока денежных переводов, которые правительства и исследователи смогли зафиксировать, что составляет лишь часть денежных средств, в действительности переправляемых по официальным или неофициальным каналам. Возможно, что разрешение на свободное перемещение квалифицированного и неквалифицированного труда через гра-

ницы государств, сделает больше для сокращения бедности в развивающихся странах, чем прочие отдельные политические меры и инициативы по оказанию помощи<sup>44</sup>.

**Трудовая миграция способствует экономическому росту.** Внутри самих стран накопилось немало свидетельств в пользу того, что трудовая миграция увеличивает потенциальные доходы перемещающихся. Это также подтверждает положение о том, что миграция рабочей силы вносит свой вклад в совокупный рост, путем совершенствования процесса распределения рабочей силы и ускорения концентрации. Кроме того, способствуя образованию кластеров квалифицированных и талантливых людей, миграция стимулирует внешние эффекты агломерации. В Великобритании оценочные значения долгосрочных надбавок к заработ-

#### ВСТАВКА 5.5 От Льюиса до Лукаса: экономические перспективы миграции изменились

Мнения экономистов, оказавших наибольшее значительное влияние на взгляды на проблемы миграции ответственных политиков разделились аналогично первоначальным воззрениям, изложенным в работах по теории экономического роста. Эволюция экономических знаний о миграции, и, в особенности, на получение отдачи в виде экономического роста от образования кластеров рабочей силы и одаренных людей в крупных городах, укладывается в расстояние между работами двух нобелевских лауреатов по экономике У. Артура Льюиса и Роберта Е. Лукаса младшего.

Льюис создал основы теории трудовой миграции с его двухсекторной моделью экономического роста в развивающихся странах. Однако теоретики, изучавшие проблемы экономического роста после Льюиса, пошли разными путями с теми, кто использовал его взгляды для того, чтобы сосредоточиться исключительно на изучении вопросов миграции рабочей силы.

Классическая модель миграции рабочей силы, созданная под воздействием воззрений Льюиса предполагает определенное извне и имеющее постоянное значение показателем темпов экономического роста. В полной противоположности этому, новые представители теоретиков экономического роста, под воздействием положения Лукаса о том, что существует внешний эффект от образования кластеров человеческого капитала, придают международный характер росту в модели, предусматривающих растущий доход от экономики на масштабах производства. Классическая теория рассматривает каждого дополнительно мигранта, как уменьшение возможности занятости, вклад в безработицу в городах и растущие издержки перенаселенности. Теоретики роста новой волны и за ними сторонники городской агломерации смогли увидеть в мигрантах дополнительный источник человеческого капитала, который запускает механизм агломерации в интересах экономического роста.

В 2002 г. Лукас связал воедино два различных направления литературы по экономическому развитию, изучая миграцию из сельских в городские районы в странах

с низким и средним уровнем доходов а. Он исходил из основного положения о том, что рабочие, переходящие из традиционного сектора экономики, основанном на интенсивном использовании земли, будут вовлечены в современный сектор, интенсивно использующий человеческий капитал, с бесконечным потенциалом экономического развития. Согласно модели Лукаса, города станут местами сосредоточения квалификации и мастерства новых эмигрантов, необходимых для осуществления для технологий современного производства. В заключении к работе, посвященной привлечению в города выгодами от агломерации, он пишет:

«Даже в условиях быстро растущих экономик постколониального мира переход от экономики на 90% аграрной к экономике на 90% урбанизированной займет десятилетия. С той поры как каждый имеет возможность выбора мигрировать чем раньше, тем лучше, должно произойти что-то, делающее город лучше и превращающее его в предпочтительное направление для миграции<sup>б</sup>».

Новые воззрения, вытекающие из теорий, внешний эффект знаний, происходящий из кластеров человеческого капитала состоит в том, что, в то время как доход от экономики на размерах в сельском хозяйстве постояен, выигрыш от размеров в производственном секторе и сфере услуг растет. Политические последствия принятия одной или другой точки зрения абсолютно различны. Разработчики политики, склоняющиеся к классической теории, будут ограничивать движение рабочей силы, особенно перемещение мигрантов из сел в поселки и крупные города. Напротив, разработчики политики, признающие внешнюю выгоду от человеческого капитала, будут действовать в противоположном направлении, создавая условия для миграции и создавая кластеры, особенно из высококвалифицированных работников.

Источник: авторский коллектив доклада WDR 2009.

a. Lucas Jr. 2004.

b. Lucas Jr. 2004.

ной плате мужчин-мигрантов составляют 14%, женщин – 11%<sup>45</sup>. Премияльные надбавки от 7% до 11% получают внутренние мигранты в США<sup>46</sup>. Эти доходы, получаемые отдельными мигрантами, превращаются в более обширные доходы всей экономики. В ряде стран высокий уровень мобильности рабочей силы совпадает с периодом устойчивого экономического роста, как это было, например в США с 1900 по 2000 гг.<sup>47</sup>, в Бразилии с 1950 по 1975 гг.<sup>48</sup>, в Японии с 1950 по 1975 гг.<sup>49</sup>, Республике Корея с 1970 по 1995 гг.<sup>50</sup>, и, наконец, в Китае с 1980 по 2005 гг. Среди нескольких выборочных развивающихся стран, по которым имеются сопоставимые показатели внутренней миграции, полученные в результате обследования домохозяйств, прослеживается позитивная связь между мобильностью рабочей силы и экономическим ростом (см. рис. 5.7).

Исследования, проведенные в Бангладеш, Китае, на Филиппинах и во Вьетнаме, показывают, что внутренняя миграция помогает ускорению экономического роста<sup>51</sup>. В Бразилии внутренняя миграция повышает производительность благодаря хозяевам предприятий, позволяющим получать выгоду от агломерации<sup>52</sup>. Напротив, в Китае, ограничения на перемещение рабочей силы, тормозит рост через ограничение размеров городов. Поэтому китайские города искусственным образом сохраняют размеры меньше, чем они могли бы быть, поэтому страна испытывает недостаток благосостояния, отказываясь от возможности более высокого экономического роста<sup>53</sup>. Также в Индии существовавшие прежде ограниче-

ния на перемещение рабочей силы сделали индийские города нерационально малыми, за счет отказа от экономического роста (см, вставку 5.6)<sup>54</sup>. Совершенно очевидно, что внутренние мигранты экономически активны. В 24 из 35 стран с сопоставимыми показателями, представленными в обзорах, имеют возможность найти работу приблизительно одинаковую или даже несколько выше по сравнению с местным населением в трудоспособном возрасте (см. рис.5.8).

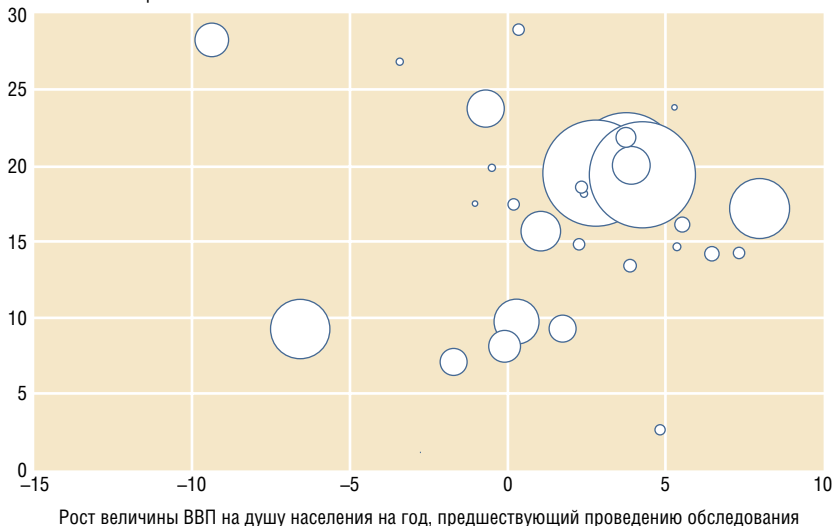
**В современных экономически развитых странах происходит конвергенция передовых и отстающих районов.** Уже ставшие историческими доказательства того, что внутренняя миграция на протяжении всего девятнадцатого века в нынешних развитых странах способствовала конвергенции в отношении доходов и стандартов уровня жизни в лидирующих и отстающих районах.

В начале девятнадцатого века большинство населения иностранного происхождения проживало на восточном побережье. К концу века более чем 2 млн. квадратных миль были присоединены к первоначальной материковой территории (см. “Geography in Motion 1: Overcoming Distance in North America”). Крепкая институциональная основа оказалась решающим фактором при улаживании подобного обширного присоединения земель. Конституция США с ее Ордонансом о Северо-Западе (1987) обеспечила принципиальную основу для превращения незаселенных территорий в часть государства. Фактор мобильности подкреплялся пунктами Конституции о регулировании торговли, однозначно запрещающим какие-либо ограничения со стороны правительства и властей ограничения на торговлю между штатами. Государственные и местные власти занимались общественным благоустройством и созданием инфраструктуры для привлечения поселенцев-колонистов. В 1820 г. реальная заработная плата несельскохозяйственных низкоквалифицированных рабочих, занятых на «общественных» работах, на Среднем Западе была на 33% выше чем на Северо-Западе. В период между 1820 и 1860 гг., доля, приходящаяся на Средний Запад в общем количестве занятых неквалифицированным трудом, возросла с 23 до 45%. Поскольку на Среднем Западе росла доля прочей рабочей силы, заработная плата фактически упала почти на 17% в 1850 г. и почти на 10% в течении четырех десятилетий после Гражданской войны. Официальные данные по заработной плате сельскохозяйственных рабочих указывают на уменьшение географических различий в долгосрочном периоде в величине заработной платы в отношении внутренних мигрантов, причем этот процесс начался еще до Гражданской войны<sup>55</sup>.

Во Франции разница между заработной платой в Париже с предместьями и в сель-

**Рисунок 5.7** Внутренняя мобильность рабочей силы и экономический рост нередко идут рука об руку

Численность мигрантов как % численности населения



Источник: оценки авторского коллектива Доклада о мировом развитии 2009 на основании данных выборочного обследования домохозяйств.

Примечание. Маркером показаны размеры территории страны. Маркер в верхнем левом углу означает Боливарианскую Республику Венесуэлу в 2004 г.

### ВСТАВКА 5.6 Скрытые барьеры для мобильности: права, закрепленные по месту проживания и административное разделение в Индии

Политические барьеры для внутренней миграции в Индии, происходят скорее от улучшений, чем от распоряжений, подтверждаются примерами неявных ограничений для миграции во многих развивающихся странах. Проводимая в настоящее время политика не позволяет общинам в полной мере использовать выгоды от мобильности рабочей силы. Издержки и риски миграции могли бы быть существенно снижены за счет большей маневренности в предоставлении домохозяйствам возможности пользоваться коммунальными услугами и социальными правами, а также предоставления целенаправленной помощи для перемещения населения. Негативное отношение правительства и игнорирование выгоды от перемещения населения обуславливают тот факт, что миграция превращается в пропущенный и недооцененный фактор экономического развития.

Недавние события показывают что мобильность населения в Индии – стабилизировавшаяся в 1970-х и 1980-х гг., в настоящее время растет. Перепись населения Индии 1961 г. зарегистрировала 33% населения как внутренних мигрантов, – людей, которые живут и работают не в тех местах, где родились. Доля

мигрантов выше в ордах (около 40% от общей численности населения, чем в сельской местности (около 30%). При этом самые крупные потоки мигрантов – внутри районов, между районами, между штатами, – направляются из менее развитых областей в более развитые. С 1960-х гг. миграция по типу село-село наиболее характерна, на нее приходятся потоки в два раза превышающие по следующему по величине направлению миграции из села в город. На долю миграции по типу село-село приходится приблизительно 62% всего перемещения населения в 1999-2000 гг. Рабочие из отстающих штатов, таких как Бихар, Орисса, Раджастан и Уттар Прадеш по старинке отправляются в преобразованные зеленой революцией штаты Гухарат, Махараштра и Пунджаб

работать в сельском хозяйстве. В Индии мобильность рабочей силы ограничивается не только расстояниями, но и границами. Наиболее высокая интенсивность передвижения населения внутри округов. Потоки мигрантов через границы штатов незначительны. С 2001 г. наблюдается снижение в постоянной или временной миграции (см. карту внизу). Внутри штатов доля пожизненных (постоянных) мигрантов, составляю-

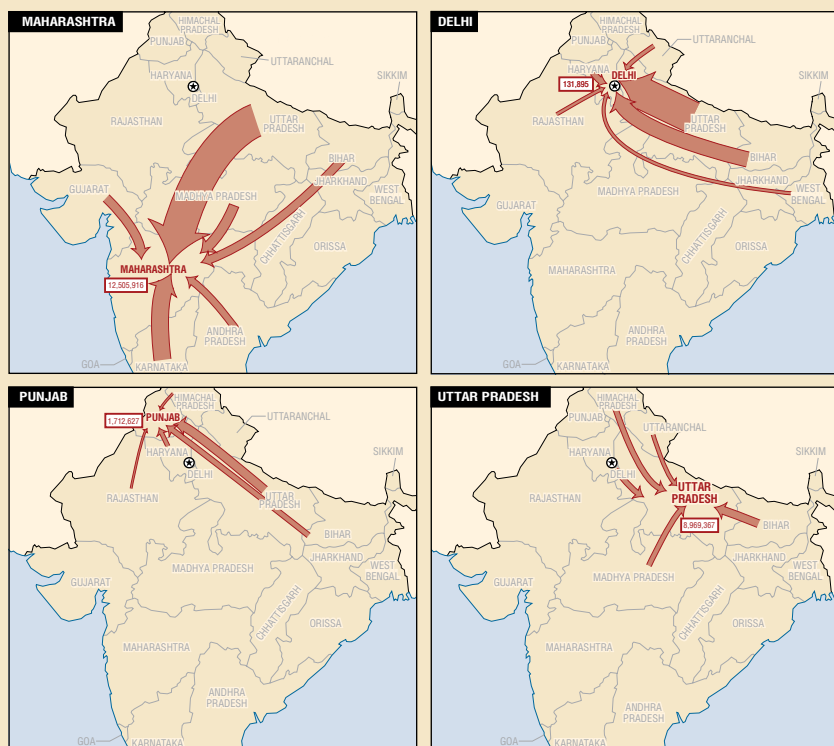
щая приблизительно около 4%, намного ниже, чем общая численность мигрантов в штате. Большинство таких постоянных мигрантов проживают в городах. Кроме значительных географических расстояний, большие различия в культуре и языке могут удерживать мигрантов от перемещения слишком далеко от родных мест.

Хотя официальные данные показывают снижение постоянной миграции из сельских в городские районы, исследования на микроуровне показывают, что среди бедного населения возникает круговая или возвратная миграция.. Краткосрочная миграция по оценкам составляет 12,6 млн чел., однако недавние исследования, проведенные на микроуровне, позволяют предположить, что эта цифра составляет 30 млн чел. и постоянно растет.

Экономическая польза от миграции не всегда признается ответственными политиками. Два вида политических мер пытаются противодействовать миграции в Индии. Первый должен быть связан с повышением уровня занятости в сельских районах, чтобы остановить перемещение населения за пределы сельских районов. Эта политика косвенно предполагает, что ухудшение состояния сельского хозяйства приводит к выездной миграции и что улучшение возможности для занятости в отстающих сельских районах способно сократить или предотвратить миграцию. Эти меры включают недавно принятой Национальной программой обеспечения занятости сельского населения, которая гарантирует 100 оплачиваемой работы каждому взрослому члену семьи в каждом домохозяйстве в сельских районах, если он согласен заниматься неквалифицированным трудом, ряд программ по расширению площадей водосбора в целях повышения производительности сельскохозяйственного производства, а также программ развития малых и средних городов.

Вторая группа мер носит предположительный, имплицитный характер. Из-за предполагаемого негативно воздействия миграции, местные власти настроены против мигрантов, в то время как работодатели как повелось игнорируют законы, защищающие их права и нужды. Нередки случаи, когда соцобеспечение и социально-бытовое обслуживание предназначаются только для постоянного населения. Это наглядно подтверждается распределением по месту жительства прав на социально-бытовое обслуживание, субсидии на оплату жилья, продуктовые карточки и другие общественные блага и удобства, особенно важные для бедного работающего человека.

Потоки внутренних мигрантов способствовали процветанию Дели и Махараштры в Индии  
Потоки внутренних мигрантов по данным переписи 2001 г.



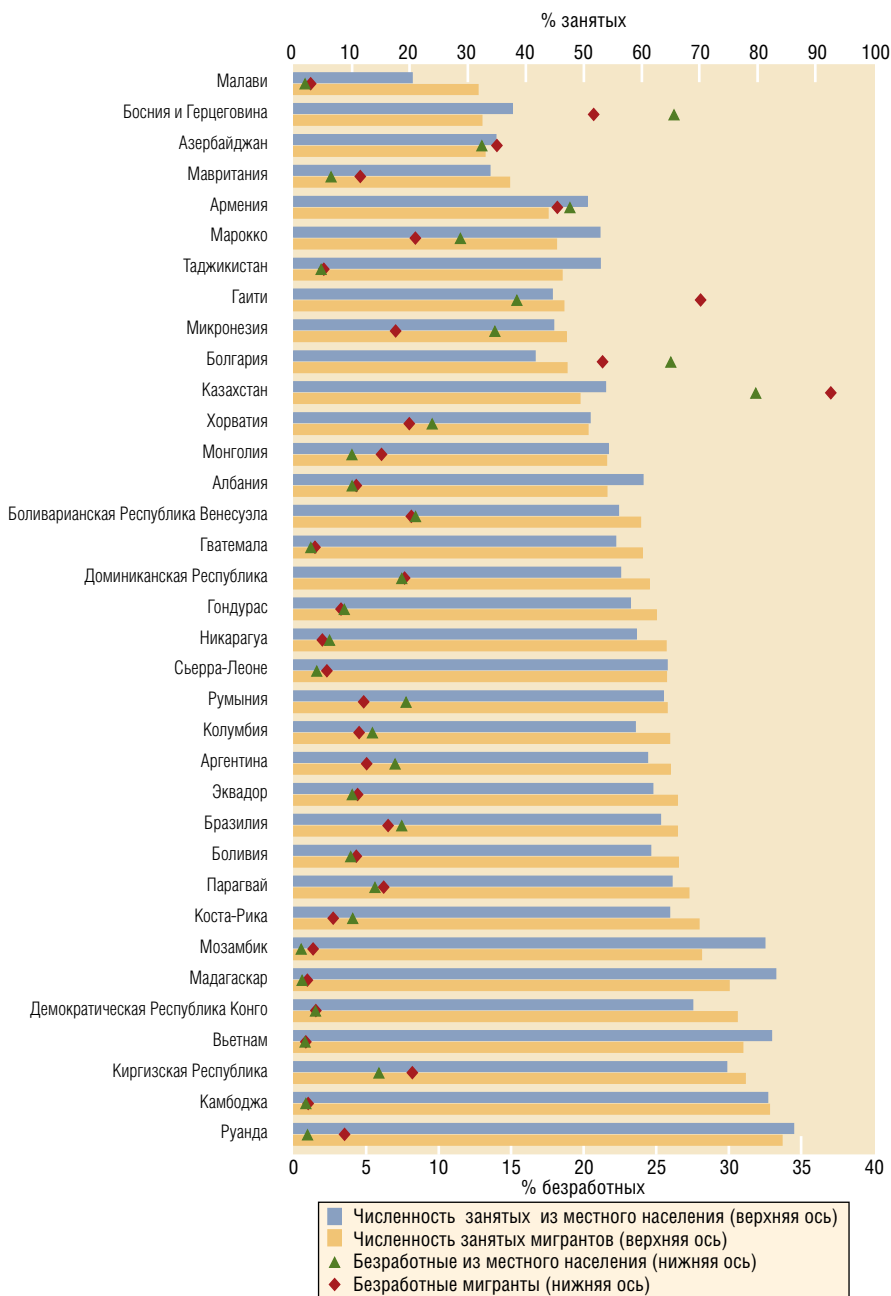
12,505,916 Number of within-state migrants

Migration totals  
1,000,000 → 100,000 →  
500,000 → 50,000 →

Источник: авторский коллектив доклада WDR 2009 на основании данных Переписи населения Индии.

**Рисунок 5.8** Внутренние мигранты с большей вероятностью находят работу, чем местное население

Сравнение занятости внутренних мигрантов и местного населения



Источник: авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009 на основании обследования домохозяйств.

ской местности была значительной в середине девятнадцатого столетия, снижаясь в связи с обнищанием рабочего класса в городах. В более общем смысле разница в заработной плате по французским провинциям значительно сузилась за вторую половину девятнадцатого столетия. Что касается сравнения по канадским городам то картина разницы в заработной плате менялась так, как можно было бы ожидать если

бы вся страна превратилась в единый рынок труда для канадских мигрантов<sup>56</sup>. В Великобритании по всей стране разница в оплате труда не претерпела значительных изменений за весь период индустриализации. Это происходило не от недостатка мобильности рабочей силы, из истории мы знаем, что рабочая сила в Великобритании имела полную свободу перемещения из районов с низкой оплатой труда в районы с высоким уровнем заработной платы. Причина, скорее всего в том, что те силы, которые определяли стабильное индустриальное развитие Великобритании в разных частях страны были настолько достаточно устойчивы, что внутренняя миграция в тот или иной период времени была недостаточной для того, чтобы понизить разницу в оплате труда<sup>57</sup>.

В течении всего двадцатого века, мобильность рабочей силы продолжала быть тесно связанной с процессами концентрации и конвергенции в двух самых крупных в географическом отношении и наиболее экономически преуспевающих странах Северной Америки. В США мобильность рабочей силы была выше, чем в Европе, перераспределяя трудовые ресурсы из штатов с низким уровнем оплаты труда в штаты с высокой заработной платой, тем самым выравнивая уровень дохода на душу населения в различных штатах в течении большей части двадцатого века<sup>58</sup>. При весьма заметном выделении Юга США (см. вставку 5.7), конвергенция уровня заработной платы по регионам совпала с институциональными и информационными процессами на межрегиональном рынке труда<sup>59</sup>. Сходным образом, в Канаде, мобильность рабочей силы продолжала снижать различия в доходах на душу населения между канадскими провинциями в период с 1910 по 1921 гг. И, когда внутренняя миграция стала истощаться, в период между 1921 и 1960 гг., процесс сближения уровня доходов населения также замедлился<sup>60</sup>.

Диспаритет в доходах и уровне благосостояния в разных местах проживания был выше в 15 странах Западной Европы, где мобильность рабочей силы была гораздо ниже, чем в Северной Америке на протяжении всего двадцатого столетия. Различия в уровне занятости по основным районам США намного ниже, чем между основными экономическими районами Европейского союза (ЕС). В той части ЕС, где занятость населения наиболее высока, показатель занятости на 60 превышает, аналогичный показатель в районах с наименьшей занятостью населения. В США такая разница составляет лишь 22%<sup>61</sup>. Более высокая степень равенства в доходах от занятости, наблюдаемая в США является прямым следствием большей мобильности рабочей силы и более тесно взаимосвязанного рынка труда в США<sup>62</sup>.

### **Конвергенция, наступившая после дивергенции в развивающихся странах.**

Большое число эмпирических исследований показывают позитивное воздействие чистой миграции на сближение уровня доходов в Японии<sup>63</sup>. То же самое касается Индии, Российской Федерации и Великобритании<sup>64</sup>. В этих исследованиях не до конца и не полностью оценено влияние миграции на конвергенцию стандартов уровня жизни, с учетом различной квалификации потока мигрантов как внутри, так и за пределы регионов, а также игнорируется не прямое негативное влияние неэластичности рынка рабочей силы и недвижимости. Исследования различий между (1) потоками квалифицированной и неквалифицированной рабочей силы, и (2) уровнем развития человеческого капитала в местах происхождения мигрантов и в местах их перемещения, показали значительное воздействие мобильности рабочей силы на процесс конвергенции.

Большинство эмпирических фактов влияния внутренней миграции из стран с низким и средним уровнем доходов говорят об ожидаемой конвергенции после первоначальной дивергенции. Во время экономического роста в Японии, сопровождавшее его неравенство в доходах отображалось кривой в форме колокола, сначала означавшей рост в 1955–1961 гг., а затем падение в 1961–1975 гг. Исследователи приписывают успехи конвергенции заслугам миграции рабочей силы<sup>65</sup>. В Китае после экономических реформ 1978 г. разница в доходах между разными районами провинций страны первоначально возросла после экономических реформ 1978–1996 гг., но потом снизилась из-за увеличения степени интеграции и внутренней миграции рабочей силы<sup>66</sup>. В Индии и Индонезии более высокая степень мобильности рабочей силы сочетается с более низким неравенством в доходах<sup>67</sup>, а в Мексике миграция стала причиной роста равенства в доходах. Однако в Чили уровень миграции ниже, чем ожидавшийся, повинен в высокой степени неравенства<sup>68</sup>. Наконец в Бразилии, где довольно высоки как социальное неравенство, так и территориальная мобильность населения, по мнению многих исследователей, степень неравенства могла бы быть еще выше при отсутствии внутренней миграции<sup>69</sup>.

Большинство ранних исследований по проблемам внутренней миграции и конвергенции различных районов внутри стран сосредоточены только на небольшой части проблем миграции, как экономического фактора: регулировании рынка рабочей силы и изменениях в разнице в оплате труда между различными районами. Влияние денежных переводов игнорируется. Только в странах Африки к югу от Сахары переводы составляют 15% доходов в сельской

### **ВСТАВКА 5.7 Почему так долго отставал Юг США? Административное деление**

Исследователи давно задают вопрос: почему заработная плата и доходы на Юге США в течении длительного времени так отличались от остальной страны. Хотя заработная плата и доходы на юге начали подтягиваться, особенно в период с начала Великой Депрессии, накануне 1940-х казалось, что процесс заметно замедлился (см. «География в движении<sup>1</sup>: Преодолевая расстояние в Северной Америке»)

Накануне введения «Нового курса», рынок рабочей силы Юга оказался изолированным от остальной страны из-за большого разрыва в уровне заработной платы. При этом миграция из южных штатов была незначительна, даже среди афроамериканцев, которые получали самые низкие зарплаты, подвергались самой значительной дискриминации и политической и ограничениям гражданских прав. Накануне 1920-х спрос на низко-квалифицированную рабочую силу на индустриализующемся Севере удовлетворялся за счет рабочих-мигрантов из Европы. Работодатели на заводах Севера отдавали предпочтение низко-квалифицированным иммигрантам из Европы перед чернокожими рабочими и избыток европейских мигрантов

давал возможность следовать этому предпочтению. Ситуация изменилась с введением ограничений на перемещение через границы, ужесточенном в 1930-х гг.

До Второй мировой войны существовало несколько установившихся потоков информации и рабочей силы между Югом и Севером. Создавая нарастающую зависимость от миграционных коридоров, такие препятствия передвиганию низко-квалифицированной рабочей силы любой расовой принадлежности из южных штатов. Рабочие Юга искали возможность перемещения на запад. Даже

с началом роста потоков мигрантов с Юга на Север, различия в оплате труда и доходах продолжали существовать. Школьникам объясняют, что Великая миграция чернокожих рабочих сельскохозяйственного юга в северные города создавала диспропорциональность в образовательной структуре населения. После Второй мировой войны, селективная миграция афроамериканцев ускорила, при обратной миграции, вызванной экономическим ростом на Юге.

С постоянным ростом информации и миграционных коридоров между Севером и Югом, уничтожение узаконенной расовой дискриминации в общей русле движения за гражданские права и улучшении образования афроамериканских студентов, при расовой интеграции школьного образования, заработная плата и уровень доходов в южных штатах постепенно сравнялись с северными штатами. Напротив, с 1970-х гг., трудовая миграция между Севером и Югом и другими районами США стала своеобразным предохранительным клапаном, ослабляющим экономическое давление во время рецессии. Неодинаковое влияние экономического спада на разные районы страны подстегивает обширное перемещение рабочих из штатов, экономика которых зависит от других, более процветающих штатов. В начале 1990-х внушительное число рабочих мигрировало с Северозапада в южные штаты.

Источники: Rosenbloom and Sundstrom/ 2003; Margo 2004; and Vigdor 2006/

местности. В Уганде мобильность рабочей силы оказывает положительное влияние на расходы домохозяйств. Сравнительная выгода домохозяйств выраженная в затратах на одного человека выше, если миграция происходит внутри своего же района или в другой район, чем если семья остается на прежнем месте. Доходы граждан Уганды, которые мигрируют из отстающих в передовые районы на 10–60% выше, чем у немигрантов, остающихся в своих родных местах или даже по сравнению с постоянным населением районов переселения мигрантов<sup>70</sup>. В Танзании, в регионе Карега в период между 1991 и 2004 гг., внутренняя миграция обеспечивает 36 процентных пунктов в росте уровня потребления<sup>71</sup>.

Денежные переводы внутренними мигрантов оказывают в не меньшей степени положительный эффект на другие развивающиеся регионы. В Бангладеш временные мигранты в Дакке отправляют до 60% зара-

ботка семьям в свои родные места, что становится значительной частью бюджета домохозяйств, отправивших мигранта на работу в другое место. В некоторых странах Латинской Америки переводимые средства не только поднимают уровень потребления получающих их домохозяйств, но и в некоторой степени снижают нищету в общинах<sup>72</sup>, а также увеличивают инвестиции в образование<sup>73</sup>. В Восточной Азии переводы от уехавших членов семей повышают капиталовложения в образование а также в капиталоемкое производство, которым занимаются домохозяйства на Филиппинах<sup>74</sup>. Министерство сельского хозяйства Китая предполагает, что переводы от мигрантов вскоре будут превышать доходы от сельскохозяйственного производства домохозяйств из аграрных районов страны.

Для общин, покидаемых мигрантами, внутренняя миграция жизненно необходима для преодоления нищеты и выравни-

вания уровня потребления после непредвиденных шоков. Напротив, Доклад о мировом развитии 2008 г. *Сельское хозяйство на службе развития* определяет внутреннюю миграцию как важнейший «путь выхода из нищеты» для сельских домохозяйств, которые не могут более полагаться только на сельское хозяйство для обеспечения средств к существованию<sup>75</sup>. Даже в обстановке, при которой поддерживать постоянный процесс переселения из сельской местности в города оказывается слишком дорого, и по средствам только зажиточным домохозяйствам, сезонная и временная миграция может непосредственно смягчать шок падения уровня потребления в сельской местности более успешно и быстро, чем даже самая прекрасно-разработанная программа социальной помощи<sup>76</sup>.

Члены сельских домохозяйств в Бангладеш мигрируют в города, чтобы диверсифицировать доходы домохозяйств в годы, когда урожаи ниже ожидаемых. Внутренняя миграция в Китае повышает потребление домохозяйств в родных общинах мигрантов, и повышение тем выше, чем беднее домохозяйство. Кроме того отъезд китайских рабочих позволяет оставшимся в сельских районах работать больше. Доходы, связанные с внутренней миграцией повышают благосостояние домохозяйств дают возможность приобретать товары длительного пользования в той же мере, что и доходы от сельскохозяйственного производства<sup>77</sup>. Напротив, селективный отбор, определяющий кто может уехать, а кто нет, оказывается работает в двух направлениях. Выделяются те, кто на основании высоких успехов в обучении может работать в городах, а также те, кому лучше оставаться работать в сельском хозяйстве<sup>78</sup>.

#### *Притяжение или выталкивание?*

Выгоды от миграции для развития очевидны, если люди перемещаются по своей воле. Большое число людей, особенно в беднейших странах, вынуждены уезжать из-за ухудшения условий проживания и по причине конфликтов. Вытеснение людей со своей земли происходит, когда сельскохозяйственное производство приходит в упадок, а также под давлением роста численности населения, или же в случае, если изменения в экологии не позволяют больше возделывать землю. На протяжении многих лет засухи оказывают внезапное и продолжительное воздействие на распределение населения, особенно в странах Африки к югу от Сахары<sup>79</sup>, и в Южной Азии<sup>80</sup>.

Другой важный выталкивающий фактор, который стимулирует внутреннюю миграцию, имеет рутинный, бытовой характер, однако при этом не менее критичен, состоит в неадекватном развитии коммунального обслуживания и общественных

**Таблица 5.4** Большинство мигрантов уезжают по экономическим причинам, однако многих подталкивает к этому бедная сфера услуг

	Процент внутренних мигрантов, сообщивших причину миграции		
	В поисках работы или для воссоединения семьи	В целях образования, медицинского обслуживания, улучшения условий жизни	По социально-политическим и другим причинам
Малави	95	1	4
Марокко	91	2	7
Румыния	87	10	3
Эквадор	86	12	2
Никарагуа	84	5	11
Албания	82	11	7
Мозамбик	81	4	15
Вьетнам	80	7	13
Армения	78	1	21
Таджикистан	78	10	12
Казахстан	77	14	9
Боливия	77	17	6
Доминиканская Респ.	76	21	3
Камбоджа	75	2	24
Парагвай	74	24	2
Гватемала	72	24	4
Болгария	71	28	0
Демократическая респ. Конго	69	6	25
Киргизская Респ.	69	28	3
Мадагаскар	62	28	11
Босния и Герцеговина	55	1	43
Руанда	54	5	41
Азербайджан	44	5	52
Монголия	41	28	30
Сьерра-Леоне	23	3	74
Мавритания	23	74	4

Источник: авторский коллектив доклада WDR 2009 на основании оценок, сделанных по результатам обзора.  
Примечание. Термин «социально-политический» имеет отношения к различным обстоятельствам и событиям, в зависимости от определенной страны и года, которые приводят к вынужденным внутренним перемещениям.



услуг (см. табл. 5.4 и вставку 5.8). Во многих развивающихся странах, школы, центры медицинского обслуживания, больницы и прочие государственные и частные услуги расположены в районах сосредоточения экономической активности. При достижении определенной концентрации экономической массы, общественные услуги могут быть выведены из маленьких городов и деревень<sup>81</sup>. Некоторые исследования документально подтверждают, что миграция в крупные экономические центры происходит в целях получения образования и медицинского обслуживания<sup>82</sup>. Такое

перемещение хотя и носит добровольный характер, с большей вероятностью увеличивает издержки перенаселенности городов, чем выгоды от агломерации.

**Международная утечка мозгов – или переманивание?** Существует озабоченность масштабами отъезда квалифицированных работников из стран Африки к югу от Сахары и из стран Карибского бассейна. В процентном отношении к общему числу людей с высшим образованием, число уезжающих квалифицированных эмигрантов выглядит очень внушительно. В целом, все же надо сказать, что наиболее квалифици-

**ВСТАВКА 5.8 Миграция в населенные пункты с высокой плотностью: рациональные решения или притяжение большого города?**

Двадцать процентов малоимущих мужчин бразильского Северо-Востока – одного из отстающих районов – теперь живут на процветающем Юго-Востоке. Большой демографический сдвиг в 1970-е годы привел к перемещению населения из деревень в поселки и городки, а в 1990-е годы – из городков в большие города и мегаполисы.

Экономисты долго доказывали, что решения о миграции мотивировались возможно-

стью больше зарабатывать. Но так как многие мигранты после переезда оказывались без работы, то их решение представлялось иррациональным. Некоторые разработчики политики в развивающихся странах полагали, что мигранты не столько способствовали развитию экономики их новых мест проживания, сколько наносили ей ущерб, ухудшая там условия жизни. Это мнение нашло свое выражение в принятии предупредительных мер

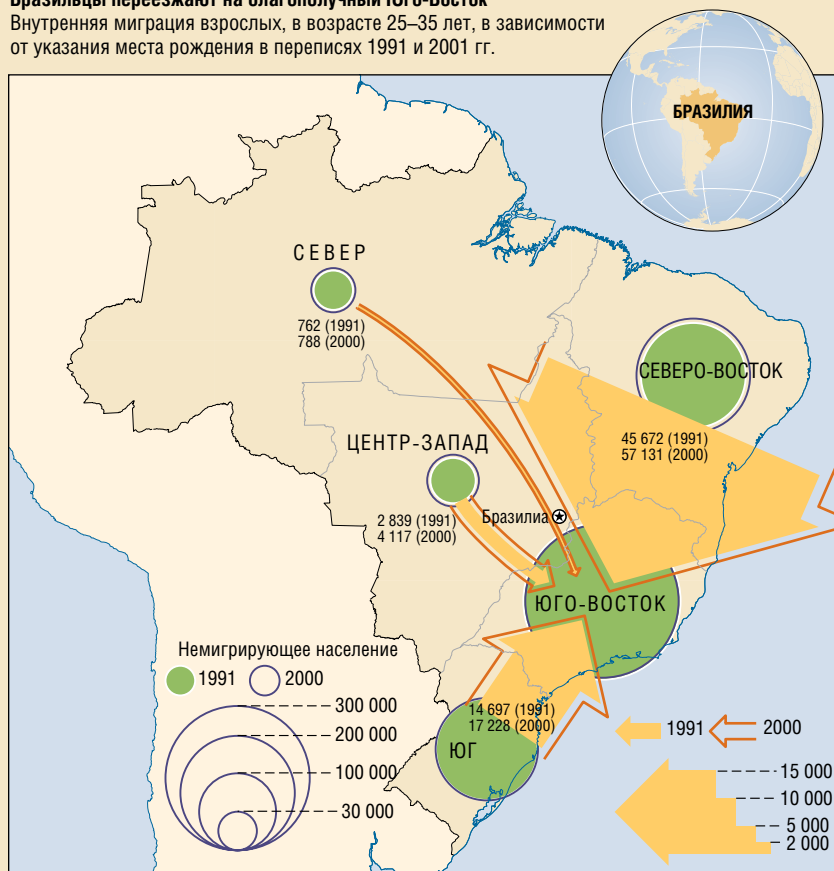
против миграции, варьировавшихся от введения отрицательных стимулов до принятия draconовских правил по ограничению передвижения людей.

Недавно полученные эмпирические свидетельства на основе данных бразильских переписей за четыре десятилетия показывают нечто иное. Мужчины работоспособного возраста мигрируют не только в поисках лучшей работы, но и для того чтобы получить лучший доступ к общественным услугам, таким как водопровод, электросети, и здравоохранение. Результаты применения моделей миграционного поведения, исходящие лишь из стремления к поиску более привлекательной работы, могут быть предвзятыми, поскольку населенные пункты, где есть развитые общественные услуги, способны предложить и большие возможности в сфере занятости. Фирмы располагаются там, где работники предпочитают жить. Игнорируя значение общественных услуг, некоторые эконометрические оценки могут преувеличивать стремление мигрантов к переезду лишь в ответ на различия в заработной плате.

Чтобы определить, насколько значимы общественные услуги, на муниципальном уровне были собраны богатые данные об общественных услугах, их дополнили индивидуальными данными бразильского бюро по переписи населения, предназначенными для выявления относительной важности различий в заработной плате и развитии общественных услуг для принятия мигрантами решения о переселении. Как и ожидалось, главным фактором, влияющим на выбор в пользу миграции, оказались различия в оплате труда. Для преуспевающих людей базовые общественные услуги не были важным фактором при принятии решения о переезде. Но для бедных разница в доступности к базовым общественным услугам имела большое значение. Фактически бедные мигранты были готовы поступиться зарплатой в пользу более качественных услуг. Бразильский рабочий, получающий минимальную заработную плату на уровне 7 реалов (около 2,30 долл. США на февраль 2008 г.) был готов платить 420 реалов в год за доступ к услугам общественного здравоохранения более высокого качества, 87 реалов за улучшенное водоснабжение и 42 реала за электричество. Бедные мигранты – рационалисты.

Представлено Somik Lall and Christopher Timmins.

**Бразильцы переезжают на благополучный Юго-Восток**  
Внутренняя миграция взрослых, в возрасте 25–35 лет, в зависимости от указания места рождения в переписях 1991 и 2001 гг.



Source: Авторский коллектив ДМР 2009, основано на данных переписи населения из Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

### ВСТАВКА 5.9 Слишком рано говорить? Влияние африканских эмигрантов на Африку

Утечка мозгов горячо обсуждается в странах Африки к югу от Сахары. Озабоченность эта оправдана, но эмигранты и группы в диаспоре много сделали для развития Африки.

Наиболее ранняя миграция из Африки относится к 18 веку, когда немногие африканцы уезжали за границу для обучения в религиозных школах и монастырях. Многие из этих студентов перевели Библию на африканские языки. Занимаясь этим, они предприняли первые попытки внедрить письменные тексты в ту область жизни, что ранее была принадлежностью лишь устного языка. Одному из таких студентов Якобусу Каптейну, эмигрировавшему с территории позднее ставшей Ганой, на учебу в Нидерланды, принадлежит заслуга распространения письменности в его родной стране.

Другой ганец, Квегир Аггрей, относившийся к более позднему поколению эмигрантов, уехал в Соединенные Штаты для учебы в Колумбийском университете.

При поддержке американских филантропов, он вернулся в Гану, где основал первую неконфессиональную школу, ставшую позднее Университетом Ганы. Многие центры просвещения в регионе имели схожие истории возникновения.

Большинство лидеров освободительного движения в Африке вышли в 1930 и 1940-е годы из того потока, который позднее получил обозначение как «утечка мозгов». Камузу Банда, Джомо Кениата, Джулиус Ньерере и многие другие принадлежали к поколению студентов, эмигрировавшему в США и Европу, и там разрабатывавшему планы борьбы за независимость.

Экономический и социальный вклад этих эмигрантов в развитие стран, из которых они происходили, трудно оценить, но невозможно отрицать, и вон имел большое значение для стран Африки к югу от Сахары.

Источник: Easterly and Nyarko 2008.

рованные мигранты в странах с высокими доходами происходят из более крупных стран со средним уровнем дохода, типа Бразилии и Индии. Перспективы миграции в эти страны стимулируют более высокий уровень накопления человеческого капитала, повышающий не только число квалифицированных мигрантов, но общий уровень профессиональной подготовки мировой рабочей силы<sup>83</sup>. Так называемая «утечка мозгов» возможно если уровень эмиграции квалифицированных работников из страны достигает от 5 до 10%. Вызывают опасение перспективы отставания в росте и замедленного развития некоторых стран Африки к югу от Сахары, Центральной Америки, стран Карибского бассейна, где процент эмиграции наиболее подготовленных работников наиболее высок. В 2000 г. показатель эмиграции среди высококвалифицированной рабочей силы из стран Африки к югу от Сахары составлял 13,1%, из Центральной Америки – 16,9% и из стран Карибского бассейна – 42,8%<sup>84</sup>.

Критики формулы «отток мозгов – приток мозгов» в порядке дискуссии обсуждают вопрос о том, что игнорируется реальная мировая картина международной миграции. Квалифицированные рабочие не подпадают под определение «утечки мозгов», поскольку они «циркулируют» между странами в мировой экономике. Выгоды от привлечения и удержания квалифицированных специалистов не могут быть распределены между странами в иге с нулевым результатом. В дополнение к значительным потокам международных переводов, многие из квалифицирован-

ных мигрантов усердно трудятся, чтобы вернуться в свои страны с лучшими перспективами, в качестве предпринимателей, вооруженные капиталом, новыми знаниями и приобретенным мастерством и идеями. Некоторые политики, академики и руководители крупного бизнеса в развивающихся странах начинали как эмигранты. Межстрановые исследования детерминантов экономического роста не обнаружили негативных последствий, связанных с эмиграцией людей с высоким уровнем профессиональной подготовки<sup>85</sup>.

### Практические меры по управлению миграцией

Далеко не каждый человек выбирает миграцию. Переезд может оказаться дорогостоящим, трудным и разрушительным решением. Напротив, целое поколение исследователей, показывая, что перемещение рабочей силы из сельской местности в городскую, между небольшими городками и крупными городами, через границу в этом же регионе и, наконец из бедных стран в далекие богатые страны – есть процесс отбора. Мигранты отличаются от людей, которые не покидают своих родных мест. И пока большое число лиц перемещаются в поисках лучшей работы или более высокого уровня образования, большое число других, в особенности тех, кто проживает в сельских районах в странах с низким и средним уровнем дохода ищут возможности получения базового образования и медицинского обслуживания для своих семей. Но такая миграция не является экономически эффективной. Упуская из виду обеспечение основными социальными услугами, такими как школы, центры первичного медицинского обслуживания и даже базовой общественной инфраструктуры, политики, занимающие ответственные посты невольно влияют на выбор в пользу миграции, вынуждая домохозяйства переезжать по причинам иного характера, чем использование экономических возможностей. В то время, как переезд благоприятно скажется на положении таких семей, экономика может оказаться в затруднительном положении.

Сосредотачивая внимание в основном на образовании, здравоохранении и социальном обеспечении в отдаленных, экономически отсталых районах, правительства могут пройти, правительства могут осилить большой путь по устранению некоторых причин толкающих домохозяйства на миграцию. Эти усилия могут, в свою очередь улучшить качество миграции. Мобильность рабочей силы, приводящая к большей концентрации людей и одаренных личностей в местах выбора, в большей степени привнесет вклад

Таблица 5.5 Что означает проведение реальной политики в отношении миграции? Признать выгоду от агломерации

	Миграция неквалифицированной рабочей силы	Миграция квалифицированной рабочей силы
<b>Внутренняя миграция</b>	<b>Нейтральная</b> , но препятствующая, если маловероятна агломерация экономики. Политика должна поощрять миграцию по экономическим причинам и препятствовать миграции в поисках лучшего социального обслуживания. Отменить явные и скрытые ограничения, также как устанавливаемые на местах пособия на обслуживание	<b>Значительная поддержка</b> , особенно в целях получения выгод от агломерации, где они возможны. Инвестировать в услуги в периферийных районах, чтобы способствовать созданию мобильного человеческого капитала. Расширить возможности получения информации о состоянии рынка труда, с тем, чтобы мигранты приезжали лучше информированными о возможностях трудоустройства
<b>Заграничная миграция в соседние страны региона</b>	<b>Поддержка</b> , особенно в отношении возможности роста благосостояния и диверсификации, получаемых в результате переводов мигрантов	<b>Поддержка</b> , если имеет место интеграция рынков соседних по региону стран и возможно получение выгоды от агломерации, которые могут оказать внешний эффект на посылающие страны
<b>Трансграничная миграция за пределы региона</b>	<b>Поддержка</b> , особенно в отношении возможности роста благосостояния в результате переводов мигрантов	<b>Нейтральная</b> , поскольку существует возможность неизбежной агломерации, от ускорения процесса «утечки мозгов», но возможна выгода от применения знаний возвращающихся мигрантов, а также устойчивые стимулы для человеческого капитала от перспективы миграции

Источник: Авторский коллектив доклада WDR 2009.

в выгоды от агломерации, чем будет способствовать перенаселению городов.

Влияние проводимой политики на благосостояние мигрантов и расширение экономических возможностей разжигает скептицизм в отношении попыток ограничить мобильность рабочей силы. Более того, имеет место нарастающее движение в сторону от ограничения передвижения населения в сторону поощрения и создания условий для этого. Какие иные шаги может предпринять правительство сделать для получения выгоды от агломерации, кроме как разрешить людям переезжать и селиться там, где они хотят получать наиболее высокий доход на вложенный труд и человеческий капитал?

Миграция происходит от действия сил, которые пытаются «тянуть», в той же мере как и от тех, что «выталкивают» отсутствием нормального социального обслуживания. В Африке диспаритет между крупными городами, небольшими населенными пунктами и деревнями в возможностях поступления в школу и медицинского ухода за новорожденными приписывают почти полному отсутствию школ и учреждений здравоохранения в отдаленных районах<sup>86</sup>. Факты из Центральной Азии говорят о том, что в отдаленных малодоступных областях Таджикистана в школах невероятно жарко, питьевой воды недостаточно, а также не хватает устройств и оборудования для уборки мусора и нечистот<sup>87</sup>. В Китае правительство делает особый упор на интенсивное распределение основных услуг с тем, чтобы ликвидировать различия в уровне жизни населения, проживающего на побережье и во внутренних районах страны. Через приоритетизацию образования, здравоохранения и коммунальных услуг в удаленных районах страны, через прочие инвестиции, правительство способно устранить некоторые причины, толкающие людей на миграцию. Подобные усилия властей могут изменить состав миграции и направить ее по пути

концентрации преимущественно в интересах агломерации, а не как фактор скопления людей и издержек перенаселения городов.

В связи с признанием селективной природы добровольной миграции и последствий растущих доходов от масштабов, экономические аргументы и эмпирические факты, изложенные в этой главе, в большей мере способствуют позитивному взгляду на мобильность рабочей силы, чем проводимая ранее в бедных странах и странах со средними доходами. С этой точки зрения, положения проводимой политики должны отличаться в соответствии с уровнем обеспеченности человеческим капиталом будущих мигрантов в зависимости от того, сможет ли правительство получить внешний эффект агломерации от образования кластеров одаренных людей, и обложить его налогом (см. табл. 5.5).

Все свидетельства получения выгод от образования предполагают, что ответственные политики должны быть обеспечены быстрым истощением числа талантливых и одаренных людей в стране и их перемещением в страны за пределами региона. Однако потенциальные издержки удержания человеческого капитала, происходящие из прямых рестрикционных мер достаточно высоки. Намного более действенные и устойчивые направления политики могут быть предприняты в двух направлениях. Первое состоит в повышении частной, индивидуальной стоимости приобретения человеческого капитала в противовес частной индивидуальной прибыли, получаемой от миграции квалифицированной рабочей силы за границу. Второе предполагает получение компенсационных выплат от диаспоры в процветающих районах мира, поощряя их политическое и экономическое участие в жизни родных стран, упрощая процедуру восстановления гражданства, получения избирательных прав и возможного возвращения на родину, если они примут такое решение.

# Транспортные расходы и специализация



Иногда самое глубокое понимание достигается благодаря соединению частиц информации, которые по отдельности могут быть банальными и не вызывать удивления. В середине 1970-х гг., благодаря таким изобретениям, как энергия пара и телеграф, транспортные расходы во внешней торговле сократились и стали составлять лишь малую долю их размера в 1900 г. И процент торговли между соседними странами Европы увеличился в сравнении с их торговлей с более удаленными странами. В 1910 г. экспорт Великобритании был равномерно распределен между Европой (35%), Азией (24%), и другими регионами (31%). К 1996 г. 60% экспорта Великобритании направлялось в Европу и только 11% – в Азию<sup>1</sup>.

В каждом из этих фактов по отдельности нет ничего удивительного. Вместе они полностью противоречат прогнозам на основе обычной экономической теории. В конце концов, транспортные расходы должны составлять большую часть стоимости товаров, поставляемых с другого конца мира, чем товаров, которыми торгуют с соседними странами. Поэтому уменьшение транспортных расходов должно было бы означать: *больше* торговли с удаленными партнерами, чем соседями, а не меньше. Что же произошло?

Ответ на этот вопрос дает исследование, проведенное в 1980-е гг.<sup>2</sup> Все дело в двух волнах глобализации – это эвфемизм, определяющий снижение транспортных и торговых расходов. Во время первой волны примерно с 1840 г. до Первой мировой войны транспортные расходы сократились в достаточной мере для того, чтобы стала возможной широкомасштабная торговля между районами, исходя из их сравнительных преимуществ. Так, Великобритания поставляла станки, получая взамен индийский чай, аргентинское мясо и австралийскую шерсть; возрос объем торговли между находившимися далеко друг от друга и не похожими друг на друга странами. Во вторую волну, начавшуюся после 1950 г., транспортные расходы сократились

достаточно сильно для того, чтобы незначительные различия в товарах и вкусах стимулировали торговлю между похожими странами, по меньшей мере, в Европе и Северной Америке. Соседние страны торговали друг с другом разными сортами пива и разными комплектами автомобилей, например, колесами и шинами. Торговля запасными частями и компонентами расширялась на основе использования преимуществ специализации и экономии, обусловленной ростом масштабов производства. Для первой волны глобализации была характерна «обычная» межотраслевая торговля, использовавшая разницу в национальных ресурсах, для второй – «новая международная торговля», стимулируемая экономией за счет роста масштабов деятельности и дифференциацией товаров.

Транспортные расходы и экономия за счет расширения масштабов деятельности во взаимодействии способствовали образованию торговых потоков, существовавших в последние 50 лет.<sup>3</sup> Главный вывод на основе этого исследования состоит в том, что соотношение между транспортными расходами, расположением производственных объектов и структурой торговли нелинейно. Снижение транспортных расходов сначала привело к тому, что страны стали больше торговать с государствами, расположенными далеко от них, но отличавшимися от них. После того, как эти расходы сократились еще больше, это привело к расширению торговли с соседними странами. Аналогичным образом, после того, как транспортные расходы уменьшились по сравнению со средним уровнем, производство сосредоточилось на больших рынках и вокруг них.

В Восточной Азии по мере того, как снижались транспортные расходы на морские и воздушные перевозки, производство промышленных товаров перемещалось из Японии в соседние страны, например, в Гонконг, Китай; Республику Корею и Тайвань, Китай. Затем производство переместилось в Юго-Восточную Азию, а сейчас – в Китай.

В результате снижения расходов на телекоммуникации крупные города в США и странах Европы стали использовать преимущества, обеспечиваемые растущими рынками. Однако после того, как расходы на телекоммуникации еще больше сократились, такие услуги, как бухгалтерский учет и колл-центры, переместились в менее крупные города Европы и Северной Америки, а затем, после их дальнейшего сокращения – в крупные города отдаленных Индии и Филиппин.

Внутриотраслевая торговля – обмен в целом аналогичными товарами и услугами – возможно, самый важный экономический фактор со времен Второй мировой войны. Страны торгуют телефонами компаний Samsung, Motorola и Nokia; корпусами для телеуправляемых приборов; и пуговицами и нитками для тканей. Такая торговля составляет сейчас более половины объема мировой торговли, увеличившись по сравнению с 1962 г., когда она составляла его четверть. Доля внутриотраслевой торговли увеличилась для всех видов товаров и услуг, от таких сырьевых товаров, как нефть и природный газ, до промежуточных товаров, например, автозапчастей и компьютерных систем помощи пользователю, и таких готовых изделий, как продукты питания и напитки (см. рис. 6.1, полоса а).

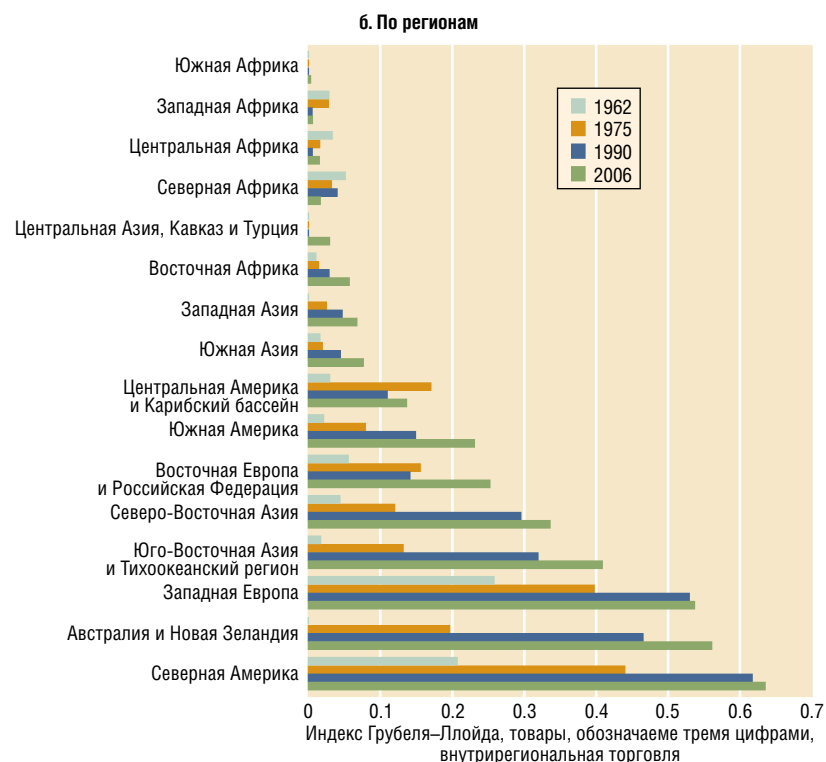
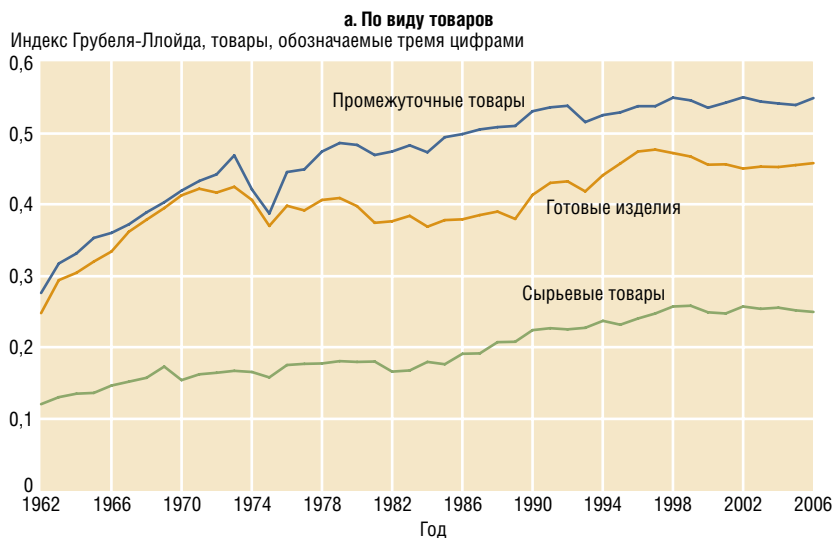
Это важно из-за делений, связанных с границами, о которых идет речь в Главе 3. Эти деления являются барьерами для движения капитала и рабочей силы. Если бы все эти страны могли торговать только готовыми изделиями, например, телевизорами и автомобилями, постепенное сближение уровней жизни было бы в лучшем случае медленным. Благодаря торговле промежуточными товарами, потенциал специализации и торговли значительно возрастает. Мир действительно выиграл от эффективности за счет специализации и экономии, обеспечиваемой ростом масштабов деятельности в производстве и на транспорте. Однако эти выгоды не были распределены равномерно (см. рис. 6.1, полоса б). Значительная часть внутриотраслевой торговли в мире приходится на Восточную Азию, Северную Америку и Западную Европу.

В этой главе объясняется, почему эта торговля приходится на данные регионы, и что это означает для развивающихся стран. В значительной степени причина – во взаимодействии между экономией за счет увеличения масштабов деятельности и транспортными расходами. Транспортные и торговые расходы влияют на объемы торговли. По имеющимся данным, 10% увеличение торговых расходов приводит к сокращению объемов торговли на 20%<sup>4</sup>. Особенно реагирует на величину транспортных расходов торговля промежуточными товарами. Если доля импортных промежуточных товаров в конечном спросе велика, небольшие изменения транспортных

расходов могут оказывать значительное влияние на объем торговых потоков – усиливаются «торговые трения». Например, 5% увеличение транспортных расходов может привести к торговым трениям, эквивалентным стоимостному налогу в размере почти 50%, когда

**Рисунок 6.1** Внутриотраслевая торговля становится более важной для всех видов товаров, но не во всех регионах мира

Эволюция мировой внутриотраслевой торговли, для группы товаров, обозначаемой трехзначной цифрой, 1962–2006 гг.



Источник: Brühlhart, 2008, для данного доклада.

Примечание: Индекс Грубеля-Ллойда – это доля совокупной торговли, которая рассчитывается по внутриотраслевой торговле.

доля промежуточных товаров в добавленной стоимости составляет 70%<sup>5</sup>. При уменьшении транспортных расходов объем торговли промежуточными товарами также будет быстро увеличиваться.

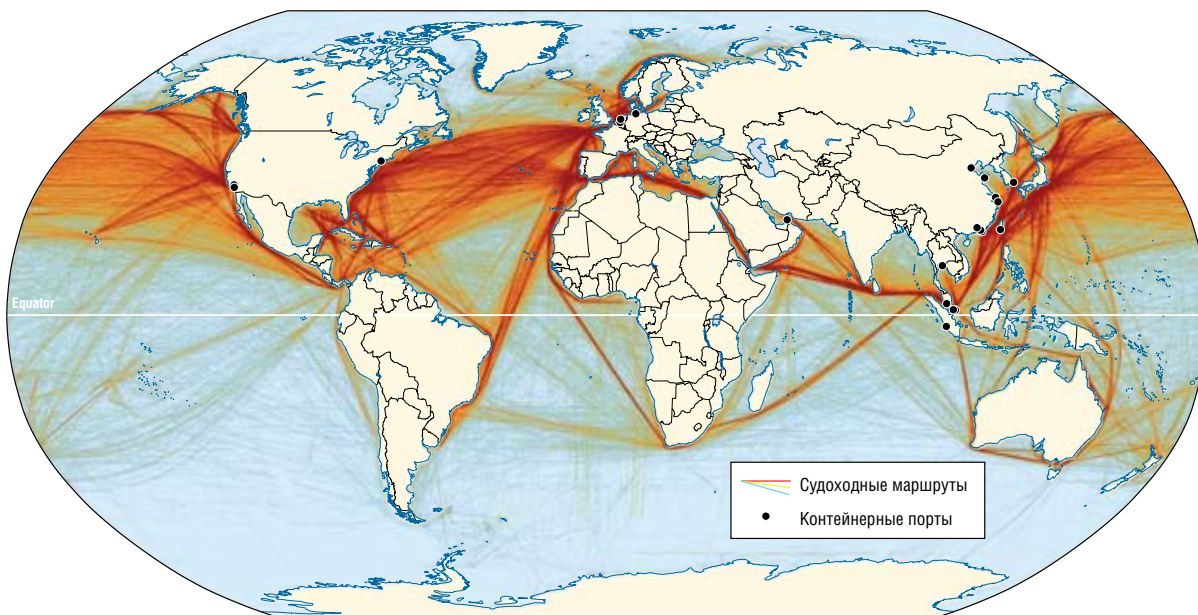
«Круговая причинная обусловленность» также влияет на транспорт. Объемы торговли отражаются на транспортных расходах. На пути через Тихий океан разница расходов между единицей «Panamax», равной 4 000 TEU (единиц, эквивалентных 20 футам, в которых измеряется тоннаж судов), и мега пост-Panamax, единицей в размере 10 000 TEU, составляет 50%.

Однако для использования этих ценовых преимуществ необходимы большие объемы торговли и высокая производительность, поскольку экономия за счет увеличения масштабов деятельности наблюдается не только при производстве товаров и услуг, но и при их транспортировке. Доставка контейнера на судах в США из Китая стоит около 400 долл., из Индии – около 800 долл. и из Сьерра-Леоне – 1 300 долл.<sup>6</sup> Колоссальный объем торговли Китая – почти наверняка одна из причин низких транспортных расходов, в то время как снижение транспортных расходов стимулирует перевод производства в Китай разными странами. Экономия за счет увеличения масштабов деятельности на транспорте означает, что снижающиеся транспортные расходы и расширяющаяся торговля подкрепляют друг друга.

В Северном полушарии большой грузооборот, и благодаря процветающей внутриотраслевой торговле, постоянно укрепляются торговые связи (см. карту 6.1). Однако суда плывут мимо или вокруг Центральной Америки, Южной Азии и Африки к югу от Сахары, заходя только в те страны, где есть природные ресурсы, например, нефть. Торговые пути между странами Южной Америки и самыми процветающими районами мира представляют собой узкие дороги, а не оживленные скоростные магистрали, как между Восточной Азией, Северной Америкой и Западной Европой. Глобальные карты авиаперевозок и Интернет – карты демонстрируют аналогичный дисбаланс. Эти факты должны быть обескураживающими для развивающихся стран, не интегрированных в эти самоукрепляющиеся системы производства и торговли. Экономия за счет увеличения масштабов деятельности в производстве и на транспорте затруднит, а не облегчит развивающимся странам выход на эти рынки, где существует высокая конкуренция.

Мир нелинейных взаимоотношений и совокупной причинной обусловленности – это мир с порогами. Понимание, как развивающиеся страны могут пройти через эти пороги, зависит от того, где они расположены, что они производят, и от затрат торговцев. В развивающихся странах мира общие расходы на торговлю и транспорт как

**Карта 6.1 Оживленное мореплавание на Севере, редкие приходы судов на Юге**  
Интенсивность судоходных маршрутов в течение одного года, начиная с октября 2004 г.



Источник: Данные Программы добровольного наблюдения за судами Всемирной метеорологической организации, обработано в Helpert and others, 2008.

Примечание. Изображенные на рисунке контейнерные порты – это 20 портов, крупнейших по количеству обработанных контейнеров, в пересчете на TEU, 2005 г. (Heideloff and Zachcial, 2006).

долю стоимости товаров можно разделить на 20% транспортные расходы, 45% торговые расходы, связанные с перевозками через границы, и 55% издержки обращения в розничной и оптовой торговле. Эти расходы могут увеличиваться, доходя до 170% налога на стоимость товаров и услуг, которыми ведется торговля<sup>7</sup>. Они показывают, что снижение транспортных расходов в международной торговле сократило расстояния, но торговые расходы вследствие *международного разделения* остаются высокими. Тем временем, из-за *внутреннего расстояния* транспортные расходы остаются высокими даже в промышленно развитых странах мира.

Развивающиеся страны могут узнать, как другие страны сокращают транспортные расходы, в том числе, как стимулируется торговля, и развиваются новые технологии. Из анализа ситуации в последние два десятилетия они могут узнать, как может изменяться пространственная концентрация производства по мере уменьшения транспортных расходов. Что это означает для стран, которые с опозданием пришли к экономическому развитию? Главные моменты:

- **Совершенствование транспортных технологий, произошедшее за последние два века, привело к увеличению объема торговли и радикально изменило ее характер.** До Первой мировой войны транспортные расходы уменьшились в достаточной степени для того, чтобы стала возможной широкомасштабная торговля, однако только между непохожими друг на друга странами. Это были страны, расположенные на большом расстоянии друг от друга, поскольку большие различия в климате и национальных ресурсах обычно означали, что они находятся в разных районах мира (например, Индонезия и Нидерланды). Во время второй волны глобализации после Второй мировой войны транспортные расходы сократились в достаточной степени для того, чтобы небольшие различия в товарах и вкусах стимулировали торговлю. Это привело к расширению торговли между странами, похожими друг на друга (например, Аргентиной и Бразилией), которые часто были соседними<sup>8</sup>. По мере того, как снижаются транспортные расходы, значение физической географии уменьшается. Однако благодаря экономии за счет увеличения масштабов деятельности в производстве, значение факторов экономической географии возрастает.
- **Уменьшение транспортных расходов – при увеличивающейся экономии за счет увеличения масштабов деятельности – обычно означает большую пространственную концентрацию производства.** В современной концепции экономики под-

черкивается значение транспортных расходов для развития. При высоких транспортных расходах значительная экономия за счет увеличения масштабов деятельности остается неиспользованной, а производство – неэффективным. Эффективное производство в большей степени специализировано. Когда транспортные расходы снижаются, пространственные различия в производстве и экономический рост будут увеличиваться как внутри стран, между ними.

- **Развивающимся странам следует уделять больше внимания правилам, регулирующим работу транспорта и связи, чтобы сокращать транспортные и торговые расходы.** Новая экономическая география непреднамеренно способствовала исключительному сосредоточению внимания в политике на «жесткой» инфраструктуре. Самый важный аспект, связанный с политикой, – естественно монополистическая природа транспорта – был отброшен. Развивающимся странам следует больше делать для того, чтобы справляться с негативными эффектами рыночной структуры в транспортном секторе. И для проведения в жизнь некоторых пунктов этой программы им понадобится международная поддержка.

### Что произошло: опыт двух веков

Снижение транспортных расходов примерно за 100 лет до Второй мировой войны привело к более тесной экономической интеграции внутри стран и в отношениях между ними. Тогда, как и в XX веке, это снижение было вызвано крупными инвестициями в инфраструктуру и прорывами в транспортных технологиях.

С начала XIX века до начала Первой мировой войны мировая экономика прошла, по определению историков экономики, через «первую эпоху глобализации». Внутри стран появились каналы и затем железных дорог значительно сократили транспортные расходы, что привело к появлению более крупных интегрированных внутренних рынков и к сближению цен на промышленные товары и на сельскохозяйственную продукцию. Маршруты этих транспортных путей сильно влияли на взлеты и падения городской агломерации. В международном масштабе появление пароходов снизило расходы на морской транспорт и увеличило скорость и надежность этого вида транспорта. В результате разница в ценах разных стран стала меньше, расширилась торговля на маршрутах, которые можно было обслуживать с помощью новой судостроительной технологии, и возникла широкомасштабная межотраслевая торговля.

**Внутренний транспорт.** В XIX веке внутренние водные пути и железные дороги значительно уменьшили межгородские

и межрайонные транспортные расходы. До эпохи железных дорог, которая началась в Европе примерно в 1830 г., транспорт двигался в основном по дорогам или, что было на 50–75% дешевле – по водным путям. В США направление крупных инвестиций на строительство каналов полностью изменило межрегиональную торговлю и сформировало новую структуру урбанизации. Строительство в период между 1817 и 1825 гг. канала Эри уменьшило расходы на транспортировку между Буффало и Нью-Йорком на 85%, сократив время поездки с 21 до 8 дней. В четыре десятилетия до Гражданской войны производительность в секторе внутреннего транспорта США ежегодно увеличивалась в среднем на 4,7%. В период с 1780 по 1820 гг. количество британских судоходных путей увеличилось в четыре раза. Наблюдался аналогичный бум в строительстве каналов во Франции, и континентальные страны Европы сделали большой шаг к преодолению разногласий, когда в 1815 г. Венский конгресс признал свободу навигации на Рейне. Пароходы появились на главных реках и озерах в начале XIX века, что привело к радикальному сокращению времени на поездки.

В XIX веке важным событием на транспорте было расширение железных дорог, количество которых быстро превысило количество внутренних водных путей и которые, «выполнили функцию расширения рынка, на которую указывал Смит». Крупные города уже не только предоставляли коммунальные услуги, они привлекали отрасли с увеличивающейся экономией за счет увеличения масштабов деятельности, получая эффект производительности от более специализированных ресурсов и более крупных рынков рабочей силы. В США расширение железных дорог сильно повлияло на географическое распределение экономической деятельности. В штатах Иллинойс, Мичиган и Огайо в результате появления новых железных дорог в их границах и за их пределами заметно выросла численность населения, активизировались строительство и производство. Забрасывались один канал за другим. В 1850 г. на судах перевозилось в шесть раз больше грузов, чем по железным дорогам, к 1890 г. по железным дорогам перевозилось в пять раз больше грузов, чем на судах. Снижение транспортных расходов значительно уменьшило разницу цен на сельскохозяйственную продукцию на разных местных рынках. С 1870 по 1910 гг. разница цен на пшеницу между Нью-Йорком и штатом Айова уменьшилась с 69 до 19%, а между Нью-Йорком и штатом Висконсин – с 52 до 10%<sup>10</sup>.

Железные дороги меньше расширились в Европе, чем в США, что отражало национальный масштаб железнодорожных систем и меньшие размеры европейских стран<sup>11</sup>. Более высокая интенсивность транспортировки

грузов по железным дорогам США способствовала дальнейшему повышению производительности. В 1910 г. производительность труда на американских железных дорогах была в 3,3 раза выше, чем на британских, и этот разрыв увеличился вдвое с 1870 г.<sup>12</sup> Строительство железных дорог в России началось после середины 1860-х гг., что привело к росту производства пшеницы и ржи при уменьшении разницы цен по регионам. С 1906 по 1910 гг. доля экспорта российской сельскохозяйственной продукции увеличилась с 29% зерна, производившегося в европейской части России, до более чем 42%<sup>13</sup>.

Расширение системы железных дорог в Индии имело еще более значительные последствия. В 1860-х гг. цены в одних районах были в 8–10 раз выше, чем в других, и был широко распространен голод. Создание железнодорожной системы уменьшило транспортные расходы примерно на 80%, и коэффициент различий в ценах на пшеницу и рис сократился с более чем 40% в 1870 г. до менее 20% в десятилетие перед Первой мировой войной<sup>14</sup>. Однако снижение транспортных расходов не повлияло на промышленное развитие. В начале XVIII века в современной промышленности было занято 2–3% промышленных рабочих Индии (около 10% всей рабочей силы). Современные предприятия были сосредоточены в двух морских торговых центрах, Бомбее и Бенгалии<sup>15</sup>.

**Международный транспорт.** Инвестиции во внутренний транспорт привели к появлению крупных и интегрированных внутренних рынков. Тарифные барьеры оставались низкими, и международная торговля выигрывала от технического и организационного прогресса, преимущественно в судоходстве. Фрахтовые ставки океанских судов значительно отличались для разных маршрутов и перевозимых товаров, что отражало разницу цен на портовое оборудование, виды судов и возможности для погрузки<sup>16</sup>. Однако в целом торговые расходы на зерно, главный товар в международной торговле, снизились с 1880 по 1914 гг. в Европе и в торговле между США и Европой на 40%. Это значительно уменьшило разницу цен стран-экспортеров и стран-импортеров.

В 1870 г. цена пшеницы из Ливерпуля была больше цены пшеницы из Чикаго на 58%, в 1895 – на 18%, а в 1913 – на 16%<sup>17</sup>. Если говорить о сельскохозяйственных товарах, то уменьшение разницы цен было не менее впечатляющим. Разница цен на хлопковые ткани между Бостоном и Манчестером уменьшилась с 14% в 1870 г. до 4% в 1913 г., в то время как разница цен на штыковой чугун между Филадельфией и Лондоном уменьшилась с 85 до 19%<sup>18</sup>. В европейской торговле международные цены также стали сближаться. Первоначально в результате появления пароходов сравнительное значение торговых отношений перешло с европейских



и азиатских маршрутов на маршруты в Северной Атлантике. До открытия Суэцкого канала пароходы не могли обслуживать страны Азии, поскольку на долгом пути вокруг Африки нельзя было приобрести уголь<sup>19</sup>.

Эту первую эпоху глобализации усиливавшаяся конкуренция из-за границы в результате сокращения транспортных расходов привела к протекционистской торговой политике. В Северной Америке во время Гражданской войны тарифы уменьшили финансовое бремя федерального правительства, и они оставались высокими и после окончания этой войны. Континентальная Европа отказалась в конце 1870-х гг. от либеральной торговой политики, что было реакцией на поставки дешевого американского и российского зерна. Были увеличены тарифы на готовые промышленные изделия и сельскохозяйственную продукцию.

#### **Усиление «транспортной интенсивности» и внутриотраслевая торговля в современную эпоху**

С середины 1970-х гг. расходы на фрахт уменьшились почти наполовину<sup>20</sup>, что было обусловлено инвестициями в транспортную инфраструктуру, более эффективным использованием мощностей и техническим прогрессом. Наблюдающиеся в последнее время тенденции отличаются от существовавших в первую эпоху глобализации<sup>21</sup>.

- Значительное сокращение расходов произошло в автомобильном и авиатранспорте. Морской транспорт прошел через революцию контейнеризации без уменьшения общих расходов.
- Увеличение объема внешней торговли произошло внутри отраслей, а не между ними, как в первом эпизоде снижения торговых расходов.
- Уменьшение торговых трений было в меньшей степени следствием снижения транспортных расходов и в большей степени – стоимости фрахта как доли стоимости товаров в торговле. Объем торговли преимущественно увеличился за счет легко замещаемых товаров<sup>22</sup>.
- Уменьшению транспортных расходов в значительной степени способствовали реформы на транспорте и снижение торговых барьеров.
- Уменьшение расходов на связь, взаимодействуя с уменьшением транспортных расходов, сыграло важную роль в дроблении производственных процессов и аутсорсинге производства промежуточных товаров. Возросло значение сравнительной разницы в ценах из-за снижения затрат на управление производственными процессами на больших расстояниях.

**Расходы на автомобильный транспорт.** Расходы на автомобильный транспорт значительно уменьшились, почти на 40% в

последние три десятилетия, несмотря на увеличение затрат на электроэнергию и заработную плату. (Полных статистических данных о ценах на транспортные услуги нет, а использование ценовых индексов как части системы национальных счетов все еще находится в зачаточном состоянии. Поэтому эмпирическая оценка зависит от оценки транспортных расходов. Одно из исследований, проведенное во Франции, показывает, что расходы на перевозки грузовиками сократились в период с 1978 по 1998 гг.<sup>23</sup> на 33%, со значительными региональными вариациями вследствие различий в качестве дорог и платы за использование дорог. Этому способствовали в основном дерегулирование отрасли перевозок грузовиками (сокращение на 21,8%) и уменьшение затрат на автотранспорт (-10,9%). Транспортная инфраструктура (-3,2%) и снижение затрат на горючее (-2,8%) имели гораздо меньшее значение.

**Расходы на перевозки грузов по железной дороге.** Расходы на перевозки грузов по железной дороге снизились значительно меньше, чем на перевозки по автомобильным дорогам. Технический прогресс на подрынках железных дорог был неравномерным, и монопольное влияние крупных, преимущественно принадлежавших государствам предприятий

#### **ВСТАВКА 6.1 Крупнейшие в мире: размеры и социальные обязательства индийских железных дорог**

Железнодорожная отрасль демонстрирует возрастающий эффект за счет увеличения масштабов деятельности двумя способами. Во-первых, системная экономика и экономия за счет плотности обеспечивают преимущества в размерах на уровне фирм. Во-вторых, работа железнодорожного транспорта почти повсеместно сочетается с предоставлением услуг по инфраструктуре, что обеспечивает железнодорожным фирмам естественную монополию, по крайней мере, на местном уровне. Если учитывать значение железных дорог для экономического развития и колоссальную рыночную мощь железнодорожных компаний, неудивительно, что многие железнодорожные компании являются государственными.

Крупнейшая из этих компаний-гигантов – Indian Railways. В Книге рекордов Гиннесса она названа крупнейшим коммерческим или коммунальным работодателем с более чем 1,6 млн работников. Ежедневно она перевозит более 16 млн пассажиров и более 1 млн тонн грузов. В 2002 г. на нее ежедневно работало 14 444 поезда, из них 8 702 пассажирских; и ей принадлежало 216 717 вагонов, 39 263 пассажирских вагона и 7 739 локомотивов.

Основанная в 1853 г. как структура из 42 железнодорожных систем, она была национализирована как единая компания в 1951 г. Вертикальная интеграция Indian Railways не ограничивается группированием с услугами инфраструктуры. Ей принадлежат предприятия по производству локомотивов, пассажирских вагонов и даже их компонентов, и она руководит

их работой. Большие расстояния для транспорта на Индийском субконтиненте должны обеспечивать железным дорогам более заметное преимущество по сравнению с автомобильными дорогами. И в самом деле, Indian Railways получает 70% своих доходов и большую часть прибыли от перевозки грузов – единственная причина, по которой в последние годы она проигрывает в конкуренции с автомобильным транспортом.

Ограничивают возможность низкочастотных грузовых перевозок на большие расстояния обширные социальные обязательства. Суммарные обязательства по социальному обеспечению в 2005–2006 гг. составили более 47 млрд рупий, плюс расходы на социальные и культурные нужды в размере 9,6 млрд рупий. Обязательства такого рода включают доставку товаров первой необходимости (сахарного тростника, скота, бумаги) по ценам ниже себестоимости, субсидирование пассажирских и других перевозок в пассажирских вагонах за счет доходов от перевозки грузов, и открытие новых бездорожных линий. Значительную часть дефицита пассажирского транспорта, покрываемого за счет доходов от грузовых перевозок, составляют убытки от перевозок в городах и пригородах в Ченнаи, Колкате и Мумбаи.

Источник: Группа Доклада Всемирного банка по развитию, 2009 г.

замедлило процесс уменьшения расходов. (См. вставку б.1). Обязательства обслуживать, например, регионы, где было мало транспорта, мотивировали требования о выделении государственных субсидий и субсидирования по всем направлениям за счет прибыльных маршрутов.

Расходы на железнодорожный транспорт зависят от перевозимых товаров. Для США они зависят от ценовой дискриминации железными дорогами для перевозки грузов среди грузоотправителей различных товаров<sup>24</sup>. В период с 1981 по 2004 г. не было единообразного формирования грузовых тарифов для железнодорожного транспорта. Значительно увеличились наценки для угля и зерна. Наценки в перевозках с использованием разных видов транспорта были ниже из-за конкуренции со стороны перевозок грузовиками и другими железными дорогами между основными крупными городами. Уменьшение тарифов или постоянные тарифы наблюдались при перевозках химических веществ и автомобилей. Это главным образом отражает высокую стоимость этих товаров. Спрос на грузы – вторичный спрос, и цены, которые готовы платить поставщики, увеличиваются с возрастом от стоимости поставок.

**Расходы на воздушный транспорт.** С появлением реактивных двигателей расходы на воздушный транспорт в период с середины 1950-х до начала 1970-х гг. быстро уменьшались. Реактивные двигатели обеспечивали большую скорость, были надежнее и более эффективно использовали горючее, чем поршневые, которые они заменили (см. врезку б.2). С 1957 по 1972 г. реальные цены самолетов с поправкой на качество ежегодно снижались на 13 – 17%<sup>25</sup>. После 1972 г. технический прогресс значительно замедлился, но в период с 1972 по 1983 г. цены все еще снижались на 2–4% в год.

С 1955 по 2004 г. цены на авиаперевозки грузов снизились с 3,87 долл. за тонно-километр до менее чем 0,30 долл., в американских долларах 2000г. Средний доход на тонно-километр уменьшался в 1955–1972 г. на 8,1% в год и в 1972–2003 г. – на 3,5% в год. Несмотря на это значительное снижение номинальных тарифов на авиаперевозки, торговые трения на воздушном транспорте не уменьшились столь же радикально. Цена авиаперевозок в реальных американских долларах на килограмм возросла с 1973 по 1980 г. на 2,9% в год, отчасти из-за роста цен на нефть, а затем с 1980 по 1993 г. – снижалась на 2,5% в год. Снижение цены после 1980 г. заметно разнилось в зависимости от маршрута, причем больше всего снижались цены на более протяженных маршрутах и в Северной Америке<sup>26</sup>. После 2001 г. реальная цена на авиаперевозки грузов, прибывавших в США, значительно возросла, что, возможно, отражало увеличение затрат на обеспечение безопасности.

**Расходы на морской транспорт.** В последние десятилетия по-разному развивались два подрынка. Перевозки на грузовых судах используются для транспортировки большого количества неупакованных товаров по чартеру, причем цены на перевозки устанавливаются на рынках наличного товара. Нет фиксированного расписания и маршрутов, поэтому перевозки определяются текущим рыночным спросом. Перевозки на лайнерах используются для грузов общего назначения на фиксированных торговых маршрутах на основе фиксированного расписания. Торговля с использованием лайнеров организована в картели, или конференции, на которых обсуждаются и координируются цены и доли рынка.

Технический прогресс и институциональные изменения привели к снижению цен на обоих субрынках. Наиболее важное значение имеют увеличение перевозок с открытой регистрацией, эффект масштаба от колоссального увеличения спроса на морской транспорт, появление контейнеров и произошедшие в результате изменения в организации работы и материально – техническом обеспечении портов. Перевозки с открытой регистрацией – это практика регистрирования судов под удобными для этого флагами (Либерии и Панамы), чтобы обойти более высокие затраты на соблюдение правил и укомплектование судов личным составом, устанавливаемые более богатыми странами. В 1950 г. на суда с открытой регистрацией приходилось 5% мирового тоннажа перевозок, в 1980 г. – 31%, а в 2000 г. – 48%<sup>27</sup>. По имеющимся данным, затраты на эксплуатацию у судов с открытой регистрацией на 12–27% ниже, чем у судов с обычной регистрацией, причем эта разница возникает преимущественно за счет затрат на оплату труда экипажей<sup>28</sup>.

Снижение расходов из-за эффекта масштаба происходит за счет большей грузоподъемности судов и институциональных изменений. Быстрое увеличение спроса на морской транспорт, по-видимому, было отчасти вызвано этими изменениями и уменьшало опасность упреждающей конкуренции<sup>29</sup>. Увеличение размеров судов, по-видимому, создало возможности для экономии от применения системы «ступицы и спицы» – менее крупные суда перевозят грузы в узловой центр, где их перегружают на значительно более крупные и быстрые суда для более дальних рейсов. Главные примеры – это Гонконг, Китай; Роттердам; и Сингапур.

Суда для неупакованных товаров, замороженных продуктов и автомобилей прибыльны на индивидуальных маршрутах. С середины 1980-х гг. специальные «танкеры для перевозки соков» закрепили ведущие позиции Бразилии на мировом экспортном рынке апельсинового сока, который почти весь производился в штате Сан – Паулу.

### ВСТАВКА 6.2 Реактивный двигатель

Около 320 млн человек ежегодно встречаются на профессиональных и корпоративных мероприятиях после того, как совершили авиаперелет. В 2006 г. из товаров на сумму 12 трлн долл. 35% по стоимости были доставлены по воздуху<sup>a</sup>. Норма прибыли от инвестиций в инфраструктуру и услуги авиации составляет 56% в Кении, 28% в Иордании и 19% в Камбодже<sup>b</sup>. Объясняется все это появлением реактивного двигателя, которое стало, возможно, самой важной новацией за всю историю транспорта дальних расстояний. Реактивный двигатель безопаснее, удобнее в эксплуатации, лучше подходит для дальних расстояний и более эффективен, чем обычный двигатель. С тех пор, как в 1960-е гг. он революционизировал авиаперевозки, его стали настолько отождествлять с силовой установкой самолета, что сейчас вызывает удивление, как авиационной отрасли удалось добиться такого прогресса, используя поршневые двигатели.

Однако, как это часто бывает со многими изобретениями в транспортной технологии, период между изобретением реактивного двигателя и экономическим успехом был долгим. Фрэнк Уиттл в Великобритании в 1929 г. и Ханс фон Охайн, немецкий физик, в 1933 г. независимо друг от друга разработали концепция реактивной силовой установки. Технология реактивного двигателя быстро развивалась после Второй мировой войны. Прорыв в коммерческих пассажирских перевозках был достигнут после появления «Боинга-707» и «Дугласа DC-8». Раньше самолеты с реактивными двигателями были очень шумными и имели более высокие эксплуатационные расходы, чем самые современные самолеты с поршневыми двигателями. Реактивные самолеты могли составить им конкуренцию только по скорости и большему количеству мест в салоне. Однако в начале 1960-х гг. совершенствование технологии (появление так называемого турбореактивного двигателя) возвестило об окончании полетов на дальние расстояния на самолетах с винтомоторной установкой. За 5 лет цены на тонно-километр снизились примерно на 40%.

Реактивные самолеты имеют гораздо более высокий коэффициент, отражающий соотношение мощности и веса, что создало условия для рейсов большей дальности, полетов с большей скоростью и большей полезной нагрузки. Более высокое качество и снижение затрат оказали серьезное влияние во многих секторах.

- Поддержка систем покупатель–поставщик при дальних рейсах. Большая часть мировой торговли осуществляется с помощью морских перевозок, однако воздушный транспорт заполняет важную нишу таких производственных систем, где все должно быть получено своевременно. В то время как морские перевозки рутинны, фирмы используют авиаперевозки, чтобы точно регулировать потоки промежуточных ресурсов и доставлять товары с высоким соотношением цены и веса. Даже у Бразилии, известного экспортера сырья, на долю авиаперевозок в 2000 г. приходилось 0,2% всего объема экспорта по весу, однако почти 19% экспорта по стоимости<sup>c</sup>. Кстати, в Бразилии находится третий по величине в мире производитель самолетов, компания Embraer. Главным примером секторов, выигрывающих от использования воздушного транспорта, является торговля полупроводниками и модными изделиями. Поставки полупроводников настолько соотносятся с авиаперевозками в целом, что их считают одним из главных показателей, по которым определяется процветание отрасли. Жизненный цикл продуктов в индустрии моды настолько сократился, что одна из испанских сетей торговли одеждой оставляет товар непосредственно с фабрики в магазин, меняя дизайн дважды в неделю. Необходимость быстро реагировать на меняющиеся вкусы потребителей привела к переводу части производства из Восточной Азии в Испанию и более близкие страны, например, Марокко и Турцию. Оттуда одежда посылается в магазины в других районах мира: «Самолеты из Сарагосы, Испания, с товарами магазинов Inditex на Ближнем Востоке приземляются в Бахрейне, затем летят в Азию и возвращаются в Испанию с сырьем и полуфабрикатами одежды»<sup>d</sup>.
- Появляется возможность экспорта скоропортящихся товаров на дальние расстояния. Недорогое и частое авиасообщение позволило таким странам, как Чили, Колумбия и Кения, продавать сельскохозяйственную и садоводческую продукцию на рынках в Европе, на Ближнем Востоке и в Северной Америке. Один из основных примеров – Кения, на которую сегодня приходится треть мирового рынка срезанных цветов. Найваша в центральной части Кении – весьма эффективный центр выращивания

цветов, показывающий, что локализация экономики существует и в сельском хозяйстве. Цветы, срезанные утром, прибывают на амстердамские рынки к вечеру. Садоводческая продукция сейчас находится среди трех главных статей экспорта (вместе с туризмом и чайной промышленностью). В 2007 г. стоимость франко-борта (фоб) сектора составила 43 млрд кенийских шиллингов (около 650 млн долл. США), и, по данным Кенийского совета по цветоводству, от этой отрасли прямо или косвенно зависят средства к существованию 1,2 млн человек. И напротив, нехватка у Бангладеш холодильных мощностей и холодильных емкостей для авиаперевозки грузов ограничили ее способность экспортировать дорогостоящие фрукты и овощи на Ближний Восток<sup>e</sup>.

- *Массовый туризм в развивающихся странах.* В 2005 г. поступления от туризма в странах с низкими и средними доходами составили около 200 млрд долл.<sup>f</sup> главным образом, благодаря недорогим авиабилетам. Чартерные рейсы дают еще более значительное сокращение расходов за счет объединения с другими видами услуг и высокопроизводительного использования. Строительство аэропортов в районах, посещаемых туристами, обеспечило группировку развития с высокой плотностью дополнительных услуг и насыщенными и специализированными рынками рабочей силы. В период с 1990 по 2005 гг. приток туристов в страны Африки к югу от Сахары увеличился на 8% в год – с 6,8 млн до 23,6 млн человек, а поступления от туризма – с 4,1 до 14,5 млрд долл. США. Приток туристов в Китай возрастал почти на 10% в год. Камбоджа принимает сейчас более 2 млн туристов в год, Вьетнам – около 4 млн – в 16 раз больше, чем в 1990г.

Источник: группа Доклада Всемирного банка по развитию, 2009г.

a. Международная ассоциация воздушного транспорта, 2007б.

b. Международная ассоциация воздушного транспорта. 2007а.

c. Санчес и другие, 2003г.

d. Роуэддер и Джонсон, 2008г.

e. Дикси 2002г.

f. Всемирная туристическая организация, 2006г.

Стандартизованные контейнеры обеспечивают экономию затрат для всех видов транспорта – грузовиков для дальних перевозок, внутренних речных маршрутов, железной дороги и грузовиков для ближних перевозок, поскольку товары не приходится разгружать и перегружать (см. вставку 6.3).

Контейнеризация уменьшает прямые расходы портов на хранение, погрузку и разгрузку товаров. Она также уменьшает капитальные затраты на неиспользуемые мощности во

время длительных остановок в портах, которые ранее составляли от половины до двух третей срока эксплуатации судов.<sup>30</sup> И она дает возможность использовать более крупные и более быстрые суда, что сокращает расходы на тонно-мили, пока судно движется. Эти сокращения расходов на океанском участке пути более чем компенсировали более значительные инвестиции и более высокие расходы в связи с простоями в портах.<sup>31</sup>

### ВСТАВКА 6.3 Большая коробка

Около 90% ненасыпных грузов во всем мире транспортируется в контейнерах, находящихся на грузовиках, в железнодорожных вагонах и на грузовых судах. В 2007 г. более 18 млн контейнеров совершили более 200 млн поездок. Контейнеризация изменила даже то, как измеряется грузоподъемность портов и судов и услуги морского транспорта. Перевозимые грузы измеряются сейчас в TEU, или единицах, эквивалентных 40 футам (FEU). TEU – это размер коробки 20 футов длиной и 8 футов шириной, при максимальной массе брутто 24 метрических тонны.

По общему мнению, революционные изменения – дело рук Малкома Маклина<sup>3</sup>. Он был владельцем фирмы грузовиков в Нью-Джерси, и у него была простая идея: перевозимые коробки обычно открываются только в пункте отправки и в пункте назначения, однако разгрузка и переупаковка стоят больших денег. В 1956 г. он создал Sea-Land Service, используя перестроенный танкер, *Ideal-X*, который отплыл из Ньюарка, штат Нью-Джерси, в Хьюстон, штат Техас, с алюминиевыми кузовами грузовиков в упаковке на палубе.

Эта идея нашла широкое распространение лишь более чем через десять лет, когда вооруженным силам США понадобился эффективный военный транспорт для доставки грузов во Вьетнам. При значительном сопротивлении Маклин выиграл контракты на строительство контейнерного порта в бухте Камрань и на рейсы контейнерных судов из Калифорнии во Вьетнам. Если бы не эти контейнеры, вооруженным силам США было бы очень трудно кормить, размещать и снабжать 540 тыс. солдат, матросов, морских пехотинцев и военнослужащих ВВС во Вьетнаме в 1969 г. Sea-Land Service, практически не имевшая капитала в 1965 г., получила доходы от Министерства обороны США, которые в период с 1967 по 1973 г. возросли до 450 млн долл. Маршруты на Окинаву и в Субик-Бей на Филиппинах были добавлены позже, однако бизнес Маклина был по-прежнему ограничен военным тыловым обеспечением.

Японское правительство первым поддержало расширение контейнеризации. В

1966 г. Совет по рационализации судоходства и судостроительства призвал Министерство транспорта ликвидировать чрезмерную конкуренцию, чтобы воспользоваться новой технологией. Он убедил правительство построить контейнерные терминалы в районах Токио-Иокогама и Осаки-Кобэ. Первые подъемные краны для контейнеров начали работать в 1968 г. Однако правила для автомобильных дорог запрещали использование контейнеров полного размера, а Японские национальные железные дороги не имели оборудования, необходимого для перевозки контейнеров длиной более 20 футов.

В США компания Matson Navigation получила одобрение правительства на деятельность несубсидируемой контейнерной службы между Западным побережьем США и Гавайями и Восточной Азией. Компания планировала разгружать грузы в Окленде прямо на специальные поезда, которые будут доставлять их на восток. На обратном пути компания планировала везти военные грузы для американских военных баз в Японии и Республике Корея. Бизнес можно было начинать лишь после того, как компания Matson создала совместное предприятие с японским партнером, и контейнерное судно, которое совершило свой первый рейс в 1968 г. из Японии в США, принадлежало Nippon Yensen Kaisha Line. Шесть недель спустя Sea – Land Services Маклина начала регулярные рейсы между Иокогамой и Западным побережьем США.

После того, как были созданы объекты инфраструктуры, начались контейнерные перевозки. К концу 1968 г. по маршрутам между Японией и США ходило множество контейнерных судов, 7 компаний ежемесячно составляли менее чем за 7 тыс. тонн грузов, направлявшихся на восток. Скорость расширения этих перевозок определялась портовой и железнодорожной инфраструктурой. В США объем железнодорожных перевозок с использованием разных видов транспорта в период с 1980 по 2002 г. утроился, с 3,1 млн прицепов и контейнеров, до 9,3 млн.

Объем перевозок контейнерным транспортом продолжал увеличиваться колос-

сальными темпами. Контейнеры становились больше, стандартный размер FEU уступил место 48-футовым и 53-футовым контейнерам, которые позволяли грузовикам брать больше груза в каждую поездку. Количество судов стабильно увеличивается, грузоподъемность чисто контейнерных судов увеличивалась в период с 2001 по 2005 г. на 10% в год. Размеры судов также возрастали. В 2006 г. десятки судов, способных перевозить 4 000 FEU, присоединились к флоту, и на очереди были еще более крупные суда. Emma Maersk (длиной 396 м), которая была спущена на воду в 2006г., может перевозить более 14 500 TEU. Из всего грузопотока 26% сейчас направляется из Китая.

Постоянно увеличивающиеся размеры судов ограничивают географию и топографию: поскольку Панамский канал терял больше грузопотока из-за того, что старые шлюзы не могли принимать суда более 5 000 TEU, сейчас его расширяют, чтобы он смог принимать суда 12 000 TEU. Большинство контейнерных судов также слишком велико и для Суэцкого канала. Контейнерные суда имеют абсолютный размер, ограниченный глубиной Малаккского пролива, который соединяет Индийский океан с Тихим. Этот размер, «определяемый максимальной глубиной Малаккского пролива», ограничивает размеры судна – 470 м в длину и 60 м в ширину.

А какова судьба компании Малкома Маклина? Sea-Land расширилась, и в 1995 г. была крупнейшей судоходной компанией. На втором месте находилась датская фирма Maersk, следующей за ней была Evergreen. Четыре года спустя Sea-Land приобрела компания Maersk. К 2000 г. Maersk-SeaLand имела суда с совокупной грузоподъемностью около 850 000 TEU. Грузы будут продолжать перевозить в больших коробках Маклина.

Источник: Доклад Всемирного банка по развитию, 2009г. а. Левинсон, 2006г.

Однако контейнеризация также привела к концентрации судоходных мощностей в нескольких мировых портах. В большинстве развивающихся стран процесс контейнеризации происходил медленно из-за небольших объемов торговли и различных факторных цен. Там, где мало капитала и в изобилии имеется рабочая сила, капитальные затраты на специальные подъемные краны, складские площадки и головки рельсов выше, и экономия портов за счет использования контейнеров меньше.

Как эти технические изменения влияют на расходы на доставку? С поправкой на инфляцию реальная цена услуг грузовых пароходов в 2004 г. составила примерно

половину реальной цены в 1960 г.<sup>32</sup> При дефляции с использованием товарных индексов, заметны были большие колебания, но тенденции к понижению не было. Это означает, что торговые трения в результате транспортных расходов на неупакованные товары, которые обычно перевозятся charterными рейсами грузовых пароходов, не уменьшились – цена транспортировки железной руды или пшеницы на доллар не снизилась. Цены лайнеров стабильно увеличивались до достижения максимума в 1985 г., на основе на длительных наблюдений немецкого Министерства транспорта. В индексе цен на перевозки лайнерами на первом месте общий груз, включая контейнерные перевозки и промышленные товары.

Он также включает расходы на погрузку и разгрузку, которые особенно важны, поскольку снижение расходов на обработку грузов считают одним из главных источников доходов от контейнеризации. При измерении в соотношении с дефлятором немецкого валового внутреннего продукта (ВВП) цены лайнеров снижались до начала 1970-х гг., резко увеличивались с 1974 г., достигнув максимума в период 1983–1985 гг., и впоследствии опять снижались.

Эти тенденции в расходах на транспортировку противоречат общим представлениям о постоянном снижении торговых расходов. Два возможных объяснения: во-первых, в этих ценовых тенденциях не учитывается подлинная экономия за счет контейнеризации, поскольку она не является фактором в общих затратах на доставку грузов от пункта отправки до пункта назначения. В 1956 г. погрузка неупакованного груза стоила 5,83 долл. за тонну. Когда в тот год были введены контейнеры, расходы на погрузку составили менее 0,16 долл. за тонну<sup>33</sup>. Поэтому главная экономия была за счет более низких затрат на перевозки с использованием разных видов транспорта. Контейнеризация позволила упаковывать товар только один раз и перевозить его на дальние расстояния с использованием морского, железнодорожного и автомобильного транспорта. Во-вторых, качество транспортных услуг и материально-технического обеспечения заметно возросло, особенно скорость и надежность. Таким образом, тот факт, что цены не снижались более значительно, объясняется, по меньшей мере, частично, большей готовностью платить за услуги более высокого качества.

### Небольшие снижения транспортных расходов, но значительное уменьшение торговых трений

Судя по информации о расходах, международные транспортные расходы уменьшились не так заметно, как считается. Реальные цены на воздушном и морском транспорте значительно не уменьшались и не увеличивались с 1970-х – начала 1980-х гг. Однако транспортные тарифы взимаемые в соответствии с ценой товара – стоимость транспортировки как доля стоимости товаров, которыми торгуют – снизились. Это снижение объясняют изменения в составе товаров, которыми торгуют, и в составе торговых партнеров<sup>34</sup>. Одно из изменений – уменьшение соотношения вес-стоимость на всем международном транспорте. Другое – снижение цен на воздушном транспорте в сравнении с морским транспортом. Товары, которые традиционно перевозились по морю, теперь доставляются самолетами. С учетом изменений соотношения вес-стоимость, переходов на другие виды транспорта, и изменений маршрутов, можно сказать, что эквивалент налога с объявленной

цены морского транспорта снизился больше, чем воздушного транспорта (см. рис. 6.2)<sup>35</sup>. Изменения в составе товаров и торговых партнеров уменьшили рыночные помехи для транспорта, а не его затраты.

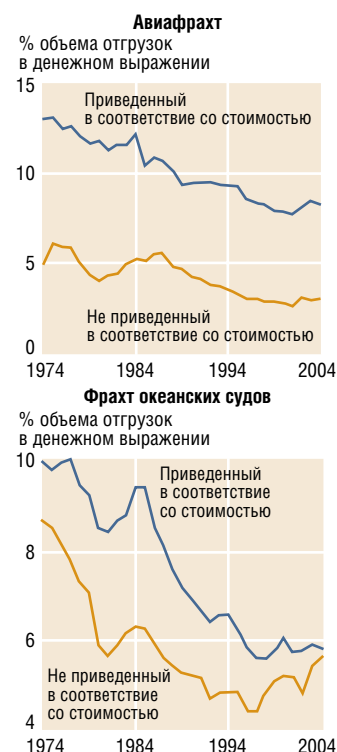
**Материально-техническое обеспечение, время и международная торговля.** Транспортные услуги неоднородны, и транспортные расходы не нейтральны по отношению к товару или к месту. Цифры доходов и ценовые индексы не дают представления о качестве или скорости доставки. На доставку товаров контейнерами из Европы в США по-прежнему надо две или три недели, а из Европы в Азию – пять недель. Однако на доставку товара самолетом почти в любое место в мире нужен один день или даже меньше. В результате снижения затрат на воздушный транспорт цена скорости заметно снизилась.

Это важно для торговли. Каждый день океанского путешествия для страны, находящейся вдали от импортера, уменьшает вероятность отправки промышленных товаров из этой страны на 1%<sup>36</sup>. И экспортирующие фирмы готовы платить 1% стоимости товара в день, чтобы избежать потерь времени, связанных с морским транспортом. В результате наблюдающегося в последнее время увеличения интенсивности международной торговли спрос на скорость возрос. Быстрее всего увеличивается объем торговли товарами, для которых наибольшее значение имеет время доставки. Пример – скоропортящиеся сельскохозяйственные товары и товары с коротким жизненным циклом, например, модные изделия, в отношении которых предпочтения потребителей меняются, или электронные изделия, где высшее качество обеспечивается последними техническими новациями. Такие циклы важны не только для Европы, Северной Америки и Северо-Восточной Азии, но также для Китая, Индии и Юго-Восточной Азии.

Более скоростной транспорт может ускорить изменения в географии торговли. Выбор места для производства текстиля и изделий электроники первоначально определялся расходами на заработную плату. Однако при коротком жизненном цикле товаров сокращение временных затрат на транспортировку может перевесить значение более высоких расходов на заработную плату, что приводит к изменению места производства продукции. Частично производство предметов одежды, доставляемой из США в Азию, было перемещено в районы Карибского бассейна и Мексики, где заработная плата выше<sup>37</sup>.

Короткий жизненный цикл товаров и в целом более ненадежный спрос – это факторы, способствующие агломерации в то время как фирмам нужно находиться вблизи поставщиков<sup>38</sup>. Однако при более предсказуемом спросе увеличение скорости может способствовать перенесению этапов

Рисунок 6.2 Затраты на авиафрахт ниже, чем затраты на фрахт океанских судов



Источник: Hummels, 2007г.: Hummels 2007. Примечание: Не приведенный в соответствие со стоимостью уровень – это отношение расходов на фрахт к стоимости импортируемых товаров. Приведенный в соответствие со стоимостью уровень выводится из регрессии и оценки изменений в составе торговых партнеров и товаров.

производства (производства компонентов, проведения научных исследований и опытно-конструкторских разработок [НИОКР] и сборки) в другие страны, в соответствии со сравнительными преимуществами.

**Расходы на связь.** Стоимость трехминутного телефонного разговора из Нью-Йорка с Лондоном снизилась с 293 долл. в 1931 г. (в долл. 1993 г.) до примерно 1 долл. в 2001 г., при том, что качество связи значительно улучшилось, и до всего нескольких центов сегодня (см. рис. 6.3). Появление Интернета и другие успехи в области телекоммуникаций снизили расходы на связь, еще более значительно уменьшив торговые трения для физических товаров, особенно во внутриотраслевой торговле. Однако они оказали такое же, а то и большее влияние на торговлю услугами. Тем не менее, на многие задачи, требующие интенсивного использования связи, это не повлияло. Прямое личное взаимодействие и личный контакт остаются важными объединяющими факторами, особенно, как это ни парадоксально, в отраслях, где наиболее интенсивно используется связь.

Снижение расходов на связь облегчает координацию международных производственных систем<sup>39</sup>.

Однако есть еще два прямых эффекта. Первый – сокращение расходов на поиск. Поскольку сведения о потенциальных клиентах или поставщиках в иностранных государствах недостаточны, торговые отношения начинаются с поиска торговых партнеров.

**Рисунок 6.3** Расходы на связь уменьшились до малой доли их уровня десять лет назад  
Средняя стоимость телефонного разговора с абонентом в США



Источник: World Bank 2007j.

Поиск зависит от качества инфраструктуры связи, имеющей преимущественно фиксированную стоимость, и поэтому усиливает интенсивность международной торговли, поскольку уменьшает стоимость поиска для торговых партнеров<sup>40</sup>. Второй состоит в уменьшении переменных торговых издержек. Эти издержки появляются вследствие необходимости для потребителей и производителей взаимодействовать в определении спецификации товаров, контроле за качеством и выборе времени<sup>41</sup>. Они низки для однородных товаров, торговля которыми идет на организованных биржах или на основе справочных цен. Однако они высоки для дифференцированных товаров<sup>42</sup>. Поскольку такие товары играют важную роль в торговле товарами, процесс производства которых более дезинтегрирован, расходы на связь сыграли заметную роль в активизации в последнее время внутриотраслевой торговли (см. рис.6.1).

Низкие затраты на связь создают возможности для управления производственными процессами на больших расстояниях с помощью компьютерных и интерактивных систем, что уменьшает необходимость размещать в одном месте руководство и технических сотрудников и неквалифицированных рабочих. Это позволяет вертикально интегрированным компаниям переводить производство в страны, где низка зарплата. Однако это также облегчает разделение производственных процессов в соответствии с системами предложения различных компаний, распределенных между различными странами и континентами<sup>43</sup>.

Низкие расходы на связь особенно важны для зарубежных задач, не требующих поставки физических товаров, таких, как бизнес, профессиональные и технические услуги, включая бухгалтерское дело, ведение бухгалтерских книг, программирование и обработку информации и данных. С 1997 по 2004 г. импорт США этих услуг увеличился более чем на 66% в реальном исчислении. Перемещение рабочих мест в зарубежные страны вызвало у служащих опасения по поводу значительных изменений рынка рабочей силы и уменьшило политическую поддержку режимов свободной торговли<sup>44</sup>. В противовес этим опасениям, импорт деловых услуг в богатых странах остается сравнительно небольшим. В США доля импорта компьютерных и деловых услуг достигла в 2003 г. всего 0,4%, и процент экспорта этих услуг был даже больше.

Больше всего переводят свои предприятия за границу в соотношении с местной добавленной стоимостью этих услуг небольшие страны, такие, как Ангола, Мозамбик, Папуа-Новая Гвинея и Республика Конго. Среди стран с передовой экономикой Германия, страна, с высоким абсолютным уровнем импорта деловых услуг (в 2002г. он составил в стоимостном

выражении 39 млрд долл.), занимает 59 место с долей 2,9%. США с самой высокой абсолютной стоимостью импорта деловых услуг (41 млрд долл. в 2002 г.) находятся на 115 месте. Однако США были крупнейшим экспортером услуг (58 млрд долл. в 2002г.), и поэтому являлись значительным нетто-экспортером. Пример Ирландии показывает, что торговля нематериальными услугами ведется скорее внутри отраслей, чем между ними. Ирландия – крупнейший экспортер компьютерных и информационных услуг и занимает четвертое место среди крупнейших импортеров. Тем не менее, отношение экспорта к местной добавленной стоимости компьютерных и информационных услуг составило всего 16% (9% ВВП).

Поэтому перенесение в зарубежные страны услуг, оказываемых вспомогательными службами не является серьезной угрозой для занятости в передовых странах. Торговый баланс в деловых услугах почти во всех промышленно развитых странах с 1981 по 2001 гг. был положительным и возрастал. Индия, которая, как считается, привлекала большой объем деловых услуг из богатых стран, имела меньший прирост производительности в этом секторе с 1995 по 2001 гг., чем Соединенное Королевство Великобритании<sup>45</sup>. Короче говоря, впечатление, что услуги стимулируют экономический разброс между странами, не подтверждается фактами. Торговля этими услугами значительно возросла. Но это произошло и с импортом, и с экспортом. Для большинства стран доля местных услуг остается небольшой. И когда бизнес переводится в другую страну, значительная часть его остается сконцентрированной в нескольких местах. Низкие расходы на связь не оказали заметного влияния на творческую деятельность и дорогостоящие услуги, требующие частого личного взаимодействия.

### **Транспортные расходы и экономия за счет увеличения масштабов деятельности: два десятилетия анализа**

Эволюция транспортных расходов, одного из важнейших факторов в экономической географии, помогает объяснить факты предыдущего раздела. Снижение транспортных расходов увеличивает концентрацию людей и фирм, поскольку создает условия для более эффективного совместного пользования объектами и услугами. Недавние исследования также объясняют два несколько неожиданных следствия снижения транспортных расходов: (1) на международном уровне расширяется торговля с ближними странами, а не с теми, которые находятся на большем удалении, и (2) внутри стран совершенствование транспортной инфраструктуры может привести к увеличению, а не уменьшению концентрации экономической деятельности.

Исследования гораздо менее успешно показали, почему снижение транспортных расходов может затруднить для развивающихся стран и отсталых регионов включение в мировую торговлю – и в самом деле, увеличение прибылей в транспортном секторе часто игнорируется в официальных моделях. Но точно так же, как снижение транспортных расходов облегчает экономию за счет увеличения масштабов деятельности в производстве, увеличение производства и активизация торговли способствуют экономии за счет увеличения масштабов деятельности на транспорте.

### **Снижение транспортных расходов создает нестабильные экономические условия**

До недавно ускорившегося уменьшения транспортных расходов природные или «в первую очередь природные» географические условия (например, водные пути) преимущественно определяли расположение населенных пунктов и пространственное расположение производства и торговли. Затем паевые инвестиции создавали возраставший эффект масштаба, формировавший экономическую географию. Такие инвестиции могут включать местные организации здравоохранения и образования или рынки и другие услуги, снижающие торговые и транспортные расходы – например, обеспечение соблюдения прав собственности, урегулирование конфликтов из-за контрактов или выявление рыночных возможностей. Чем больше людей, пользующихся учреждением или коммунальной службой, тем ниже расходы в расчете на одного пользователя. Чем больше населенный пункт, тем больше людей, на которых распространяются фиксированные расходы. Чтобы пользоваться этими услугами, люди и товары должны путешествовать. Поэтому в результате снижения транспортных расходов расширяется доступ, масштаб увеличивается, и цена единицы оказания услуг уменьшается. Именно так транспортные расходы определяют географические размеры рынков и охват и масштаб коммунальных услуг.

По мере того, как все больше служб и услуг организуется централизованно в более крупных городах, меньшие общины становятся менее привлекательными, и появляются пространственные различия, распределение в зависимости от размеров между небольшими и крупными городами меняется. География, где на первом месте природа, и нестабильность инвестиций в городскую инфраструктуру приводят к необратимой динамике, которая определяет, как экономическая ситуация сначала становится трудной, а затем нестабильной.

Историки экономики давно признавали тот факт, что эти процессы, стимулируемые меняющимися транспортными расходами,

имеют важнейшее значение для экономического развития.<sup>46</sup> И географы и проектировщики формализовали влияние неделимых коммунальных объектов на дифференциацию функций крупных городов и их размеров в «теории центрального места». Экономисты пошли дальше географии, где на первом месте природа, и общественных товаров. Они поняли, что возрастающая экономия за счет увеличения масштабов деятельности в производстве промышленных товаров и идей влияет на распределение экономической деятельности в географическом пространстве. В результате урбанизации двигателями экономического роста становятся обрабатывающая промышленность и сопутствующие услуги, о чем говорится в Главе 4. Эти факторы, взаимодействуя с транспортными расходами, определяют пространственное развитие экономики на всех пространственных уровнях – международном, национальном и местном.

#### **Уменьшение транспортных расходов приводит к расширению торговли между соседними странами**

Растущий спрос на различные виды схожих товаров помогает объяснить парадоксальную ситуацию, когда снижение транспортных расходов приводит к расширению торговли между странами, расположенными близко друг к другу и имеющими похожие характеристики. Фактически в последние 40 лет расстояние стало большим препятствием для торговли, в то время как разделение – последствие существования границ – является меньшим препятствием (см. рис. 6.4).

Традиционная теория торговли не рассматривала возрастающий эффект за счет увеличения масштабов деятельности и дифференциацию спроса. Она прогнозировала более интенсивную торговлю товарами, которые отличаются друг от друга, что бла-

гоприятствует торговле между странами с различными ресурсами.

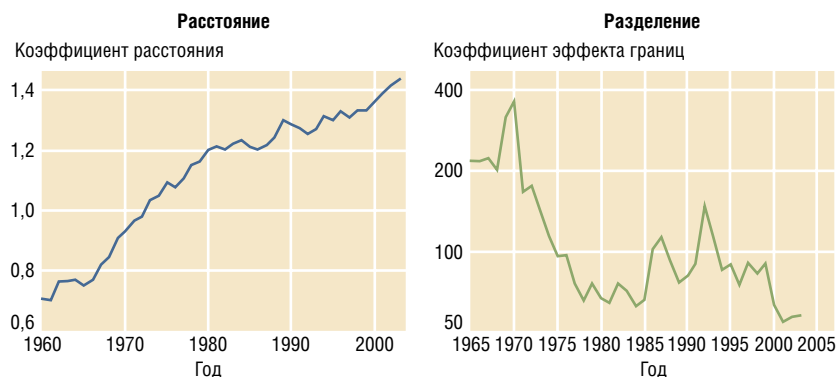
Страны торговали, потому что они не могли производить импортируемые товары сами – бананы из Центральной Америки продавались в Европу, а из Европы взамен ввозились автомобили. Но когда торговля идет дифференцированными товарами, то она ведется скорее внутри классов товаров, чем между ними. Страны торгуют, потому что им нужны немного отличающиеся модификации схожих товаров – например, Япония и Швеция торгуют «Тойотами» в обмен на «Вольво». Иначе говоря, по старой теории торговли и при высоких транспортных расходах страны торгуют только тем, *что им нужно*. По новой теории торговли и благодаря экономии за счет увеличения масштабов деятельности, стремлению к разнообразию и низким транспортным расходам, страны торгуют потому, что они этого *хотят*.

В 1960-е и 1970-е годы внешняя торговля между (часто соседними) странами Северного полушария расширялась, хотя эти страны имеют по существу схожие ресурсы. Торговля между богатыми и бедными странами сначала казалась незначительной по сравнению с этим развитием. В начале 1980-х гг. расширилась внутриотраслевая торговля между странами со средними и высокими доходами, а позднее и между другими категориями стран (см. рис. 6.5). Дифференциация спроса – т.е. любовь к разнообразию – и внутриотраслевая торговля не ограничивались только богатыми странами.

Расширение внутриотраслевой торговли сопровождалось значительным увеличением объема торговли промежуточными товарами в сравнении с торговлей готовыми изделиями. Внутриотраслевая торговля промежуточными товарами требует особенно эффективного транспортного сектора. Способность координировать и контролировать производственные процессы в режиме реального времени с помощью компьютерных систем имела решающее значение для вертикальной дезинтеграции производственных процессов в странах с высокими доходами и переноса производства в страны со средними доходами<sup>48</sup>. Поэтому снижение транспортных расходов, изменения в составе товаров, участвующих в торговле, и уменьшение расходов на связь подкрепляют друг друга.

Можно было бы ожидать, что торговля товарами с низкими коэффициентами отношения стоимости к весу будет вестись на небольших расстояниях. Однако жизненные циклы наукоемких внутриотраслевых товаров и таких потребительских товаров, как электронные технические устройства и модные изделия, стали короче. Эта большая зависимость от времени помогает объяснить, почему зависимость торговли от расстояния увеличивается, а не уменьшается. Чтобы страны

**Рисунок 6.4** Расстояние становится большим препятствием, разделение – меньшим  
Коэффициенты для расстояния и национальных границ в торговых моделях, 1960–2005 гг.



Источник: Мауер, 2008, для данного доклада.



могли извлечь выгоду из существующих в настоящее время тенденций глобализации, становится еще более важной региональная координация инвестиций в инфраструктуру и транспортной политики<sup>49</sup>.

Как усиливающийся эффект за счет увеличения масштабов деятельности в производстве, любовь к разнообразию потребительских и промежуточных товаров, и снижение транспортных расходов способствуют концентрации экономической деятельности в географическом пространстве? Во-первых, дифференцированные товары и усиливающийся эффект масштаба приведет к большему увеличению производительности в более крупных районах или странах, чем в менее крупных, даже если у них есть такие же ресурсы в расчете на душу населения и доступ к такой же технике. Важный аспект размера – объем общего спроса или экономической массы, а не размер сухопутного района. Когда учитываются такие факторы агломерации, и Гонконг, Китай; и Сингапур считаются «большими» странами.

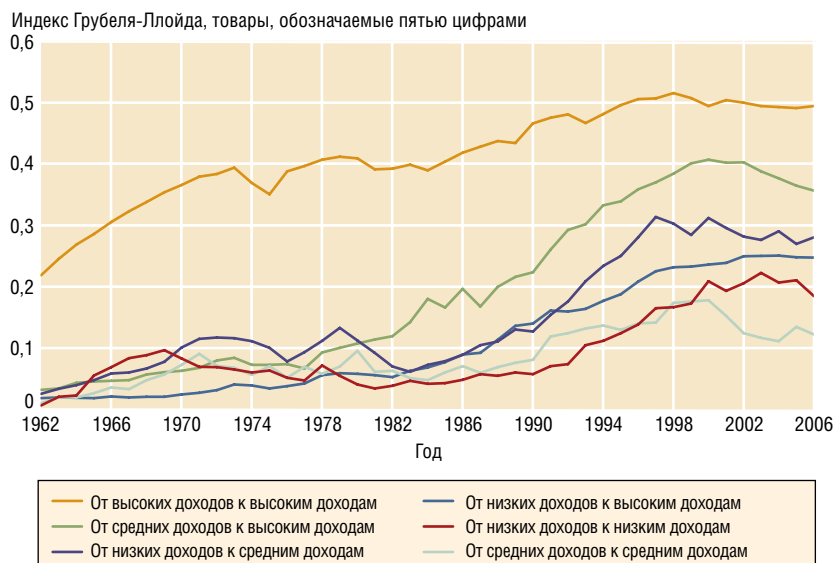
Во-вторых, чем крупнее регион, тем больше видов продукции или промежуточных товаров местного производства будет выпускаться. В сравнении с менее крупными регионами меньше товаров придется импортировать, что позволит сэкономить на транспортных расходах. Таким образом, люди с равным номинальным доходом будут иметь более высокий реальный доход в более крупных регионах, а фирмы будут осуществлять экономию расходов.

В-третьих, повышение реальных доходов приведет к притоку людей, что создаст трудности для выплаты местной зарплаты. Более низкая зарплата будет привлекать больше фирм, в результате чего более крупный рынок будет становиться еще больше и что приведет к новому раунду круговой причинной обусловленности в перемещении фирм, повышении реальных доходов и расширении рынка. В Главе 9 более подробно обсуждается, как развивающиеся страны могут решить трудную задачу региональной интеграции, усваивая опыт институционального сотрудничества, региональной инфраструктуры и скоординированных инициатив по всему миру.

### Снижение транспортных расходов приводит к концентрации внутри стран

Плановикам и политическим стратегам часто трудно признавать выгоды для производительности и доходов агломерации, стимулируемой преимущественно снижением транспортных расходов. Однако они объясняют второе противоречие интуиции следствие их уменьшения. Существует убежденность, что равномерное распределение транспортной инфраструктуры приведет к равно-

Рисунок 6.5 Глобальная внутриотраслевая торговля больше не ограничена богатыми странами



Источник: Brühlhart, 2008, для данного доклада.

Примечание. Индекс Грубеля-Ллойда – это доля совокупной торговли, которая рассчитывается по внутриотраслевой торговле.

мерному географическому распределению экономической деятельности.

Одной из проблем считают высокую концентрацию, и ожидается, что пространственное перераспределение экономической массы будет стимулировать развитие в целом. Масштабированные инвестиции в транспортную инфраструктуру являются главным инструментом политики с целью стимулирования перемещения фирм в отдаленные районы. Однако результат, был, как правило, противоположным, – производственные мощности и работники из таких регионов перемещались в ведущие регионы (см. вставку 6.4).

Обмен знаниями – еще один фактор, формирующий экономическую географию стран и районов. Техническое ноу-хау может применяться большим количеством пользователей при небольших или нулевых дополнительных издержках. Им обладает опытная рабочая сила, и накопившийся объем знаний ведет к инновациям. Расширенные местные рынки рабочей силы увеличивают распространение знаний среди работников и таким образом нелинейно повышают производительность<sup>50</sup>. В больших городах эти преимущества не материализуются в полном объеме, поскольку перенаселенность и дробление препятствуют взаимодействию. Однако успешно функционирующие городские транспортные системы могут повышать эффективность рынка рабочей силы и распространять результаты получения знаний на работу (см. врезку 6.5).

Снижение транспортных расходов усиливает экономию за счет локализации в производстве знаний и информации, скажем, для

### ВСТАВКА 6.4 *Чрезвычайное вмешательство в Италии: неожиданная реакция на снижение транспортных расходов*

Региональное неравенство вызвано неравномерным распределением инфраструктуры, и инвестиции в инфраструктуру остальных районов уменьшат этот дисбаланс. Это общая посылка. Однако часто отрасли промышленности, процветанию которых должны способствовать эти инвестиции, перемещаются в другие районы, что сопровождается массовым оттоком работников. Один из основных примеров – региональная политика Италии, направленная на уменьшение разницы в развитии севера и юга страны. Слово «*Mezzogiorno*» стало общим термином для определения региона, пострадавшего от добрых намерений в региональной политике<sup>а</sup>.

Краткосрочное чрезвычайное вмешательство осуществляло специальное агентство *Cassa per il Mezzogiorno*, созданное в 1950 г. Ему оказывал поддержку Международный банк реконструкции и развития (МБРР), возглавлявшийся Полом Розенштейном-Роданом, разработавшим в 1940-е гг. модель экономического развития, названную Моделью большого броска. Влияние на развитие должны были оказать массивные инвестиции в инфраструктуру, причем основное внимание уделялось строительству автомобильных дорог и железным дорогам. Скоро стало очевидно, что успеха в краткосрочной перспективе добиться не удастся, что привело к неоднократным изменениям стратегического направления развития. К середине 1950-х гг. агентство *Cassa* переориентировалось на поддержку инвестиций в промышленность, сосредоточившись на «центральных» и приоритетных районах.

В результате на протяжении 1950-х гг. около 2 млн работников покинули районы, в которые были направлены эти инвестиции. К концу 1960-х гг. эмиграция воспринималась как главная проблема развития, и инвестиции в инфраструктуру и субсидии для нее были сосредоточены в районах, где эмиграция была фактически максимальной<sup>б</sup>. С начала 1980-х гг., когда срок

исходного мандата *Cassa* истек, оно продолжило свою деятельность на основе 11 министерских указов. В 1986 г. «чрезвычайное вмешательство» было рефинансировано до 1993 г.

Общие ежегодные расходы *Cassa* возросли до максимального уровня в 3 750 млрд лир (4,5 млрд долл. США) в 1976 г., уменьшились до 2 650 млрд лир (2,1 млрд долл. США) в 1991 г., и впоследствии произошел обвал. Эти средства не оказали заметного влияния на *Mezzogiorno* (см. таблицу во врезке).

Уровень безработицы снижался до начала 1970-х гг. из-за оттока миллионов рабочих в Северную Италию, а также в другие страны. Затем он увеличился более чем вдвое до конца 1980-х гг., демонстрируя быстро возросшую зависимость юга от перевода финансовых средств с севера.

Скандальные ситуации, возникновением которых сопровождалась деятельность *Cassa per il Mezzogiorno*, были разоблачены как элемент «взятничества» усилиями «людей с чистыми руками» в судебной системе страны.

Эти скандальные дела способствовали роспуску Христианско-демократической и Социалистической партий и появлению Северной лиги, требовавшей отделения севера от юга, чтобы покончить с растратой средств на *Mezzogiorno*. Вмешательство с целью сделать страну более однородной усилило внутренние разногласия.

В Главе 8, «Единство, а не единообразие» говорится о том, как страны содействуют национальной интеграции, используя выверенное сочетание институтов, для которых не важен пространственный аспект, объединяющей инфраструктуры и пространственно направленных интервенций.

Источник: группа Доклада Всемирного банка по развитию, 2009г.

а. Болто, Карлин и Скарамоззино, 1997г; Синн и Франк, 2001г.

б. К тому времени некоторые критики политики *Mezzogiorno* заявляли, что финансирование способствует оттоку работников (Лутц 1962г.).

#### Экономическое развитие *Mezzogiorno*

	1951-60	1961-70	1971-80	1981-90	1990
<b>Доля юга в общенациональных (%)</b>					
Численности населения	37,2	36,0	35,1	36,1	36,6
ВВП на душу населения	54,5	56,6	58,6	58,2	56,7
Фиксированных капиталовложений	26,0	29,0	31,2	29,0	26,9
<b>Безработице</b>					
Юг	9,1	6,4	9,6	16,3	19,7
Центр–Север	6,8	4,5	5,2	7,6	6,5

Источник: Faini, Giannini, and Galli 1993,

бизнеса и профессиональных и технических услуг.

Можно было бы ожидать, что снижение расходов на связь приведет к свободному рыночному сектору услуг. Однако большинство отраслей, в которых активно используется связь, остается значительно агломерированным<sup>51</sup>. Одна из основных причин продолжительного существования экономики за счет агломерации в производстве знаний состоит в том, что для проверки качества информации нужно понимание и отношения доверия. Неформальные сети служат проверочными устройствами для установления доверия в группе производителей знаний<sup>52</sup>. И в результате снижения городских транспортных расходов увеличивается размер сетей.

### Что делать: транспортная политика в развивающихся странах мира

Что означают эти события и такое понимание ситуации для развивающихся стран? Торговые расходы снизились, благодаря уменьшению транспортных расходов и расходов на связь, повышению качества и увеличению скорости. Однако не все страны выиграли от этого одинаково. Транспортные расходы быстрее уменьшаются там, где выше спрос на транспортные услуги. Растущий масштаб торговли произведенными товарами повысил конкурентоспособность и сделал возможной экономии за счет увеличения масштабов деятельности в транспортном секторе. Наблюдающееся в результате снижение торговых и транспортных расходов стимулирует торговлю и делает возможными более активные специализацию и обмен.

### ВСТАВКА 6.5 Мобильность при концентрации в Гонконге, Китай

В Гонконге, Китай, во второй половине 1970-х гг. наблюдался реальный экономический рост в размере около 10% в год, приток иммигрантов и огромный спрос на частные автомобили. Регистрации машин возросли за десятилетие более чем вдвое. Результатом стали колоссальные потери времени для пассажиров и транспортников грузов и издержки загрязнения воздуха для здоровья людей. Транспортный департамент в Гонконге, Китай, отреагировал на все это драконовскими мерами. В 1979 г. он разработал транспортную политику, предусматривавшую увеличение пропускной способности дорог, расширение и усовершенствование системы массовых перевозок и более эффективное управление пропускной способностью дорог.

Правительство утроило ежегодный сбор за выдачу номерного знака, удвоило сбор за первую регистрацию автомобиля (до 70–90% цены импортной машины) и удвоило налог с горючее. Число владельцев частных и государственных автомобилей быстро сократилось. В 1985 г. доля частных машин среди зарегистрированных автомобилей упала до 50%, причем 10% из них составляли такси<sup>а</sup>. Система общественного транспорта состоит из 74-километровой подземной железной дороги для массовых перевозок, 34-километровой линии рельсового городского транспорта (соединяющей Коулун с Китаем), 32-километровой системы монорельсового городского транспорта на северо-западе Новых территорий, и 16-километровой трамвайной

линии на Северной стороне острова Гонконг. Пять частных компаний оказывают монопольные услуги, имея более 6 тыс. автобусов. Кроме них перевозки осуществляют миниавтобусы (легкие автобусы общественного транспорта) с фиксированной платой за проезд и эксклюзивным правом работать на некоторых маршрутах. Доступ на этот рынок жестко регулируется, установлено максимальное количество автобусов для работы на городских улицах<sup>б</sup>. Переход с одного вида или подвида транспорта на другой не приводит к большим потерям времени.

Установление цен на использование автомобильных дорог потерпело политическое поражение в 1985 г. Одной из причин было открытие Островного пути Железной дороги для массовых перевозок, которая в 1988 г. взяла на себя около четверти всех перевозок общественного транспорта, и Островного восточного коридора за год до этого. Оба они уменьшили перегруженность транспорта. Сегодня плату за пользование дорогами в Гонконге, Китай, считают средством не для уменьшения перегруженности общественного транспорта, а для сдерживания загрязнения воздуха и сохранения привлекательности города. Он находится на пятом месте по индексу инфраструктуры в докладе о конкурентоспособности в мире с оценкой 6,2 из 7 возможных, и на первом месте по эффективности товарного рынка и развитости финансового рынка.

Опыт Гонконга, Китай, дает следующие уроки для быстро растущих крупных городов в развивающихся странах мира:

- Существует ограничение для мобильности и доступности частных машин в мегагородах. Даже без платы за перегруженность и за парковку радикальные финансовые меры, дестимулирующие приобретение автомобилей, могут сдержать автомобилизацию в условиях быстрого роста доходов и ограничить долю частных машин в городском транспорте.
- Можно регулировать работу автобусов и особенно миниавтобусов, чтобы избежать перегруженности и высоких расходов на поездки. Даже при регулировании почти весь общественный транспорт может быть прибыльным.
- Наряду с политикой, направленной на сдерживание автомобилизации, за счет новых инструментов управления движением городского транспорта можно добиться повышения эффективности использования существующей инфраструктуры.

В Главе 7 для стран, находящихся на разных стадиях урбанизации, обсуждаются институты, инфраструктура и стимулы, которые могут облегчить концентрацию без перенаселенности.

Источник: группа Доклада Всемирного банка по развитию.

а. Хау, 1990г.

б. Куллинань, 2002г.

Некоторые страны, например, Китай и Чили, прорвались на международные рынки и выиграли от снижения транспортных расходов. Однако большинству других это не удалось. Во многих странах Африки эти совокупные причины повредили, а не помогли, поскольку экономия за счет агломерации в большинстве раздробленных африканских районов остается небольшой.

Расширяя взаимодействие местных рынков и сокращая расстояния между городами и районами и международные разделения, транспортная политика в развивающихся странах может привести эти эффективные факторы в действие. Улучшение физической инфраструктуры – необходимая часть транспортной политики. И в самом деле, в Главах 7, 8 и 9 обсуждается необходимость пространственно связывающей инфраструктуры на местном, национальном и международном уровнях. Однако другие важные аспекты транспортной политики и политики в области связи часто игнорируются.

Новая экономическая география фиксирует внимание на том, как влияют транспортные расходы на экономический рост. Однако непреднамеренно это способствовало преувеличенному вниманию к *физическим* улучшениям в транспортной политике. И из-за

использования методов, которые по существу не принимают во внимание внутреннюю работу транспорта – товары, которые надо транспортировать, рассматриваются как айсберг, который надо доставить из одного места в другое, а транспортные расходы – как часть этого айсберга, которая тает, – наиболее важные связанные с политикой аспекты также не учитывались. Основные моменты, заслуживающие внимания политических стратегов – это экономия за счет увеличения масштабов деятельности в транспортном секторе, которая, как правило, способствует монополистическому поведению, и круговая причинная обусловленность между снижением транспортных расходов и расширением торговли и перевозок. Другой аспект, которому не уделяется должного внимания – это внешние издержки транспорта и связи, а именно перегруженность, загрязнение окружающей среды и риски, связанные с безопасностью.

Два игнорируемых приоритета политики это: 1) уменьшение негативных эффектов рыночной структуры в транспортном секторе и 2) содействие облегчению торговли и региональной координации. И то, и другое стимулирует факторы агломерации и иногда обеспечивает большую отдачу, чем дополнительные инвестиции в физическую

инфраструктуру. Третий приоритет политики – решить проблему отрицательных экстерналий на транспорте.

***Регулировать работу транспорта, чтобы выиграть от экономии за счет увеличения масштабов деятельности***

Рынки транспортных услуг редко бывают абсолютно конкурентоспособными, поскольку существует большая разница между различными видами транспорта. Конкуренция в перевозках грузовиками усилилась из-за дерегулирования<sup>53</sup>, но во многих странах существует тенденция к совместному владению. Что касается железных дорог и авиакомпаний, то на рынках ведущая роль принадлежит государственным предприятиям<sup>54</sup>. В отраслях воздушного и морского транспорта сегментация рынка позволяет поставщикам делать различия между разными товарами<sup>55</sup>. Эти наблюдения говорят о преимуществах в зависимости от размеров в транспортных операциях на уровне фирм.

Поставщики транспортных услуг укрепляют свое влияние за счет владения инфраструктурой. В 1980 г. ведущие 20% транспортных компаний мира контролировали всего 26% грузоподъемности мировых портов. К 1992 г. эта цифра увеличилась до 42%, а к 2003 г. – до 58%. Сегодня она, возможно, еще больше.

Услуги в области инфраструктуры не оказываются на конкурентоспособных рынках, поскольку неделимость объектов инфраструктуры естественно исключает конкуренцию. На ранних этапах развития спрос на порты, дороги и телекоммуникационное оборудование не исчерпывает минимальных мощностей. По мере того, как увеличивается грузооборот, возрастает производительность. Это, в конечном счете, уравнивается за счет увеличения потерь времени, вызванных перегруженностью транспорта – когда наблюдается отсутствие экономии за счет увеличения масштабов деятельности. Последние события с еще большей очевидностью показали преимущества крупных портов и аэропортов, и технический прогресс в транспортировке усилил преимущества крупных портов в плане расходов (см. вставку 6.3). Оценка размеров этих эффектов экономии – трудная задача, однако исследования подтвердили важность экономии за счет увеличения масштабов деятельности и показали неделимость транспортной инфраструктуры<sup>56</sup>.

Вторая причина ограниченности конкуренции – в «сетевой экономии». Добавление ответвления к дороге или системе железных дорог не только обеспечивает преимущества соединения двух мест, оно увеличивает ценность всех других связанных с ним соединений, повышая связанность в целом. Следствия

этого могут быть значительными. По одной оценке связи «инфраструктуры – производительности» для Индии, существует заметный внешний эффект транспортной инфраструктуры. Благодаря увеличению доходности инвестиций в дорожную инфраструктуру на 5% сверх прямой отдачи, выгоды, связанные с использованием сети, составили почти четверть общего прироста производительности инфраструктуры.

Отсутствие эффективного регулирования ограничивает конкуренцию в транспортном секторе и может сократить строительство новой инфраструктуры. Это может привести к недостатку инвестиций в поддержание существующей инфраструктуры. Ряд исследований подтвердил тенденцию к недостаточной обеспеченности транспортной и телекоммуникационной инфраструктурой в развивающихся странах<sup>58</sup>. Недостаточность инвестиций в ремонт и эксплуатацию инфраструктуры может быть еще более значительной. Например, фактические расходы на ремонт дорог в Африке, по-видимому, были систематически меньше запланированных<sup>59</sup>. Было подсчитано, что в 1970-е и 1980-е гг. было потеряно 45 млрд долл. из стоимости дорог, чего можно было бы избежать, если бы были израсходованы 12 млрд долл. на профилактический ремонт дорог. Плохо ремонтируемые дороги увеличивают транспортные расходы, поскольку возрастают расходы на ремонт машин и снижается их скорость. Таким образом, прямые расходы, связанные с неудовлетворительным ремонтом дорог больше, чем потери основанной на расходах номинальной стоимости активов дорог, по подсчетам дорожных ведомств. Помимо этого, более высокие транспортные расходы замедляют пространственные преобразования и уменьшают прибыль от специализации.

Этот монополистический сектор также стимулирует коррупцию. На менее крупных рынках у потребителей часто нет альтернативы крупным портам и аэропортам. Чем выше расходы на альтернативные порты и аэропорты, тем вероятнее возможность высоких наценок или взяток, в зависимости от того, является инфраструктура частной или государственной. Насколько стремление к получению дохода увеличивает транспортные расходы, трудно подсчитать. Однако в одном из недавних исследований Всемирного банка, в котором рассматривались основные дорожные коридоры во всех регионах Африки к югу от Сахары, указывается на большой разрыв между ценами на транспортные услуги и расходами на них (см. таблицу 6.1). Избыток составляют взятки, регулирующие выплаты и прибыли транспортных компаний.

Сотрудники транспортной инфраструктуры и провайдеры услуг – не единственные, кто получает взятки и имеет сверхприбыли. Организация Инициатива улучшения

Таблица 6.1 Prices, costs, and profit margins are all high on Africa's transport corridors

Коридор (страны)	Маршрут (пункт отправления – пункт назначения)	Цена <sup>a</sup> (долл. США за км)	Переменные издержки (долл. США на км)	Постоянные издержки (долл. США на км)	Чистая прибыль <sup>b</sup> (%)
<b>Западная Африка</b> (Буркина Фасо, Мали и Гана)	Тема/Аккра – Уагадугу	<b>3,53</b> (2,01)	<b>1,54</b> (0,59)	<b>0,66</b> (0,64)	80
	Тема/Аккра – Бамако	<b>3,93</b> (1,53)	<b>1,67</b> (0,23)	<b>0,62</b> (0,36)	80
<b>Центральная Африка</b> (Камерун, Центральноафриканская Респ. и Чад)	Дуала – Нджамена	<b>3,19</b> (1,10)	<b>1,31</b> (0,32)	<b>0,57</b> (0,30)	73
	Дуала – Банги	<b>3,78</b> (1,30)	<b>1,21</b> (0,35)	<b>1,08</b> (0,81)	83
	Нгаундере – Нджамена	<b>5,37</b> (1,44)	<b>1,83</b> (0,25)	<b>0,73</b> (0,44)	118
	Нгаундере – Мунду	<b>9,71</b> (2,58)	<b>2,49</b> (0,64)	<b>1,55</b> (0,43)	163
<b>Восточная Африка</b> (Кения и Уганда)	Момбаса – Кампала	<b>2,22</b> (1,08)	<b>0,98</b> (0,47)	<b>0,35</b> (0,14)	86
	Момбаса – Найроби	<b>2,26</b> (1,36)	<b>0,83</b> (0,17)	<b>0,53</b> (0,19)	66
<b>Южная Африка</b> (ЮАР, Замбия, Танзания)	Лусака – Йоханнесбург	<b>2,32</b> (1,59)	<b>1,54</b> (0,41)	<b>0,34</b> (0,40)	18
	Лусака – Дар-эс-Салам	<b>2,55</b> (0,08)	<b>1,34</b> (0,52)	<b>0,44</b> (0,51)	62

Источник: World Bank 2008d.

<sup>a</sup> Некоторые ориентировочные цены устанавливаются министерствами транспорта стран Африки, но не используются. В Центральной Африке, возможно, больше уважают цены, устанавливаемые бюро по размещению грузов.

<sup>b</sup> С данными следует обращаться осторожно, поскольку некоторые компании могут опустить часть расходов, или, наоборот, посчитать их дважды.

#### Карта 6.2 Пересекая границы или взбираясь на стены?

Контрольно-пропускные пункты на приоритетных транспортных коридорах

управления автомобильным транспортом в Западной Африке отслеживает практику, принятую в отношении дорог и наносящую ущерб торговле, на межстрановых магистралях между Буркина-Фасо, Ганой, Мали и Того (см. карту 6.2). В Мали водители грузовиков проезжают 4,6 контрольно-пропускных пункта, платят 25 долл. и теряют 38 минут на каждые 100 км, которые они проехали. Внутренние расходы или расходы, связанные с расстоянием, дополняются расходами, вызванными делением на основе международных границ.

#### Национальные усилия и региональная координация с целью облегчения торговли

Облегчение торговли стало наиболее важным политическим инструментом с целью добиться выигрыша от международной торговли – повышение эффективности портов, гармонизация стандартов, уменьшение бюрократических рогаков при пересечении границ и координация пограничных регулирующих норм (см. вставку 6.6). С августа 2004 г. облегчение торговли переместилось в центр раунда в Дохе Всемирной торговой организации.



Источник: Программа совершенствования управления автомобильным транспортом, USAID West African Trade Hub, 2007.

### ВСТАВКА 6.6 *Соседство имеет значение, но столь же важны торговая и транспортная политика*

Близость к процветающим районам может быть благословением, а к бедным – проклятием. Карта на врезке иллюстрирует преимущества удачного окружения. На ней показан потенциал внешних рынков по всему миру, с использованием индекса, сочетающего географическую близость (расстояние) и политику по уменьшению торговых барьеров (разделения).

Однако удачного расположения недостаточно. Даже внутри географически благоприятных районов Центральной Африки, Север-

ной Африки и Юго-Восточной Азии наиболее широкий доступ на рынок имеют Мексика, Тунис и Малайзия. Их рейтинг по показателям документа Всемирного банка «Занимаясь бизнесом», особенно, что касается торговли через границы, находится среди самых высоких в их регионах. Неудивительно, что показатель их экономического роста в последнее время был впечатляющим, а уровень жизни населения повысился.

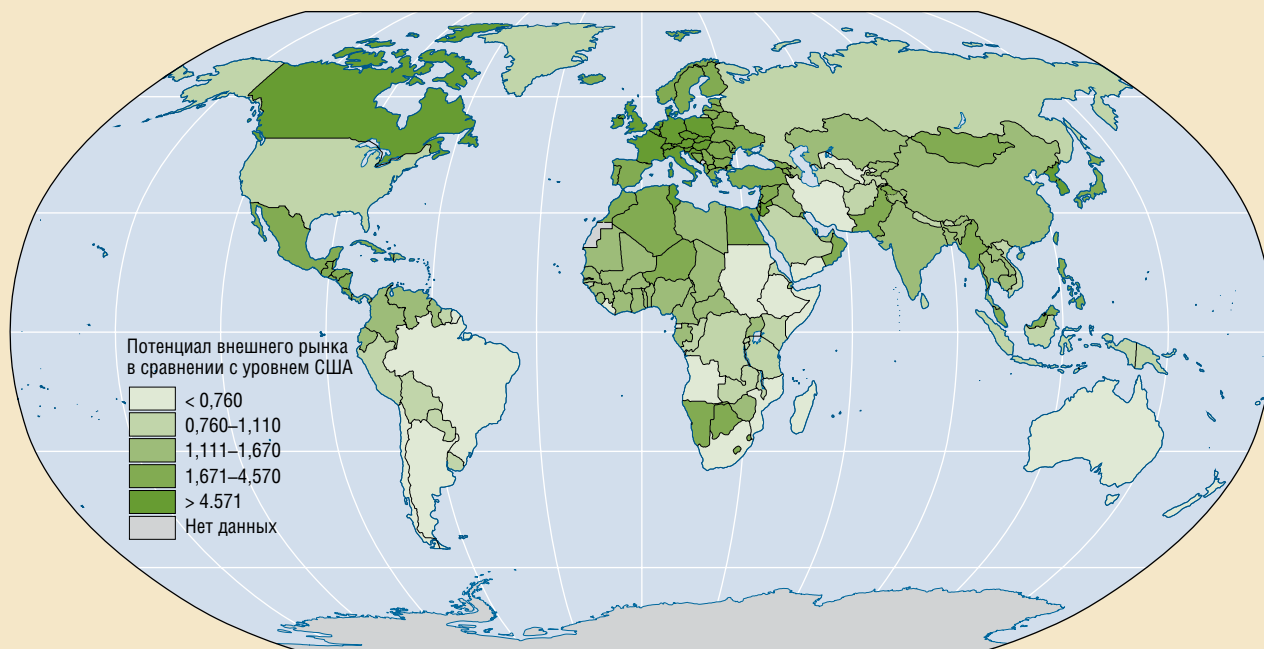
Алжир и Индонезия имеют такое же расположение, как Тунис и Малайзия, но не столь

успешно проводят экономическую и торговую политику. Соответственно их показатели доступа на рынок ниже, чем у их соседей. Шри-Ланка и Гана также не добились хороших результатов в плане доступа на рынок; у них успешная экономическая и торговая политика, но не столь удачное расположение.

Источники: 2008г, Всемирный банк, 2007г.d

#### Расположение близ процветающих районов важно, но его недостаточно

Потенциал внешнего рынка, 2003 г.



Источники: Mayer, 2008, для данного доклада.

*Примечание.* Чтобы рассчитать потенциал внешнего рынка, каждой стране присваивают оценку с учетом размера международных рынков, на которых она может торговать. Это вычисляется путем взвешивания ВВП других стран на основе обратного значения показателя, сочетающего физическое расстояние, транспортные расходы и барьеры для торговли, чтобы показать, насколько сложно получить доступ на эти рынки. Этот показатель, который выражается в сравнении с потенциалом внешнего рынка США, по существу, сочетает два пространственных параметра: расстояние и разделение, показывая суммарный доступ на потенциальный рынок, который не включает эффект внутреннего рынка (плотность). Эта карта дополняет карту 9.2, на которой показан Реальный доступ на рынок.

Недавние исследования Всемирного банка выявили несколько мер по облегчению торговли как главных отправных пунктов для реформ политики:

- Эффективность портов – средний показатель эффективности порта, внутреннего водного пути и объектов воздушного транспорта, основанный на данных из Всемирного доклада о конкурентоспособности
- Таможенные режимы – скрытые импортные барьеры, помимо опубликованных тарифов и квот, и незаконные побочные

платежи или взятки, связанные с разрешениями на импорт и экспорт

- Инфраструктура информационных технологий – показатель скорости и стоимости доступа в Интернет, а также вклад Интернета в сокращение стоимости товарно-материальных запасов

Содействие облегчению торговли в 75 странах до половины средних глобальных показателей, может, как говорится в одном исследовании, обеспечить увеличение мировой торговли на 377 млрд долл.<sup>60</sup> Другое

исследование показывает, что давние и новые члены ЕС будут выигрывать от мер облегчения торговли в странах, которые в то время принимались в ЕС – Болгарии, Румынии и Турции<sup>61</sup>. Если эти страны достигнут половины уровня стандартов облегчения торговли ЕС-15 в плане эффективности портов, инфраструктуры информационных технологий, таможенных режимов и гармонизации правил, это обеспечит совокупные торговые прибыли в размере 10 млрд долл. Среди 4 показателей облегчения торговли совершенствование инфраструктуры информационных технологий обеспечит наибольшие прибыли от торговли (40%), за ним следует повышение эффективности портов (30%).

Повышение эффективности портов требует как институциональных инвестиций, так и инвестиций в инфраструктуру. На долю морского транспорта приходится 90% мировой торговли по ее объему<sup>62</sup>. Доступ в эффективно управляемый порт, возможно, не гарантирует ориентированную на экспорт агломерацию, но такая агломерация, безусловно, не появится без него. Частное участие будет эффективным там, где объемы торговли достаточно велики, однако государственная поддержка нужна в других областях. Это

так же справедливо для другой инфраструктуры таких центров, как аэропорты, которые приобретают все более важное значение в торговле товарами небольшого веса и дорогостоящими товарами, и в поддержке расширяющихся, ориентированных на экспорт услуг, для которых необходимы эффективные авиарейсы. В 2007 г. пассажиропоток в Бангалорском аэропорту возрос на 35%.

В результате снижения фактических ставок на международном грузовом транспорте, затраты времени на международном транспорте стали более важными в сравнении с прямыми денежными издержками<sup>63</sup>. Международный транспорт страдает от дополнительных затрат времени, связанных с пересечением границ. Эти затраты времени зависят не только от работы таможи и финансовых правил, связанных с пересечением границ, но также с множеством закулисных элементов, имеющих отношение к этим правилам и оказанию услуг<sup>64</sup>.

Среди беднейших стран, оказывающих транспортные услуги: затраты времени транспортом разнятся от 46 дней в Демократической Республике Конго до 104 дней в Узбекистане, в сравнении со средним уровнем Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) в 9,8 дней (см. таблицу 6.2).

Таблица 6.2 Затраты времени на пересечение границ максимальны в Центральной Азии, Центральной Африке, Восточной Африке и на юге Африки

Страна	Документы для экспорта	Дни	Страна	Документы для импорта	Дни
Ирак	10	102	Узбекистан	11	104
Казахстан	12	89	Чад	9	102
Таджикистан	10	82	Ирак	10	101
Узбекистан	7	80	Таджикистан	11	83
Чад	6	78	Казахстан	14	76
Афганистан	12	67	Кыргызстан	13	75
Ангола	12	64	Афганистан	11	71
Кыргызстан	13	64	Бурунди	10	71
Эритрея	9	59	Эритрея	13	69
Нигер	8	59	Руанда	9	69
Монголия	10	58	Нигер	10	68
Центрально-Африканская Респ.	8	57	Зимбабве	13	67
Азербайджан	9	56	Центрально-африканская Респ.	18	66
Замбия	8	53	Конго, Дем. Респ.	9	66
Гаити	8	52	Венесуэла, БР	9	65
Зимбабве	9	52	Мали	11	65
Конго, Респ.	11	50	Замбия	11	64
ЛНДР	9	50	Конго, Респ.	12	62
Бурунди	9	47	Монголия	10	59
Руанда	9	47	Ангола	9	58
Конго, Дем. Респ.	8	46	Азербайджан	14	56

Большая часть самых медленных пере-сечений границы приходится на страны Африки к югу от Сахары или Центральной Азии, многие из которых не имеют выхода к морю. Не имея возможности контролировать другие аспекты торговых расходов, такие, как транспортировка по суше до ближайшего порта, страны, не имеющие выхода к морю, могут быть более активны в облегчении торговой политики, которое они имеют возможность совершенствовать. Они также выигрывают от более очевидной региональной перспективы. Различные правила транспортировки признаются международными законами и декларациями, такими, как «Алма-атинская программа действий»<sup>65</sup>. Облегчение движения по транспортным коридорам и инициативы по мониторингу, например, предусмотренные Транспортной программой Африки к югу от Сахары, могут уменьшить риск срыва координации, однако они слабо проводятся в жизнь<sup>66</sup>.

Региональные подходы могут быть полезны даже для совсем небольших прибрежных стран. Поскольку расширение торговли обеспечивает экономию за счет увеличения масштабов деятельности на транспорте, узловая инфраструктура наиболее выгодна, если ею пользуется как можно больше участников рынка. Немногие страны в Западной или Восточной Африке, если такие вообще есть, могут содержать средний по размерам глубоководный контейнерный порт собственными силами. Однако общий порт с большим районом охвата обслуживанием, более вероятно, может поддерживать агломерацию, если расходы и доступ распределены между прибрежными странами и их соседями, не имеющими выхода к морю. Однако совместное владение – нелегкая вещь из-за внутренней тенденции национальной политики в области инфраструктуры.

### **Принимая меры в отношении негативных экстерналий транспорта**

Эффективный транспорт обеспечивает внешние выгоды, которые превосходят просто экономию времени и снижение расходов на ремонт и эксплуатацию; эти выгоды часто недооценивают. Однако транспорт имеет внешние расходы, которые обычно не интернализируют транспортники и торговцы<sup>67</sup>. Перегруженность и выбросы парникового газа влияют и на индустриальные, и на развивающиеся страны, однако прямые издержки загрязнения окружающей среды и неудовлетворительной безопасности, связанные со здоровьем, как правило, наиболее высоки в развивающихся странах.

**Перегруженность.** Из-за неоднородности транспортной инфраструктуры отсутствует отработанная и немедленная реакция по увеличению предложения, когда увеличивается

спрос. При избыточных производственных мощностях дополнительные расходы могут быть распределены среди большего количества пользователей. При недостаточных мощностях перегруженность транспорта приводит к потерям времени и качества, что происходит в развивающихся странах с высокими темпами экономического роста. Оценка издержек, связанных с перегруженностью транспорта, неоднозначна, поскольку перегруженность наблюдается преимущественно в определенной части дня, и часто вызывается конкретными узкими местами в транспортной системе. Согласно одному исследованию, проведенному в Вашингтоне, округ Колумбия, перегруженность довела эти расходы до 0,065 долл. на милю<sup>68</sup>.

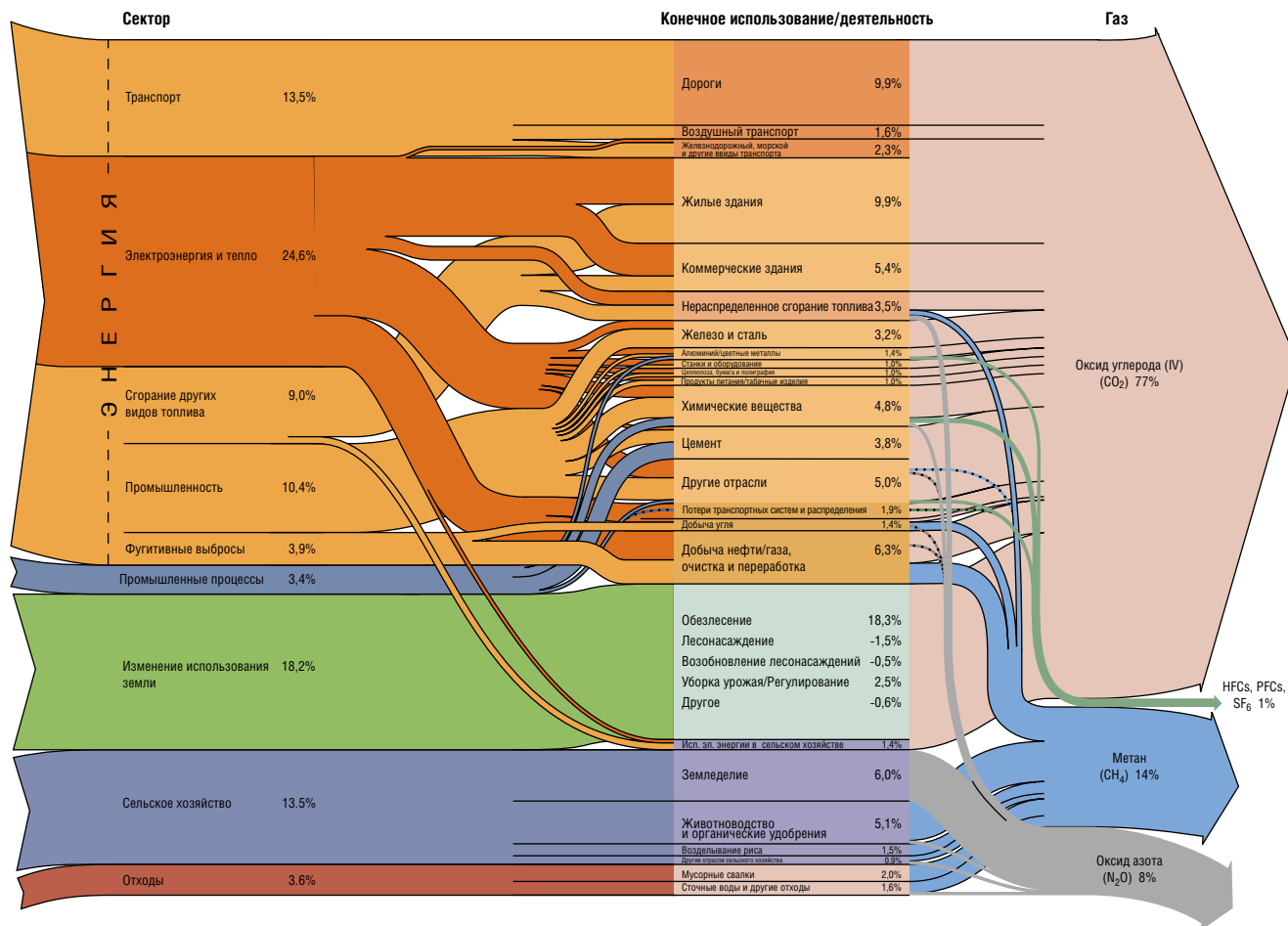
**Выбросы.** Из-за усиливающейся обеспокоенности по поводу изменения климата внимание к транспортному сектору – явно потребляющему значительное количество ископаемого топлива – становится более пристальным. Наибольшая доля выбросов приходится на индустриальные страны. Однако в результате активизирующейся автомобилизации во многих развивающихся странах парк автомобилей в мире будет расти, и одновременно будут увеличиваться выбросы парникового газа. По большинству оценок, доля выбросов парникового газа в результате работы транспорта близка к 13,5% общего количества выбросов (см. рис. 6.6). Согласно оценке одного объединенного исследования, рассчитанные с учетом численности населения глобальные расходы, связанные с потеплением климата на 2,5°C, составят в 2100 г. 2% мирового ВВП<sup>69</sup>. Наполовину это вызвано резким изменением климата, включая возможное распространение тропических болезней, особенно в Африке. Другие издержки связаны с сельским хозяйством (менее 10%) и повышением уровня морей (6%).

Что будет означать интернализация этих расходов для общих издержек транспорта? Оценки различны. Мета-анализ сделанных ранее оценок дает основания полагать, что в настоящее время верхняя граница составляет 50 долл. на тонну углерода<sup>70</sup>. По данным *Stern Review* (2007 г), общий ущерб от будущего потепления климата будет всегда составлять 5–20% мирового ВВП, и текущие социальные издержки составят сумму, эквивалентную 311 долл. на тонну углерода. Учитывая, что галлон бензина содержит 0,0024 тонны углерода, ущерб в размере 50 долл. на тонну углерода выразится в 0,12 долл. на галлон бензина (или 0,03 долл. на литр), а ущерб в 300 долл. – в 0,72 долл. на галлон (0,19 долл. на литр). Что касается интернализации углекислого газа, то издержки на транспорт увеличат таким образом транспортные расходы на сумму, находящуюся в пределах исторических колебаний цен на бензин. В последние три десятилетия принимаются меры с целью



Рисунок 6.6 На долю транспорта приходится примерно одна седьмая выбросов CO<sup>2</sup>

Источники выбросов парникового газа, 2005г.



Источник: Всемирный институт ресурсов; см. Baumer, Herzog and Pershing, 2005.

повысить эффективность горючего, которые также поддерживают налоги на горючее и правила, касающиеся эффективности горючего в той же мере, как и повышение цен на нефть.

**Загрязнение.** Машины, работающие на бензине, выбрасывают окись углерода (CO), окись азота (NOx) и углеводороды (HC). CO уменьшает количество кислорода в кровотоке, вызывая трудности с дыханием и нанося ущерб сердечно-сосудистой системе.

HC и NOx вместе образуют озон, который затрудняет дыхание и ухудшает зрение. NOx и HC, вступая в реакцию, также образуют тонкое дисперсное вещество (PM 2.5), достаточно мелкое, чтобы попасть в ткань легких, что увеличивает опасность смертности. В промышленных странах выбросы машин, состоящие из всех местных загрязняющих веществ, сократились, однако они остаются значительными в других районах мира. Болезни, связанные с загрязнением воздуха, ежегодно способствуют преждевременной смерти более полумиллиона людей, что создает издержки

в размере до 2% ВВП во многих развивающихся странах. Примерно на четверть это вызвано работой транспорта, главным образом, частных и коммерческих машин<sup>71</sup>.

**Аварии.** Индустриальные страны с высокой, но стабильной автомобилизацией, помимо борьбы с местным загрязнением воздуха, сократили число смертей и увечий в результате аварий на дорогах. Однако в развивающихся странах и странах с переходной экономикой их процент увеличивается. Например, процент смертей на дорогах в Российской Федерации в пять раз выше, чем в Нидерландах. Примерно 1,2 млн человек ежегодно гибнет в результате аварий на дорогах, и 90% таких несчастных случаев происходит в странах с низкими и средними доходами. Всемирный банк прогнозирует их увеличение в таких странах в период с 2000 по 2020 г. более чем на 80%, однако уменьшение на 30% в странах с высокими доходами. На каждую смерть приходится много случаев увечий и потери трудоспособности. Прогнозируемые потери здоровья в результате

### ВСТАВКА 6.7 Прочистка артерий Латинской Америки: транспортные расходы теперь важнее тарифов

В последние два десятилетия в программе торговой политики Латинской Америки главными были доступ на традиционные рынки и проблема барьеров в политике. Это себя оправдало. Тарифы значительно снизились. Тарифы для стран с режимом наибольшего благоприятствования в торговле снились с более чем 40% в середине 1980-х гг. до около 10% к 2000 г. Тем не менее, торговые соглашения по-прежнему находятся на первом месте в политических дискуссиях в регионе.

Однако транспортные расходы теперь имеют более важное значение, чем тарифы. Простые средние значения импорта грузов с объявленной цены товаров разнятся от 6,5% в Аргентине до 12% в Колумбии за межрегиональные грузы и от 7,5% в Уругвае до 25% в не имеющем выхода к морю Парагвае. Расходы на экспорт грузов из Латинской Америки и стран Карибского бассейна в США даже выше – за исключением Боливии, Мексики и Боливарианской Республики Венесуэлы – чем внутрирегиональный фрахт.

По-видимому, дело в низкой эффективности портов и слабой конкуренции в секторе морского транспорта (см. рис. с правой стороны). В среднем если бы эффективность портов в странах Латинской Америки была такой же, как в США, транспортные расходы в этом регионе снизились бы на 20%.

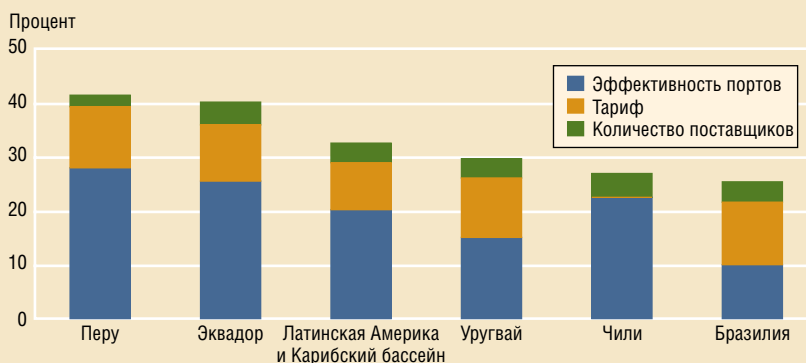
Уменьшение транспортных расходов могло бы принести значительные прибыли. Снижение транспортных расходов на 10% могло бы увеличить импорт региона на 50% и внутрирегиональный экспорт – более чем на 60%.

Преимущества проведения более эффективной транспортной политики, по-видимому, гораздо шире, чем просто снижение тарифов. В сравнении с аналогичным снижением тарифов преимущества уменьшения транспортных расходов для внутрирегионального экспорта почти в пять раз больше и обеспечивают увеличение количества экспортируе-

мых в регион товаров, которое в 9 раз больше аналогичного снижения тарифов.

Источник: Межамериканский банк развития, данные, которые должны появиться в ближайшее время

**Транспортные расходы сейчас имеют более важное значение для торговли**  
Процентное изменение транспортных расходов путем увеличения эффективности портов, тарифных ставок и количества поставщиков до уровня США, 2005 базовый год



Источник: Межамериканский банк развития, данные, которые должны появиться в ближайшее время.

дорожно-транспортных происшествий как доля общей потери здоровья наиболее велики для Ближнего Востока и Северной Африки (5%) и по прогнозам, эта цифра должна возрасти до 8%, далее следует Латинская Америка, Карибский бассейн и Восточная Азия и Тихоокеанский регион (3%) затем Африка, Восточная Европа и Центральная и Южная Азия (2%).

Риск смертности наиболее высок там, где быстро растут темпы автомобилизации, из-за долгих проволочек с проведением в жизнь мер безопасности на дорогах. Таким образом, транспортный сектор может создать издержки для развития. До какой степени издержки дорожно-транспортных происшествий являются «внешними», зависит от того, насколько успешно рынки страхования могут покрывать внешние расходы, но даже там, где эти рынки работают неэффективно, меры безопасности на дорогах могут защитить пешеходов, мотоциклистов, велосипедистов и других водителей от лихачей.

### Транспорт: все более важный сектор

Для большинства видов транспорта расходы на многих рынках снизились. Тем не менее, эти расходы становятся большей частью общих издержек торговли из-за более значительного снижения тарифов в таких регионах, как Латинская Америка и Карибский бассейн (см. вставку 6.7). И в условиях повышения расходов на горючее, доля транспорта в этих издержках будет увеличиваться еще больше. Что нужно для того, чтобы транспорт продолжал содействовать развитию?

Бедные страны стали крупными производителями прежде, чем крупными потребителями. Получение доходов от импорта промежуточных товаров и сырья и экспорта готовых изделий будет иметь важное значение. Перемещение процессов промежуточного производства в страны с низкими и средними доходами свидетельствует о колоссальной потенциальной выгоде от интеграции в мировые рынки даже для этих стран, ограничиваемых главным образом транспортными расходами и расходами на связь. Однако достижение этого сопряжено со сложными институциональными вопросами.

Предоставление доступа к внешним рынкам подразумевает, что часть прибылей от транспортной политики будет доставаться иностранным государствам. Таким образом, для координации международной транспортной политики необходимо растущее доверие к взаимной поддержке международного транспорта.

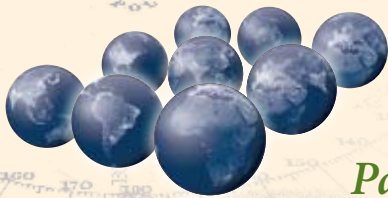
Возрастающий эффект масштаба в транспорте добавляет еще две проблемы координации.

Масштаб наименее затратных инвестиций в порты и аэропорты предусматривает транспортные системы на основе системы «ступницы и спицы», в которых соседние страны имеют общие объекты. Поскольку владение крупными объектами инфраструктуры обеспечивает влияние на рынке, совместное владение объектами требует заслуживающих доверия соглашений. Возрастающая прибыль в транспортных операциях – при том, что морскими перевозками занимается небольшое количество фирм, и услуги по материально-техническому обеспечению сосредоточены в руках меньшего количества участников рынка – могут заставить регулирующие режимы реализовать потенциал для снижения транспортных расходов. Взаимозависимость транспортной и конкурентной политики предполагает глобальные усилия, такие, как были начаты некоторыми многосторонними организациями.

Расходы на транспорт и связь будут и впредь оказывать одно из главных влияний на скорость и эффективность пространственных преобразований, необходимых для экономического роста. Странам, находящимся на разных этапах преобразований, придется вырабатывать разную политику по

сокращению транспортных расходов. Ситуация с Восточной, Южной и Центральной Азией иллюстрирует эти контрасты:

- Развивающиеся страны Восточной Азии теперь ближе к мировым рынкам, так, например, Япония и Республика Корея процветают, и их транспортные расходы в связи с перевозками в Северную Америку и Западную Европу уменьшились. Они присоединились к растущей торговле промежуточными и готовыми промышленными товарами. Такие страны, как Тунис, могут поступить так же.
- В Южной Азии снижение торговых расходов и расходов на связь помогло Индии выйти на западные рынки промежуточных услуг, что в какой-то степени избавило ее от последствий невыгодного положения как отдаленной страны. Такие страны, как ЮАР, могут сделать то же самое, используя потенциал своего внутреннего рынка.
- В странах Центральной Азии - где экономики имеют небольшой объем, лишены выхода к морю и зависят от экспорта таких сырьевых товаров, как, например, нефть и газ, – уменьшить транспортные расходы будет труднее. Это также будет трудно сделать менее крупным странам, соседние с которыми районы разобщены, таким, как Беркина-Фасо, Малави, Нигер и Руанда. Этим странам надо будет принимать энергичные меры, чтобы уменьшить препятствия для торговли, заключить с соседями реальные соглашения о совместном владении дорогостоящей инфраструктурой и направлять выборочные инвестиции для стимулирования агломерации и уменьшения транспортных расходов на экспорт сырьевых товаров.



### Расстояния и разделения в Восточной Азии

Когда в 1415 г. адмирал Чжэнхэ привез в Наньцзин жирафа, его считали божественным животным, ассоциировавшимся с прочным миром и большим процветанием. Это также было ознаменованием наиболее сильного влияния Китая в Восточной Азии и богатства региона в сравнении с остальным миром. Китай в то время обладал крупнейшей в мире экономикой, располагая материалами самого высокого качества, имея процветающее искусство и образование и успехи в различных областях техники. Развитое в Китае искусство мореплавания позволяло совершать путешествия в такие отдаленные районы, как Африка.

На долю одного Китая, возможно, приходилась треть мирового производства продукции. Такая ситуация не продержалась долго. Сто лет спустя новый император уничтожил навигационные журналы адмирала Чжэнхэ, уменьшил флот до одной десятой его прежнего размера, полагая, что расходы на экспедиции за границу превышают доходы от них. В Китае начались века добровольной изоляции после того, как он был бесславно разбит Великобританией во время опиумных войн XIX века.

#### Эпоха изоляционизма в Восточной Азии

Китай был не единственной страной, стремившейся отгородиться от внешнего мира. В Японии Токугава Йемицу издал «Указ о закрытой стране, от 1635 г.» и «О запрещении въезда в страну португальцам, от 1639 г.», фактически отгородившие Японию от внешних влияний на следующие два столетия. Эти указы не только не допускали въезда иностранцев в Японию, но и запрещали японцам выезжать за границу. Неприязнь ко всему западному распространялась и на технику. Эксцентричной попыткой Японии сохранить свою культуру и социальную иерархию была постепенная отмена ружья в пользу более элегантного и символического самурайского меча.

Эти примеры крайних мер показывают колоссальное *разделение* между странами Восточной Азии, особенно после XVII века. Среди ученых нет полного единодушия относительно экономических последствий такого разделения. Одни заявляют, что снижение уровня жизни было значительным при династиях Цинь и Токугава. Другие считают, что уместнее характеризовать эти общества как находившиеся в состоянии застоя, чем гово-

рить об упадке экономики. В любом случае, уровни зарплаты в Японии и Китае в начале XIX века были значительно ниже, чем в Лондоне и Амстердаме, даже в реальном исчислении, возможно, на целых 50%<sup>1</sup>. Это уже признал Адам Смит: «Разница между денежной ценой труда в Китае и Европе все еще больше разницы в денежной цене пропитания, поскольку реальное вознаграждение за труд выше в Европе, чем в Китае»<sup>2</sup>.

Смит был прав. Даже до Промышленной революции некоторые районы Европы опережали Азию по уровню жизни. Он также правильно писал о Китае как о стране с единой экономикой. Китайские мандарины вели исключительно строгий учет зарплаты оружейникам и другим ремесленникам, оказывавшим услуги правительству. Эти данные отражают незначительную разницу по регионам, несмотря на колоссальные *расстояния* в имперском Китае. Только в северных районах с меньшей плотностью населения зарплата была несколько выше.

К середине XIX века реальная заработная плата в Кантоне и Токио, самых передовых крупных городах в Азии, была на таком же уровне, как зарплата в таких небольших европейских городах, как Милан и Лейпциг. В других районах Восточной Азии уровень жизни был еще ниже. Старые китайские зависимые государства были колонизованы, и произошло дальнейшее разобщение азиатских стран (см. карту G3.1). Вскоре после этого в большей части Европы произошла Промышленная революция, и «великий водораздел» между Европой и Азией расширился, поскольку в Европе были широко распространены повышения заработной платы и увеличение валового внутреннего продукта (ВВП). По данным Энгуса Мэдисона (от 2006 г.), доля стран Восточной Азии в мировом ВВП, кото-

рая постоянно составляла около 40% в период с 1500 по 1800 гг., снизилась к 1950 г. до менее чем 15%.

#### Пятьдесят лет азиатской интеграции

Быстро продвигаясь к сегодняшнему дню. Экономике стран Восточной Азии стали интегрированными на основе множества региональных производственных систем. Эти цепочки поставки начали с аутсорсинга, организованного японскими многонациональными корпорациями в 1980-е гг., поскольку заработная плата и стоимость земли в плотно застроенном производственном районе Токио стали препятствовать конкурентоспособному производству. По существу экономическая перегруженность в Гонконге, Китае; Японии; Республике Корея и на Тайване, Китай, привела к перетеканию населения в другие места – сначала в страны со средними доходами в Юго-Восточной Азии, а затем – в Китай, когда идеологические барьеры в экономике были немного снижены. В последнее время цепочки поставки сосредоточились в Китае и на крупных предприятиях по сборке в Гуандуне и Шэньчжэне. По мере своего развития Китай также становился экспортером промежуточных товаров и средств производства. Китай является сейчас главным торговым партнером Японии и Республики Корея, и получает более половины своего быстро растущего импорта из Восточной Азии.

Внутрирегиональная торговля в Восточной Азии сегодня приближается к аналогичному показателю Европейского союза, и постоянно растет более быстрыми темпами, чем торговля между Восточной Азией и другими регионами мира.

Карта G3.1 Азия разделенная: конфликт в середине XIX века



Источник: [www.fordham.edu/halsall](http://www.fordham.edu/halsall).

Страны Восточной Азии – источник почти двух третей всех иностранных инвестиций в этом регионе. Из этого региона начинает поступать даже техника, особенно в таких ключевых для экспорта областях, как электроника. Страны Восточной Азии активно устранили разделение между ними в виде торговых барьеров и других расходов, связанных с пересечением границ. Они начали с материально-технического обеспечения портов и аэропортов мирового уровня, хотя иногда это было ограничено специальными экономическими зонами, и продолжили совершенствованием мягкой инфраструктуры, а именно, реформами таможенной службы и освобождением от виз в пределах Ассоциации стран Юго-Восточной Азии.

Уменьшение разделения между странами Восточной Азии совпало по времени с быстрым экономическим ростом в различных странах – от Лаосской Народно-Демократической Республики, где доход на душу населения составил в 2006 г. 500 долл., до Сингапура, с доходом на душу населения в размере почти 30 тыс. долл. В Восточной Азии доходы медленно сближаются: бедные страны развиваются более быстрыми темпами, чем богатые. Большинство стран Восточной Азии идет похожими путями, начиная с интенсификации сельского хозяйства и индустриализации сельских районов, после чего следует расширение городов и экспорт промышленных товаров. Усваиваются знания из-за границы – о новой технике и о новых институтах. Экспорт становится технически более

сложным. Компании со средними доходами специализируются на производстве компонентов, в то время как богатые страны Азии добавляют ценность за счет инноваций, брендинга и усложнения технологий.

Поскольку этот регион расширяется, в нем развивается динамика, способствующая активизации экономического роста. АСЕАН, Китай, Япония и Республика Корея представляют собой экономическую массу, сопоставимую с Северной Америкой в 1990-е гг. Поскольку центр притяжения мировой экономики смещается к Тихоокеанскому региону, это облегчило всем странам Восточной Азии доступ на мировой рынок.

Масштаб внутрирегиональной торговли в Восточной Азии может считаться удивительным, учитывая историю отличающихся разногласиями политических отношений между многими странами этого региона. В Западном полушарии экономические последствия конфликтов между странами были преодолены официальными институтами на основе юридических систем, действующих в соответствии с законами, и политических соглашений, регулирующих коммерческие сделки, которые легко могли быть расширены с учетом быстрого экономического роста в торговле и финансах. В Восточной Азии эти институты развивались медленнее. Вместо этого долгая история социальных систем, общин и неформальных институтов, имеющая корни в миграции на протяжении тысячелетий людей из Юго-Восточного Китая в Юго-Восточную Азию, обеспечивает доверие современной международной интеграции товаров и людей (см. карту G3.2).

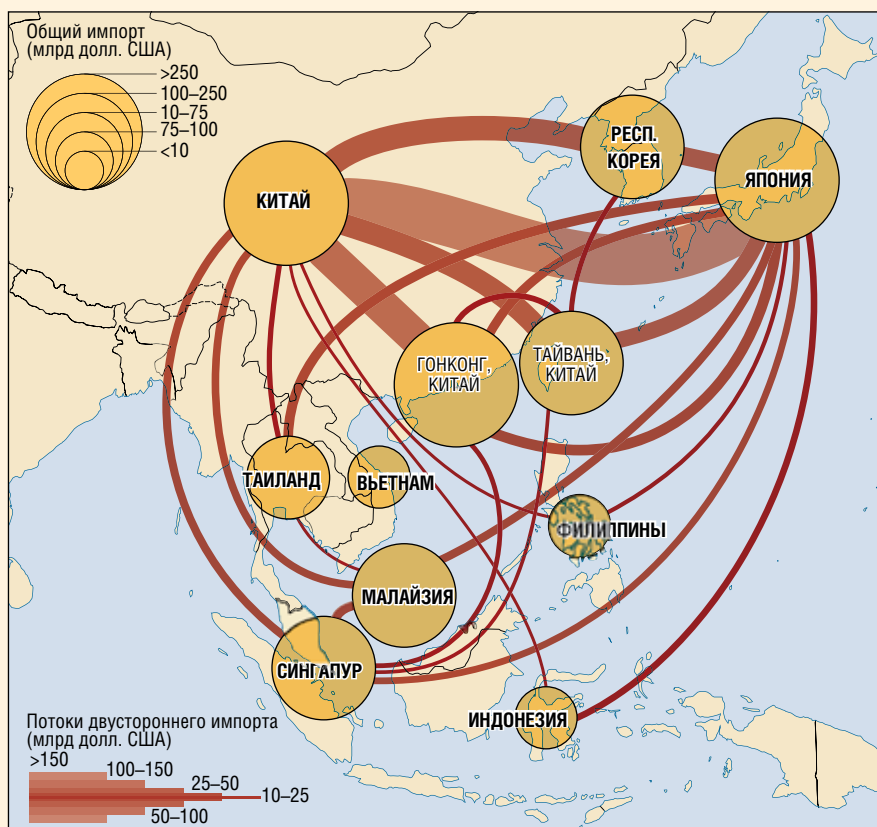
### Интеграция впереди – двойные трудности из-за расстояния и разделения

Если заглянуть в будущее, то регион на его пути к быстрой интеграции ожидают трудности.

Смещение экономической концентрации к северу создает особую проблему для Юго-Восточной Азии. Как ей остаться значительной экономической силой в регионе?

Единственное решение, возможно, – в развитии крупных городов мирового класса. Крупным столицам Юго-Восточной Азии необходимо стать «притягательными местами», привлекающими и удерживающими талантливых людей со всего мира. Тем временем, интеграция Австралии и Индии в этот регион может изменить его динамику,

Карта G3.2 Азия интегрированная: торговля в конце XX века



Источники: Gill and Kharas 2007.

в какой-то степени компенсировал смещение на север экономического центра притяжения Азии.

Проблемы, с которыми сталкиваются страны, *отдаленные* от основных рынков региона, повторяются в отдаленных районах внутри стран. В Восточной Азии по-прежнему распространена значительная бедность, уровень бедности высок в таких регионах, как Западный Китай, южные и восточные районы Филиппин, северо-восток Таиланда и центральные горные районы Вьетнама. Разница между доходами на душу населения в самых богатых и самых бедных провинциях Китая – которая была ничтожной при имперских династиях прошлого – выросла до 13,1:1 (в сравнении с 2,1:1 в США). Хотя многие перебрались ближе к процветающим районам, преодоление географических *расстояний*, которые изолируют эти население, по-прежнему считают одной из важных задач.

В странах Восточной Азии люди перемещаются поближе к рынкам, а рынки развиваются там, где сконцентрированы люди. Урбанизация имеет большие мас-

штабы и происходит быстро в большинстве стран, в результате чего в ближайшие два десятилетия ежегодно будет добавляться 25 млн жителей городов. Большинство этих людей переберется не в крупные столичные районы, а в небольшие и средние города с населением менее 1 млн человек. Эффективное управление этими небольшими городами и их интегрирование в национальную экономику будет одной из важнейших задач для уменьшения *расстояния* и поддержки экономического роста.

Тем временем, перед Восточной Азией по-прежнему стоят стратегические вопросы, как уменьшить *разделение* между странами в регионе. Происходящий в АСЕАН двухскоростной процесс показывает, насколько трудно добиться глубокой интеграции странам с разными доходами и разными экономическими структурами. Формализованного процесса экономической интеграции всех экономик региона не существует. Первая попытка начать диалог на региональном уровне была предпринята на Восточноазиатском саммите в Куала – Лумпуре,

Малайзия, в декабре 2005 г. Участники саммита призвали к обеспечению финансовой стабильности, энергобезопасности, искоренению бедности и уменьшению различий между странами. Они указали на проблемы, которые по-прежнему разобщают регион: миграцию через границы, ущерб для экологии в результате аварий, различие стандартов в управлении, и трудности в понимании разных культур. Проводятся другие интересные эксперименты в поддержку региональной интеграции, например в рамках АСЕАН+3, однако институциональное руководство для формирования общего будущего раздроблено. Даже несмотря на это, ведущие ученые отмечают, что «появление интегрированной Восточной Азии неизбежно и необходимо»<sup>3</sup>. Задача – разобраться, как добиться того, чтобы это произошло быстро.

При участии Хоми Хараса.

# ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

## УСТАНОВЛЕНИЕ РАМОК ДЛЯ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ДИСКУССИИ



Могут ли переполненные города в развивающихся странах продолжать принимать людей и давать им силы выбраться из нищеты? Помогает ли на самом деле миграция тем, кто переезжает и тем, кто остается? Как может торговля помочь богатым и самым бедным мира сего? Что могут сделать разработчики политики с тремя масштабными проблемами развивающегося мира: миллиардным населением трущоб, миллиардом человек, живущих в отдаленных и плохо обслуживаемых местностях и «нижним миллиардом»? Используя пространственно нейтральные институты, пространственно связующую инфраструктуру и пространственно адресные стимулы, а также тщательно выверяя свою реакцию на трудности интеграции. В главе 7 объясняется, что означает экономическая интеграция для мегаполисов, городов, поселков и деревень. В главе 8 рассказывается, как интеграция между экономически развитыми и отсталыми регионами может пойти на пользу всем. В главе 9 очерчиваются шаги, необходимые для успешной интеграции наиболее изолированных стран мира. Кроме того, в главах третьей части мы снова возвращаемся к давно идущим политическим дебатам об урбанизации, территориальном развитии и международной интеграции, и определяем новые рамки для этих дискуссий.

# Концентрация без скученности

Политика урбанизации  
в интересах всего населения



В 1974 г. группа экспертов в ходе осуществления обычного исследования спрогнозировала численность населения самых многонаселенных городов мира на 2000 г. По их мнению, в Киншасе, столице Демократической Республики Конго, число жителей к этому времени должно было вырасти до 9 млн, что превышает нынешнее население Лондона. Предполагалось, что население пакистанского Карачи увеличится до 16 млн чел., т. е. станет почти таким же большим, как в Нью-Йорке. Почему же эти специалисты, которые обычно дают правильные прогнозы численности населения стран, так сильно ошиблись, предсказывая величину городов?

Причина в следующем: предсказывать, как распределятся жители в пределах одной страны, – отнюдь не то же самое, что предсказывать общую численность ее населения. Как показано в предыдущих главах, пространственные преобразования – рост городов и «ведущих» районов – тесно связаны с изменениями в экономике. Особенно это касается изменений в тех экономических отраслях, которые сопровождают рост и активное проникновение экономики во внешнюю торговлю и инвестиционную сферу. Таким образом, предсказание размеров города является *экономическим прогнозированием* и, следовательно, рискованным занятием. Возьмем, для примера, Гуанчжоу (бывший Кантон) в Китае. Население этого города в 2000 г. оказалось на треть больше 4,5 млн чел., что было предсказано в 1974 г. В Пекине проживала лишь половина из предсказанных 19 млн. Дело в том, что специалисты не могли заранее предвидеть такую либерализацию и рост экономики Китая, которые были бы способны столь быстро изменить пространственную структуру страны. Вместо того чтобы экстраполировать тенденции, взятые из прошлого, экспертам следовало бы изучить рыночные силы, связанные с концентрацией, миграцией и специализацией населения. А также определить вектор государственной политики: помогает она или препятствует указанным явлениям.

По современным перспективным оценкам население городов в развивающихся странах за три десятилетия удвоится, что добавит к населению планеты еще 2 млрд чел. Действительно, крупные города в развивающихся странах будут расти в большей степени, поддерживая тем самым городскую экономику, что устраивает предпринимателей, работников и новаторов. Но это, в основном, будет происходить там, где экономика отлажена хорошо. Главной опорой урбанистических систем останутся города среднего размера, обеспечивающие экономию от локализации, к которой стремятся производители с узкоспециализированными потребностями. Но такие города будут процветать лишь там, где происходит индустриализация экономики. Города и поселки меньшего размера продолжат обслуживать окрестные сельскохозяйственные поселения и будут зависеть от них. Но в тех местах, где фермерская и деревенская экономика работает хорошо, эти городки смогут быстро вырасти.

Пространственные преобразования, ведущие к росту больших и малых городов, не будут упорядоченными. Неформальные поселения – трущобы и лачуги – могут возникать и расширяться, если растущий спрос со стороны работников и фирм будет опережать возможности правительств по созданию нормально функционирующих земельных рынков и инвестициям в инфраструктуру и жилье. Опыт современных развитых стран показывает, что много десятилетий уйдет на то, чтобы исправить внутригородские диспропорции и превратить – путем поглощения – неформальные поселения в более организованные городские структуры. Попытка ограничить миграцию из деревни в город может оказаться контрпродуктивной. Почему? Потому что ограничение плотности и разнообразия душист инновационное развитие и производительность.

Если те, кто разрабатывает политику не будут осмотрительны, то могут повредить этим преобразованиям. Не установив гибкого регулирования и не предусмотрев

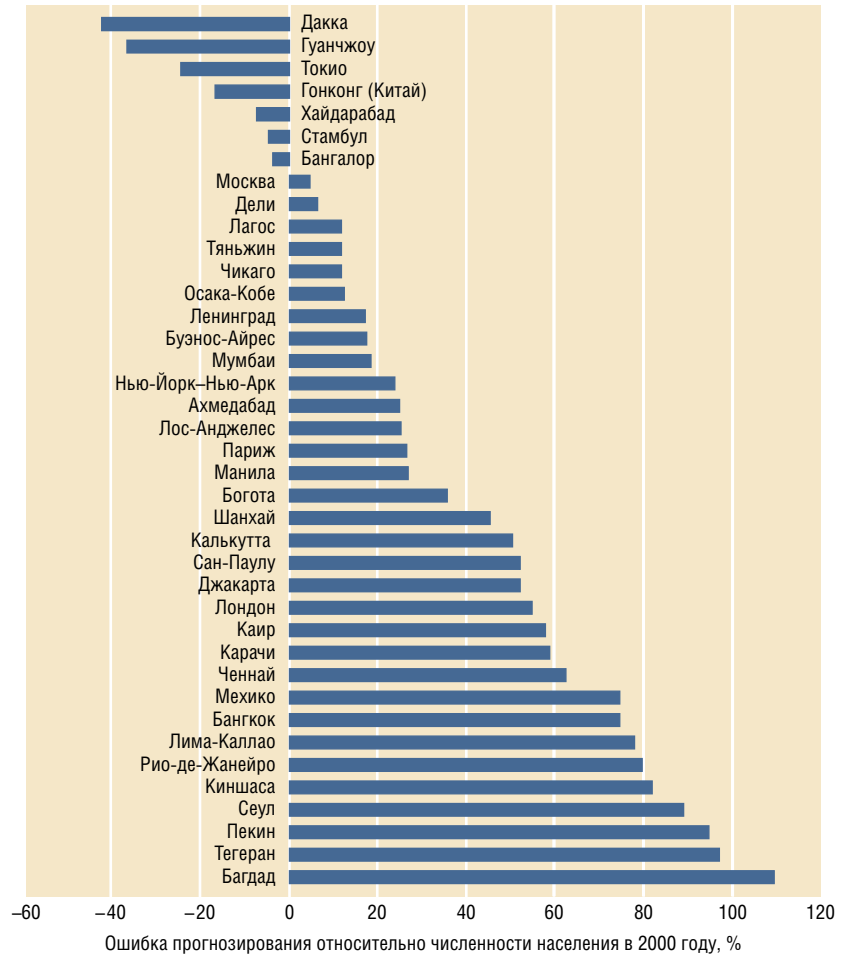


разнообразных способов конверсии землепользования, они могут добиться того, что городские территории окажутся непривлекательными для фирм и инвесторов. Не обеспечивая сельские районы в качественном водоснабжении, канализацией, школами и медицинской помощью, они могут преждевременно вытолкнуть сельское население в поселки и города. Не делая достаточных вложений в инфраструктуру быстро растущих городов, они будут способствовать возникновению там скученности. В целом можно сказать, что, не откликаясь должным образом на потребности пространственных преобразований – различных в разных местах, они не сумеют в полной мере извлечь все выгоды от концентрации и разнообразия, поскольку эти выгоды могут быть подорваны скученностью и разобщенностью.

Чтобы помочь странам извлечь пользу из процесса урбанизации, в данной главе предлагаются основные принципы политики – с учетом обобщенных фактов пространственных преобразований (глава 1) и понимания сути экономики агломераций, являющейся двигателем этих преобразований (глава 4). Намечены приоритеты в политике и их последовательность, с использованием опыта тех стран, что уже успешно прошли через урбанизацию и тех, что еще предпринимают усилия на этом пути. Вот основные послылы предлагаемого:

- **Превращение деревень в города лучше всего осуществляется, когда те, кто определяют политику, признают экономическую взаимозависимость поселений.** В иерархии городов, поселков и деревень страны, у каждого типа поселения есть своя собственная функциональная специализация и одновременно сильная взаимосвязь с другими. Следовательно, обсуждение политики не должно ограничиваться проблемами только самых больших или самых маленьких поселений на национальном уровне или же вестись в отношении отдельных населенных пунктов. Нет, подобные дискуссии должны быть обрамлены таким понятием как «область», под которым обычно подразумевается штат или провинция. Разработчики политики должны представлять себя в роли менеджеров, распоряжающихся своего рода географическим портфелем в рамках такой области. Областной подход способен также наполнять содержанием общенациональную стратегию в вопросах урбанизации. В то время как городская часть населения каждой отдельной области будет определять приоритеты для всех уровней управления (центрального, провинциального и местного, муниципального), городское население страны в целом может стать хорошим ориентиром во всем многообразии этих сложных проблем.

Рисунок 7.1 Рост населения городов оказался сильно переоценен



Источник: Satterthwaite, 2007.

Примечание: Сопоставление прогноза, сделанного в 1974 году, с оценками численности городского населения в 2000 году. Полоской отмечена величина расхождения предсказанной в 1974 году численности городского населения по сравнению с численностью населения в 2000 году. Отрицательные значения указывают на то, что размеры города в 2000 году оказались больше предсказанного.

- **Политические проблемы усложняются по мере роста уровня урбанизации.** Города и поселки дают фирмам и семьям преимущества от территориального сближения, однако концентрация трудовой деятельности порождает скученность людей, загрязнение окружающей среды и социальное напряжение, что способно свести на нет суммарную выгоду. Станет ли желанной стратегия поведения властей, зависит от того, решает ли она проблемы провалов рынка и способствует ли концентрации. В странах или областях, где доля городского населения мала, транспортные проблемы и скопление трущоб могут и не быть главными управленческими проблемами. Но в районах с быстро растущей урбанизацией легко может возникнуть скученность населения. А у столичных территорий может появиться дополнительная потребность заняться проблемой внутригородской разобщенности, спровоцированной появлением районов лачуг и трущоб.
- **Определение приоритетов и последовательности в политике в состоянии помочь**

***правительствам содействовать процессу урбанизации в интересах всего населения даже на самых ранних стадиях развития.***

Разные стороны интеграционных проблем требуют для решения различного набора инструментов. Перед областями с только зарождающейся урбанизацией встает одномерная политическая задача: выстроить плотность населения с помощью «территориально нейтральных» общественных институтов. Перед областями со средним уровнем урбанизации проблема имеет два измерения: выстроить плотность и сократить экономическую удаленность с помощью территориально-связывающей инфраструктуры.

А для районов с высоким уровнем урбанизации проблема имеет три измерения: выстроить плотность, преодолеть удаленность и решить проблему экономической и социальной разобщенности – порожденных, скажем, трущобами – с помощью территориально-адресных мер воздействия. Однако на каждом шагу разработчикам политики следовало бы придавать особое значение таким территориально нейтральным институтам, которые способствуют созданию требуемой плотности в нужных местах.

В настоящей главе вначале обобщается то, каким образом политика урбанизации может

помочь на местах продвижению агломерационной экономики. Затем дается обзор принципов экономической интеграции, способных служить ориентиром для управления географическим портфелем, используя накопленный опыт успешного осуществления урбанизации. И, наконец, рассматриваются примеры того, как эти принципы в настоящее время применяются в развивающихся странах.

## **Принципы управления географическим портфелем**

Дискуссии про проблемам урбанизации зачастую вызывают образы перенаселенных больших городов, зримых ступеней бедности и ужасающей деградации окружающий среды. Это может вылиться в общий политический курс на контроль за ростом городов и к сдерживанию миграции из села в город. Географическая адресность мер воздействия, направленных на то, чтобы привести трущобы в порядок или полностью очистить местность от трущоб, разросшихся на тех стадиях развития, когда доходы находятся низком и среднем уровнях, может в конечном счете оказаться доминирующей темой таких дискуссий.

Настоящая глава меняет рамки дебатов об урбанизации. Исторически очевидно, что процесс урбанизации в развивающихся странах будет оставаться быстрым на ранних стадиях их экономического роста – до тех пор, пока страны не достигают уровня доходов выше среднего – значительная часть роста городского населения приходится именно на тот период. Однако рост плотности населения следует приветствовать, если следствием его становится появление агломерационной экономики. Дебаты, о которых идет речь, не должны сосредотачиваться на темпе урбанизации, показателях миграции из деревни в город или же на путях искоренения трущоб при помощи адресных мер воздействия. Вместо этого следует говорить об эффективности и инклюзивности таких процессов, которые преобразуют экономику сельского типа в городскую экономику. А также о том, каким образом политика может наилучшим образом решать проблемы, связанные с провалами в области координации, возникающими на каждой стадии урбанизации. «Бедность оседает в поселках и городах, однако более быстрое сокращение бедности, вероятно, потребует ускорения, а не замедления темпа урбанизации, – так что лица ответственные за выработку политики в области развития должны содействовать, а не препятствовать этому процессу»<sup>1</sup>. И поскольку преобразования в системе село-город касаются обеих сторон системы, стратегии урбанизации должны включать в себя меры по улучшению качества жизни и средств к существованию сельских жителей (см. вставку 7.1).

### **ВСТАВКА 7.1 Являются ли политические послы данного доклада анти-аграрными? Нет.**

Экономическая география стран не придерживается представления о простом разделении по линии город-деревня. Вариации плотности населения порождают своего рода портфель взаимосвязанных поселений. Симбиоз является правилом. Во главе этой связи находится лидирующий город, а под ним – целый спектр поселений: города второго ряда, небольшие городские центры и деревни.

Географический портфель в стране с низким уровнем доходов состоит из преимущественно сельских областей. В этой фазе зарождающейся урбанизации основной стратегии по содействию пространственным преобразованиям, необходимым для экономического роста, служит набор территориально нейтральных политических мер:

- Разнообразные и выверенные меры по регулированию земельных рынков с целью укрепления прав собственности, защите землепользования, усовершенствованию передачи земель, облегчению конверсии землепользования, отражающей спрос на рынке, и укреплению земельного налогообложения.
- Предоставление базовых и социальных услуг для развития образования и здравоохранения, увеличения производительности труда и поощрения мобильности населения.
- Ясная макроэкономическая политика, нацеленная на уменьшение рыночных

диспропорций, устранение предубеждений относительно сельского хозяйства, улучшение делового климата, стимулирование конкуренции, а также содействие инвестициям и освоению новых технологий.

Подобная «внетерриториальная» политика способствует развитию села – как в самом сельском хозяйстве, так и в несельскохозяйственных отраслях экономики – с тем чтобы каждый населенный пункт стал более подготовленным к участию в промышленном секторе и секторе услуг.

Такой политический курс даст непропорционально большое преимущество деревенским домохозяйствам, поскольку несельскохозяйственные отрасли экономики в сельских районах как правило обеспечивают 30-50% занятости на селе. Подобным образом деревенские домохозяйства вовлекаются в разнообразные виды экономической деятельности, причем на несельскохозяйственные виды деятельности приходится от 35 до 42% дохода домохозяйств. Рост несельскохозяйственного сектора будет стимулировать и рост сельского хозяйства, поскольку производственные затраты при этом уменьшаются, доходы реинвестируются в сельское хозяйство, а технологические изменения позволяют вводить более совершенные методы ведения фермерского хозяйства<sup>2</sup>.

*Источник:* Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009. *a. Feder and Lanjouw, 2001.*

**Основной принцип: максимизация 'экономии, достигаемой благодаря агломерации, за счет географического портфеля**

Концентрация, связанная с ростом плотности населения, несет с собой потенциальную выгоду от возникновения «изобильных» рынков. Но вместе с тем она приносит скученность, а также грязь и нищету. Главная цель политики урбанизации заключается в том, чтобы помочь поселениям обеспечить экономию от агломерации, одновременно избавляясь от грязи, преступности и потерь времени, которые приходят вместе с растущим сосредоточением людей. На различных стадиях урбанизации обязательные условия содействия концентрации при сохранении контроля за скученностью различны, равно как различны и приоритеты на каждой стадии урбанизации.

- **Начальный этап урбанизации.** Районы с зарождающейся урбанизацией – там, где доля городского населения составляет около 25%, – в основном сельскохозяйственные или же сырьевые, причем те и другие характеризуются низкой плотностью населения. Для них первоочередная задача – попросту поддерживать агломерационные силы и поощрять внутреннюю экономику масштаба в интересах заводов, фабрик и предприятий в небольших городах и поселках. Поскольку пока неясно, какие населенные пункты окажутся предпочтительными для рынков и для каких целей, то нейтральность в отношении всех населенных пунктов должна быть главным лозунгом для разработчиков политики.
- **Средний уровень урбанизации.** По мере продвижения урбанизации крепнут экономические союзы как внутри урбанизирующихся областей, так и между ними. Многие фирмы и заводы, работающие в одном секторе экономики, размещаются совместно, чтобы пользоваться преимуществом совместного использования ресурсов и переливом знаний. В таких областях – где доля городского населения составляет около

50% – высшим приоритетом является содействие локализованной экономике. Здесь ключевое слово – эффективность производства и транспортировки.

- **Высокий уровень урбанизации.** Что касается высоко урбанизованных областей, то для них выгоды в производительности и потреблении вытекают из экономии, достигаемой за счет урбанизации и связанной с диверсификацией и повышением интенсивности экономической деятельности. Поскольку целью развития малых и больших индустриальных городов является их функциональность, то лозунгом для постиндустриальных центров, где доля городского населения составляет около 75%, служит создание нормальных условий для проживания.

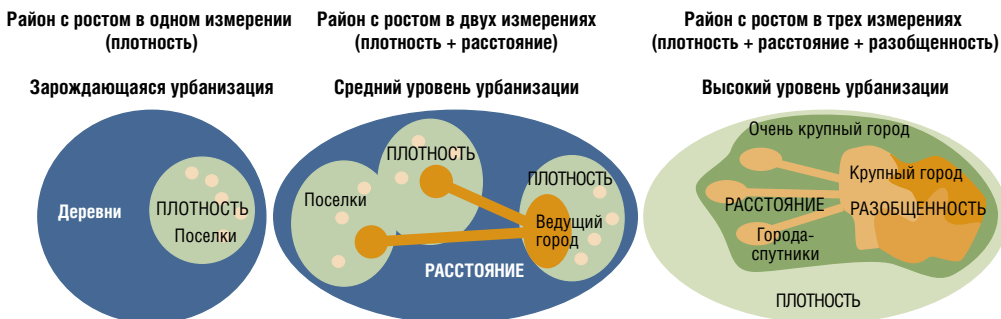
**Правило стратегии: последовательность и расстановка приоритетов**

Пространственное распределение плотности населения, расстояния, а также разобщенность, высвечивают основную политическую проблему для каждого из этих типов населенных пунктов. В отношении преимущественно сельских районов перед политиками стоит одномерная задача, и она соответствует потребности выстроить высокую плотность населения. В тех районах, где урбанизация уже набрала достаточный импульс и стала движущей силой, проблема имеет два измерения. Она включает в себя необходимость содействовать увеличению плотности и преодолевать проблемы расстояний, порождаемые скученностью. В областях с высоким уровнем урбанизации проблема становится трехмерной. Метрополиям и в этом случае вновь необходимо поддерживать состояние высокой концентрации и преодолевать проблему расстояний. К этому следует добавить необходимость исключить внутригородскую разобщенность, которая загоняет бедняков в неформальные трущобы, отделяя этих людей от остальной части населения, живущей в официально признанных частях города (см. рис. 7.2).

**Объект для продуманных действий правительства: область**

Разные части страны проходят урбанизацию с различной скоростью. Неравномерность такого

Рисунок 7.2 С ростом с уровня урбанизации увеличиваются размеры



Источник: Авторский коллектив ДМР 2009.

процесса является правилом, а не исключением. Между поселениями разных размеров существует синергия и экономическая взаимозависимость. Чтобы изменить рамки урбанизационной политики с целью наилучшего соответствия экономическим императивам на всех стадиях преобразования «село-город», необходимо переосмыслить пространственную шкалу решающих приоритетов и конструкции политики в целом. В этом Докладе предлагается рассматривать стратегии применительно к соответствующему объекту географической шкалы: это «область», т.е. штат или провинция, как правило являющаяся средним ярусом управления между центральной и муниципальной властью. Масштаб должен быть достаточно большим, чтобы позволить развиваться взаимосвязям как между городом и деревней, так и межгородским связям. Опыт, накопленный Пекином, муниципалитетом Шанхая и провинцией Гуандун, свидетельствует в пользу применения в стратегии урбанизации продуманного областного подхода. Две других области в западном Китае – Чэнду и Чонкин – в настоящее время используют тот же подход к процессу урбанизации, и с известным успехом.

Областной подход не исключает целого конгломерата стратегий урбанизации на национальном уровне. В областях с высокой плотностью существует тенденция к сосредоточению населения в крупных центральных городах, в областях со средней плотностью – в городах среднего размера, а в областях с низкой плотностью – в городках и деревнях. И точно так же, в более урбанизированных странах больше людей живет в областях с высокой плотностью населения, а в менее урбанизированных большинство людей живет в областях с низкой плотностью населения. Политика урбанизации должна учитывать такую неравномерность экономического развития.

Совокупная доля городского населения в стране может служить хорошим индикатором сложности проблем урбанизации, с которыми стране приходится сталкиваться. В простейшем случае, как, например, в Сингапуре, одна область может характеризовать всю страну. Что касается более крупных стран, то там тщательное обобщение особенностей различных областей способно помочь установить приоритеты для разных уровней управления.

- В странах с зарождающейся урбанизацией – таких, как Эфиопия, где  $\frac{3}{4}$  населения проживает в сельской местности, интеграционная проблема представляется одномерной: способствовать увеличению плотности населения. Но не приходится сомневаться, что даже в странах с преимущественно сельским населением столицы и горстка крупных городов сталкиваются с многомерными проблемами в процессе своего пространственного преобразования. Однако высший приоритет здесь – набор территориально-нейтральных политических инструментов, которые в равной мере применимы ко всем населенным пунктам: установление рыночных общественных институтов для упорядочения землепользования и сделок с землей, а также распространение и развитие

базовых услуг, таких как обеспечение безопасности, школы и канализация. Так, в странах Африки к югу от Сахары и в Центральной Азии национальные правительства играют главнейшую роль в создании основ урбанизации в интересах всего населения.

- Там, где урбанизация находится на среднем уровне – как во многих частях государств Юго-Восточной Азии, таких как Индия и Китай, на центральные и провинциальные исполнительные администрации возложена и обязанность создавать транспортную и информационную инфраструктуру.
- Там где урбанизация зашла дальше – как, например, в странах Латинской Америки, Северной Африки и Восточной Европы – в обязанность центральных, провинциальных и муниципальных органов управления входит координация усилий по содействию таким географическим преобразованиям, которые способны подтолкнуть доходы к подъему со среднего до высокого уровня.

### Рамочные основы интеграции

По мере того как продвигается процесс урбанизации, меняются и императивы политики, а спектр используемых ею инструментов постепенно смещается от территориально-нейтральных к территориально-адресным мерам. В то время как политические дебаты чрезмерно подчеркивают значение наиболее явных территориально ориентированных целей для действий правительства, таких как программы по улучшению состояния трущоб, сама успешная урбанизация, которая в каждой стране направлена на интеграцию географического портфеля, требует использования полного набора инструментов – институтов, инфраструктуры и стимулов.

### Территориально-нейтральные «институты» содействующие экономической плотности

Ответственность за построение институтов, которые станут надежной основой для процесса урбанизации по всей стране, лежит главным образом на центральном правительстве. Главенствующими среди таких институтов являются те, что руководят управлением земельными ресурсами. В настоящем Докладе термин «институты» охватывает три широких группы мероприятий: закон и порядок (в особенности, четкое определение и соблюдение прав собственности), обеспечение всеобщности базовых услуг, макроэкономическая стабильность (за подробностями обращайтесь к разделу «Как пользоваться Докладом»). Это стержневые задачи, стоящие перед центральным правительством. Успешное их решение – либо их провал – навсегда изменят картину географического распределения экономической деятельности.

Институты, которые управляют земельными рынками, включают всеобщий земельный кадастр; надежные механизмы для принудительного осуществления условий договора и разрешения конфликтов; гибкие законы о зонировании; а также разностороннее регулирование земельным субразделом, призванное скорее способствовать, нежели препятствовать конверсии земли из одного в другой вид землепользования. Преобразование сельскохозяйственного сектора экономики, основанного на праве общинного землепользования, к *частнособственнической правовой основе* является неременным условием урбанизации. Жизнь со всей очевидностью доказывает, что когда установлены права собственности и плотность населения возрастает, *земельное регулирование и планирование* способны обеспечить эффективную координацию различных вариантов землепользования. Однако если зарегулировать землепользование, то это может стать препятствием для извлечения выгод от роста плотности населения и агломерационной экономики. Аналогичным образом, жесткие *правила конверсии землепользования*, которые могут явиться следствием негибкого регулирования, способны оказать пагубное воздействие на рост плотности, какими, например, могут быть излишне регламентированные нормы в строительстве. Четвертым институтом является надлежащее *финансирование жилищного строительства*.

**Институты продолжают играть важную роль по отношению к изменчивым земельным рынкам.** Права собственности, воплощенные в право собственности на землю, существенны для перевода активов в используемые материальные ценности<sup>2</sup>. Реальные трудности в реализации права собственности на землю, не самая малая из которых заключается в цене осуществления данного права, не должны препятствовать укреплению правовых рамок для обладания частной собственностью. Действительно, права собственности необходимы для функционирования земельного и имущественного рынков. Хотя основанные на обычаях системы землепользования все еще позволяют осуществлять неформальные сделки, отсутствие формализованных прав собственности препятствует конверсии земли в области с более высокой экономической отдачей. Отсутствие формальной, узаконенной процедуры является тормозом на пути развития землепользования, который ограничивает возможность эффективного пространственного преобразования.

Рассмотрим Европу до эпохи индустриализации. Располагая прочным правам частной собственности на землю, английские города быстро росли<sup>3</sup>. Действительно, Англия, возможно, потому и стала первой индустриальной державой, потому что предоставила такие права раньше других европейских стран. Лауреат Нобелевский премии по экономике Дуглас Норт, поль-

зуется этим объяснением, чтобы показать те возможности, которыми обладают земельные институты для долговременного роста и развития<sup>4</sup>.

«Огораживание» общинных земель сделало возможным индивидуальную частную собственность. Начиная примерно с 1500 г., неогороженные общинные земли были обнесены заборами, живыми изгородями либо перегорожены каким-то иным способом и официально переданы или закреплены за отдельными лицами. Закон об огораживании 1604 г. стимулировал переход неогороженных общинных земель в частные земельные наделы, что продолжалось вплоть до начала двадцатого века<sup>5</sup>. Большинство исследователей сходятся во мнении, что процесс огораживания в Англии повысил производительность сельского хозяйства. Это освободило часть трудовых ресурсов от привязанности к земле и создало продовольственные излишки, что содействовало быстрому росту городской части населения<sup>6</sup>. А это, в свою очередь, позволило Англии стать, хоть и на время, «мировой мастерской»<sup>7</sup>. Дополнительное свидетельство того, как непространственные общественные институты порождают процесс урбанизации, предоставляет опыт Дании (см. вставку 7.2).

Другой пример того, что может сделать право частной собственности для роста производительности и плотности населения, исходит от

### ВСТАВКА 7.2 *Земельная реформа – рывок в урбанизацию: оказание помощи вилланам в Дании*

В центральной части Копенгагена «колонна свободы» служит напоминанием о земельной реформе. Памятник установлен в честь окончательного уничтожения в 1788 г. крепостной зависимости (villenage), одной из форм крепостного права, распространенной повсеместно в Западной Европе в Средние века. В начале восемнадцатого века менее 1% сельскохозяйственных угодий обрабатывалось крестьянами-собственниками земли, а значительные земельные массивы оставались в общей собственности. Обязанные работать на землевладельцев, вилланы не имели права на переселение без согласия своего землевладельца. Однако, начиная с 1760 г., большинство общинных земель было преобразовано в частные землевладения. Между 1788 и 1807 гг. землевладельцы продали арендаторам около половины своих земель. К 1835 г. почти 65% всех земель принадлежало частным владельцам<sup>а</sup>. Спустя еще несколько десятилетий Дания испытала стремительный «взлет» индустриализации и урбанизации.

Такая урбанизация не имела означала обнищания крестьян. Структурные, технологические и институциональные перемены уменьшили для землевладельцев значимость земельной аренды, одновременно усилив экономическое влияние арендаторов. По указу 1784 г. вековая обязанность землевладельцев собирать налоги от имени государства была отменена на той земле, которую землевладелец продал своим бывшим арендаторам. Уничтожение крепостного права в 1788 г.

еще больше усилило рыночную мощь арендаторов. Помогли также и меры политического воздействия на сферу кредитного рынка. В 1786 г. было основано два общественных кредитных учреждения с целью предоставления займов на покупку земли, что дополняло деятельность весьма активного и эффективного частного кредитного рынка. И вот результат: кредит не стал препятствием для многих будущих покупателей<sup>б</sup>.

Рыночные преобразования, поддержанные земельной политикой правительства, сформировали большой класс фермеров, владеющих землей, на которой они работали. Впоследствии эти фермеры стали движущей силой датской конституции 1849 г. и развивающейся демократии. Произошедшие преобразования способствовали также получению образования для всех бедных слоев общества и сельских жителей, распространению базовых общественных услуг и придали значительный импульс индустриализации и росту небольших городов. С население Дании быстро росло – а в доиндустриальных обществах рост численности населения служит знаком процветания сельского хозяйства. После 1890 г. датское сельское хозяйство подпитывало рост промышленности в малых городах<sup>с</sup>, служивших действенным орудием датской индустриализации<sup>д</sup>.

При участии Томаса Маркуссена.  
а. Henriksen, 2003. б. Henriksen, 2003.  
с. Henriksen, 2003. д. Pedersen, 1990.  
е. Christensen, 2004, p. 1.

Северной Америки и стран Латинской Америки и Карибского бассейна. В ранний период европейской колонизации Канада и США рассматривались как государства, чей экономический потенциал примерно равен потенциалу других частей Нового Света (см. раздел «Эволюция географии: преодоление расстояний в Северной Америке»). Победив в англо-французской Семилетней войне 1756–1763 гг., британцы живо дискутировали, не заявить ли им о своих правах на небольшую группу карибских островов Гваделупа (площадь 1628 кв. км) или Канаду (площадь 9,8 млн. кв. км) в качестве военной добычи<sup>8</sup>.

Траектории развития Северной и Латинской Америки могли бы радикально измениться. В Латинской Америке испанские колонизаторы предоставили огромные наделы земли небольшой кучке людей и одновременно с этим дали им право взимать налоги с местного населения. Привычные права на общинное владение собственностью определили характер землепользования, который отбивал у людей охоту к перемене мест. В Северной Америке, напротив, существовали немного преград для приобретения земли, что вело к созданию земельных рынков и управляемого преимущественно самими собственниками сельскохозяйственного сектора на западной границе<sup>9</sup>. Американский закон о гомстедах, принятый в 1862 г., предоставлял гражданам США право на безвозмездное получение земельного надела (гомстеда) размером до 160 акров незанятой общественной земли. Это стало первоосновой для создания надежной системы прав собственности.

Современные исследования подтверждают важную роль прав индивидуальной собственности, защищенных законом. Исследование, проведенное в 80 странах, показывает, что качество институтов делают для долговременного роста даже больше, чем географические факторы или открытость страны для торговли<sup>10</sup>. Другое исследование, проведенное в 75 странах, показывает, что гарантия соблюдения прав собственности, измеренная с помощью показателя экспроприационных рисков, помогает развитию. И если учесть эти институциональные эффекты, то получается, что физическая география оказывает слабое влияние на среднюю величину дохода государства<sup>11</sup>.

В районах с зарождающейся урбанизацией или в странах, где доля сельского населения велика, институты, которые управляют правами собственности, могут быть как пьедесталом, так и стержнем политических мер, направленных на быструю и устойчивую урбанизацию. И наоборот, когда нет гарантии безопасности для индивидуальных прав собственности в том числе на землю, то земельные сделки и урбанизация могут стать предметом розни. Возьмем, к примеру, Китай, где земля в сельских районах находится в коллективной собственности, и где фермеры не обладают ясно определенными и защищенными законом правами собственности на землю. Там переход земли под промышленное использование порождает социальные конфликты, поскольку фермеры воспринимают конфискацию земли без достаточной компенсации как неприемлемую. Схожие проблемы возникают во

многих странах Африки к югу от Сахары, где 90% земли являются общинными.

**Землепользование, а также регулирование в области строительства приобретают важное значение по мере развития урбанизации.** Правительства регулируют земельные рынки по двум причинам. Во-первых, регулирование способно обеспечить надлежащее разделение земли между различными видами пользования, скажем, способно не допустить размещения сильно загрязняющих отраслей промышленности в жилых районах. Во-вторых, оно может гарантировать интеграцию частного и общественного землепользования, такую как предоставление пространства под создание инфраструктуры в густо населенных районах. Однако существует опасность «зарегулировать» землепользование, нарушив при этом тонкое равновесие между общественными интересами и возможностями для частных лиц.

Будущее города зависит от уверенности инвестора в перспективности самого города и его способности откликаться на грядущие перемены в спросе на землю. Слишком жесткое регулирование подрывает уверенность инвестора и вносит излишние искажения в рынок недвижимости. Рассмотрим это на примере Мумбаи<sup>12</sup>. Введя слишком много запретов и ограничений, земельное и строительное законодательство излишне надавили на городские цены на землю и недвижимость. Цены подскочили, препятствуя конкурентоспособности этого города. Законодательные ограничения на высоту зданий в Мумбаи вынуждают там строить дома с этажностью в 5–10 раз меньше числа этажей, которые разрешено возводить в крупных городах других стран. Тогда как топографии города больше соответствует застройка с высокой плотностью населения по образцу Гонконга. Но вместо этого мы имеем по большей части город с малоэтажной застройкой (см. вставку 7.3). Половина всех низкооплачиваемых работников совершает регулярные поездки протяженностью менее 2 км до работы.

Строгие ограничения по переводу земли из одного вида землепользования в другой порождают острую нехватку доступного жилья по умеренным ценам, тем самым препятствуя переселению в город. По этой причине среднее значение отношения медианной цены дома к медианному годовому семейному доходу во многих африканских и азиатских городах вдвое превосходит тот же показатель для многих городов США<sup>13</sup>. В Бангладеш годовой доход на душу населения равняется 1 230 долл США, что составляет менее 3% от душевого дохода в США, где он равен 44 070 долл.<sup>14</sup> Однако в Дакке цены на землю обычно сходны с ценами на землю в Нью-Йорке. До 20% территории Дакки не обслуживаются коммунальными службами. Участки, расположенные в центре города, находятся в общественной собственности и не используются, недостаточно развиты, тогда как остальная часть города предна-

**ВСТАВКА 7.3** *ВБомбей сражается с рынками, а более половины его жителей обитает в трущобах*

Город Мумбаи, прежде известный как Бомбей, преподает отрезвляющие уроки. В 1960-е и 1970-е гг. градостроители решили, что население этого города должно составлять около 7 млн чел. Этому соответствовало земельное регулирование и инфраструктурная политика. Но люди любой ценой стремились в Мумбаи и заполнили его. И сегодня город вдвое превышает запланированные размеры, а плотность его населения – самая высокая в мире среди всех центральных городов вместе с их пригородами. По оценкам выходит, что 54% 16-миллионного населения Мумбаи обитают в трущобах, а еще четверть – в никуда не годных квартирах.

Нормативы Полезной площади застройки (ППЗ)<sup>а</sup> в Мумбаи были приняты в 1964 г. В них указана максимально допустимая величина площади внутреннего пространства здания, приходящаяся на каждый квадратный метр участка земли под этим зданием. В Мумбаи данный показатель был установлен на уровне 4,5. Обычная практика в городах с ограниченной площадью под застройку заключается в том, чтобы со временем повышать предельно допустимое значение ППЗ в соответствии с ростом города – так, как это происходило на Манхэттене, в Сингапуре, Гонконге и Шанхае. Вместо этого, муниципалитет Большого Мум-

баи пошел по другому пути и в 1991 г. понизил допустимый ПЭП до значения 1,33. Почти все здания в Мумбаи с ППЗ, превосходящим 4,5, построены ранее 1964 г. По правилам, которые существовали до недавнего времени, новые здания, включая те, что находятся в центральном деловом районе, строились со значением ППЗ, равным 1,33. В результате чего величина использования пространства зданий в Мумбаи в среднем составляет 4 м<sup>2</sup>. Это намного меньше аналогичного показателя в Шанхае, равного 12 м<sup>2</sup>, и более чем 20 м<sup>2</sup> в Москве. При этом около половины жителей Мумбаи живет скученно в пределах двухкилометровой зоны от центра города (см. нижний рис.).

Тем временем, высокие цены на недвижимость отнимают 15–20% доходов у семей с низкими заработками. Правила сдачи жилья в наем оставляют в Мумбаи «замороженными» 30% жилищного фонда, который ветшает, поскольку домовладельцы не видят для себя особого смысла инвестировать средства в его поддержание. Из-за слабо развитых прав собственности всего лишь 10% городского жилищного фонда имеют правовой титул, т.е. официальных хозяев, поэтому проведение земельных преобразований скivano. Правительство в своих действиях полагается на налоги на собственность и на доходы в казну

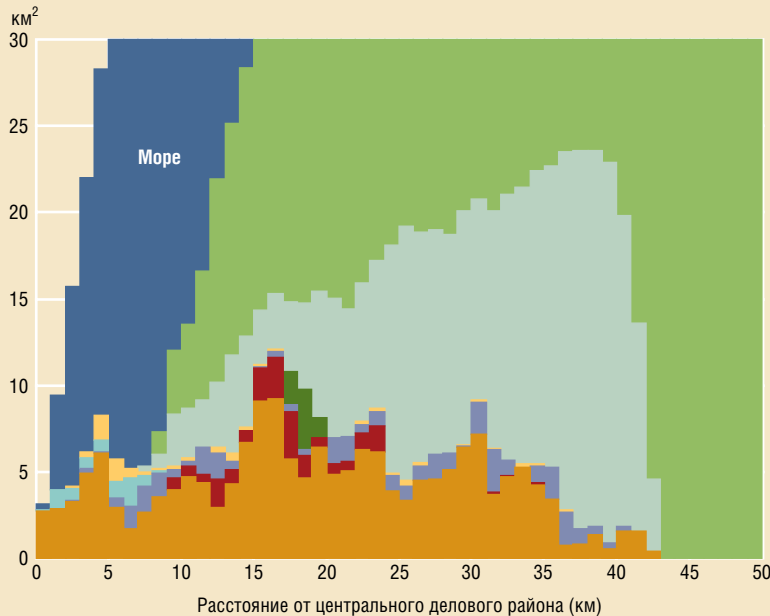
от вздутых цен на недвижимость, поэтому у него мало стимулов, чтобы бороться с теми слоями общества, которые противятся ослаблению ограничений, налагаемых на высоту зданий.

В результате образовался порочный круг перебоев со снабжением и высоких цен на землю. С 1995 по 1999 гг. Мумбаи спустился с 25-го на 40-е место в рейтинге «наиболее благоприятных для бизнеса крупных городов». Он пока еще остается лучшим в Индии городом для ведения бизнеса – в 2007 г. Мумбаи перегнал Ченнаи и Бангалор по инвестициям и был наиболее желанным местом для переселенцев внутри страны. Однако от того, насколько быстро город проводит реформы существующего регулирования и создает инфраструктуру, будет решающим образом зависеть, как долго он сможет сохранять такое свое положение.

*Источник:* Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009; Bertaud, 2003.

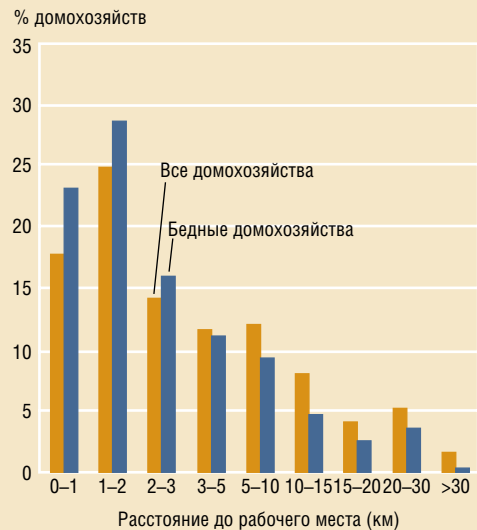
а. ППЗ (FSI) – это отношение общей площади здания к площади участка земли, на котором это здание построено. Например, допустим, что некое здание занимает под собой половину выделенного участка площадью 1000 кв. м. Если это десятиэтажное здание, то для него ППЗ равен 5.

**Землю в Мумбаи следовало бы использовать лучше, а люди не должны жить так близко от места работы**



*Источник:* Bertaud 2003.

- Незастроенная земля вне муниципальных границ
- Незастроенная земля внутри муниципальных границ
- Транспорт
- Аэропорт
- Порт
- Промышленные предприятия
- Трущобы
- Зона застройки



*Источник:* Baker and others 2005.

значена для малоимущего использования – размещения военных казарм, общественных зданий, а также в качестве жилых районов для занятых в правительственном секторе.

Жесткие параметры развития землепользования – включающие в себя нормативы на минимальные размеры земельных участков под застройку, на ширину дорог, на отступы от красной линии и землю, занятую под общественные

нужды, – исключают большинство домохозяйств из числа официальных землевладельцев. Действительно, хотя основной участок земли может быть закреплен за индивидуальным владельцем, жилое сооружение на нем может быть признано незаконным из-за того, что не были соблюдены официальные нормы строительства. Без пересмотра этих стандартов в сторону их упрощения теряются выгоды от приобретения прав собственности. Такие правовые кодексы способствуют волоките и чрезмерным ценам на недвижимость<sup>15</sup>. В Аддис-Абебе высокие требования строительных нормативов понизили социальный статус многих малобюджетных семей (которые в иных обстоятельствах могли бы обладать рыночным статусом собственника жилья), сделав их владельцами «незаконной собственности»<sup>16</sup>.

В 1979 г. федеральное правительство Бразилии, приняв национальное законодательство о землепользовании, установившего минимальный размер земельного участка, равный 125 м<sup>2</sup>, и прилегающей территории со стороны проезжей части в 5 м, действенно лишило многих жителей с низкими доходами доступа к земле в официальном секторе. Многие малобюджетные постройки в пригородах не удовлетворяли требованию по размерам осваиваемой площади, но остались на земле, принадлежащей застройщикам. Поскольку эти постройки оказались вне официального сектора, официально им не могли быть предоставлены коммунальные услуги. По этой причине более половины жителей бразильских региональных центров, таких как Ресифи и Сальвадор, живут в трущобах или в неофициальном секторе строительства<sup>17, 18</sup>. После проведения демократической реформы 1988 г. крупные города оказались заинтересованными обслуживать этот неофициальный сектор. Хотя общенациональное требование относительно минимального размера осваиваемого участка под застройку осталось прежним, такие районы могли быть признаны «особыми зонами общественного значения», что освобождало их следования указанному требованию, что было частью пакета положений, призванных обеспечить гарантированное владение землей и улучшить коммунальное обслуживание.

Ограничения на земельном рынке могут вызвать негативные перемены в городскую экономику и притупить инструменты, призванные помочь процессу урбанизации. До тех пор пока базовые институты, отвечающие за земельные рынки и социальное обеспечение, не работают, развитие инфраструктуры будет затруднено, а территориально-адресные меры воздействия, скорее всего, окажутся неэффективными.

**Регулирование жилищного финансирования влияет на урбанизацию.** После проведения во второй половине 1980-х гг. дерегулирования финансовых систем, стало быстро расти рыночное ипотечное кредитование жилья для местного населения в развитых странах в настоящее время эквивалентно более чем 40% валового внутреннего продукта этих стран (ВВП). Однако тот же показатель для развивающихся стран намного меньше и в среднем составляет менее 10% их ВВП<sup>19</sup>. Роль государства в развивающихся стра-

нах должна заключаться в том, чтобы стимулировать правильно регулируемое включение частного сектора. К примеру, частные инициативы такого типа, которые были развиты компанией “Grameen Bank” в Бангладеш, “Bancosol” в Боливии и «Housing Development and Finance Corporation» в Индии демонстрируют, что несвязанное кредитование способно питать финансирование жилищного сектора даже в странах с финансовыми системами, находящимися в стадии становления, и слабыми правовыми и управляющими структурами. Создание правовой основы для заключения несложных, имеющих исковую силу и разумных контрактов ипотечного кредитования является хорошей отправной точкой. Когда финансовая система страны становится уже более развитой и зрелой, государственный сектор экономики может поддерживать ипотечный рынок в секторе вторичного жилья, развивать финансовые инновации и расширять секьюритизацию ипотечных кредитов<sup>20</sup>.

Жилищное строительство, при котором человек из нанимателя жилья становится его собственником (вплоть до настоящего времени такое жилье обычно является единственным крупным активом домохозяйства), имеет важное значение для создания изобилия, общественной безопасности и политики. У людей, имеющих свой собственный дом или недвижимость при ее гарантированной безопасности, более прочное положение в своем сообществе. Поэтому они, скорее всего, будут активно выступать за снижение преступности, за более сильную власть и за оздоровление внешней окружающей их среды<sup>21</sup>.

### ***Территориально-связующая инфраструктура сокращает путь к плотности***

Стратегии направленные на упорядочение земельных рынков и содействие мобильности на рынке труда сохраняют свою важность для создания локальной плотности населения на всех стадиях урбанизации. Однако этого недостаточно, если предстоит решать более сложные задачи развивающейся урбанизации. В центральных частях Сеула и Шанхая средняя скорость движения городского транспорта составляет 8 км/час, в Бангкоке, Маниле и Мехико она в среднем не более 10 км/час, в Куала-Лумпуре и Сан-Паулу – не более 15 км/час. Работающие в Джакарте, Киншасе, Лагосе и Маниле затрачивают в среднем 75 минут, чтобы добраться до места работы<sup>22</sup>. Для таких районов проблема перенасыщенности может свести на нет выгоды от растущей плотности населения. Создание территориально-связующей инфраструктуры вместе с территориально нейтральными институтами должно стать приоритетным для построения урбанизации в интересах всего населения.

***Связующая инфраструктура нуждается в институтах.*** Успешно развивающиеся крупные города в ответ на растущую плотность транспортных потоков создают



территориально-связующую инфраструктуру. Но во всех успешных городах созданию такой инфраструктуры предшествовали (либо сопровождали ее развитие там, где урбанизация шла наиболее быстрыми темпами) появление подвижного земельного рынка и полноправного местного самоуправления. Последовательность стратегических мер следует выстраивать в виде территориально нейтральных мер по созданию условий, подходящих для экономической концентрации, которая сопровождается связующими действиями, нацеленными на решение проблемы перенасыщенности.

Очень показательным примером служит Великобритания XIX в. Парламентская реформа 1832 г. и Закон о муниципальных образованиях 1835 г. вместе с широко различившимися от города к городу методами управления привели в этой стране к регуляризации муниципального управления<sup>23</sup>. Муниципальные учреждения могли связывать в единую сеть системы канализации, водо- и газоснабжения, принадлежавшие частным владельцам. К 1880-м гг. муниципалитеты начали скупать землю, чтобы конкурировать с частными коммунальными, транспортными предприятиями и другими службами. Действуя таким образом, они унифицировали всю существовавшую прежде мешанину частных структур, отделили дренажную и канализационную системы от системы водоснабжения, а также распространили сферу действия базовых услуг на бедные районы<sup>24</sup>. Комиссия по изучению земельных дел признала, что «муниципальная земельная собственность, градостроительство и создание транспортной системы будут идти рука в руку и помогать друг другу»<sup>25</sup>. До самого конца XIX в. институты, управлявшие земельными рынками, крепили и приспособлялись к изменяющимся городским потребностям<sup>26</sup>.

На этом фоне урбанизация Великобритании проходила быстро. В 1830 г. британский ВВП на душу населения в среднем составлял 1 749 долл. США (в сопоставимых мировых ценах 1990 г.), что примерно соответствует тому же показателю для Гондураса, Мозамбика или Пакистана в 2003 г.<sup>27</sup> Доля городского населения в Англии с 1830 до 1910 г. выросла с 28 до 69%<sup>28</sup>. На самом верху городской иерархии в стране находится Лондон, население которого выросло с 2 млн чел. в 1830 г. до 6,6 млн в 1900 г.<sup>29</sup>

**Институты и инфраструктура должны непрерывно эволюционировать.** По мере урбанизации областей и развития страны, транспортные сети все более усложняются и к этим изменениям должны приспособляться институты, в частности те, которые занимают вопросы законодательства в области землепользования. Создание новых транспортных сетей сопряжено с приобретением смежных участков земли. И задержки в решении данного вопроса могут вытягивать из казны значительные средства на оплату аренды этих участков или же целиком погубить проект.

Тут могут оказаться необходимыми изъятия частной собственности государством без предварительного согласия владельца (в США это зовется «правом на принудительное отчуждение частной собственности») при гарантии справедливой компенсации для землевладельцев. Дополнительной гарантией является то, что изымаемая земля будет находиться лишь в «общественном пользовании», впрочем остается спорным вопрос о том, насколько широко следует интерпретировать данное понятие.

В США к середине девятнадцатого века сложилась достаточно строго очерченная система, относящаяся к правам собственности. По мере расширения нью-йоркской транспортной сети и потребностей этого города, менявшихся на протяжении прошлого века, эволюционировали и городские органы управления. В Резолюцию о зонировании от 1916 г. были внесены поправки, отвечающие переменам в численности населения и землепользовании. На волнах иммиграции численность населения города «разбухла» с 5 млн чел. в 1916 г. до 8 млн в 1960 г. Было создано огромное количество объездных путей и транспортных накопителей. А вместе с ростом массового производства автомобилей в штате Нью-Йорк количество выданных регистраций на автомобили возросло лавинообразно с 93 тыс. в 1915 г. до 2 млн в 1930 г.<sup>30</sup> Откликаясь на нужды как никогда прежде сложного и запутанного процесса урбанизации, в 1938 г. была создана Комиссия городского планирования. Прежняя Резолюция о зонировании от 1916 г. – после изучения проблемы и общественной дискуссии – была заменена новой в 1961 г. В новой резолюции появились требования, связанные со стоянкой автомобиля, и подчеркнута особая значимость открытого пространства.

Хотя политика зонирования основывалась на главенствующих в то время теориях планирования, с гг. в некоторых аспектах этой политике обнаружили существенные недостатки. Акцент, сделанный на открытом пространстве, иногда приводил к появлению здания, подавлявших окружающую среду. Впоследствии были разработаны новые подходы, позволяющие проводить реструктуризацию землепользования, которая более чутко отвечала на меняющиеся запросы. Более гибкий подход со стороны Департамента городского планирования поддерживает разные виды использования земли, что позволяет создавать живописные уличные ландшафты, способные удовлетворять возросшей плотности местного населения<sup>31</sup>.

Город Нью-Йорк служит примером того, как изменяются территориально нейтральные общественные институты, необходимые для осуществления территориально-связующих политических мер. Действительно, их взаимодействие позволило плотности населения Манхэттена, Бронкса, Бруклина и Квинса вырасти с 230 чел. на 1 км<sup>2</sup> в 1820 г. до величины, превышающей 5 тыс. чел. в 1900 г., и составляющей примерно 12 тыс. чел. в настоящее время.

**Для успеха урбанизации необходимо связать между собой все более широкие области.** Рост плотности неизбежно приводит к скоплению людей. Нью-Йорк демонстрирует громадные преимущества эффективной

### ВСТАВКА 7.4 Нью-Йорк становится доступнее

Нью-Йоркский метрополитен стал одним из самых загруженных и протяженных в мире. Ежедневно на своих 26 линиях общей протяженностью 800 миль оно перевозит примерно 5 млн пассажиров. По мере того как город продвигается в постоянно расширяющийся, примыкающий к нему район, растут сети пригородного автобусного и железнодорожного сообщения. Нью-Йоркская система пригородного железнодорожного сообщения – самая развитая в США. В нее входит около 250 станций и 20 железнодорожных линий, и она обслуживает ежегодно более 150 млн пассажиров<sup>3</sup>.

Развитие общественного транспорта в Нью-Йорке началось в конце 1820-х гг. Самыми первыми стали омнибусы на конной тяге. Первая фуникулерная линия на паровой тяге в городе начала действовать в 1833 г. В 1909 г. вагончики фуникулера были заменены троллейбусами, которые затем на протяжении 70 лет двигались по всем пяти районам Нью-Йорка. Первая линия на опорах для движения транспорта (линия "el") открылась в 1868 г. К 1880 г. большинство жителей Манхэттена могли не более чем за 19 минут дойти пешком до этой линии, которая везла пассажиров над перегруженными улицами.

Середина 1880-х гг. ознаменовалась стремительной иммиграцией. Переизобилие стало обычным явлением. Как и в Лондоне, стало очевидным, что нужна подземная рельсовая транспортная сеть. Но понадобилась снежная буря 1888 г., полностью парализовавшая уличное движение, чтобы дать толчок развитию идеи подземки. Городской метрополитен был спроектирован и для того, чтобы люди могли передвигаться в пределах Манхэттена, и для того, чтобы соединить районы еще незастроенных земель.

Прошли годы политических споров, прежде чем план строительства метрополитена был одобрен. Это произошло в 1894 г., а в 1904 г. начала работу "Interborough Rapid Transit Company" (компания «ИРТ»), или компания «Межрайонной скоростной системы перевозок» и в день церемонии открытия она перевезла более 100 тыс. пассажиров. Подземные поезда при скорости,

близкой к 40 милям в час, двигались намного быстрее троллейбусов (средняя скорость которых была 6 миль в час) и поездов надземной железной дороги (при их скорости 12 миль в час). С того момента стало возможным перевозить больше людей и с большей скоростью.

Это было эпизодом в нескончаемой и непрерывной борьбе за развитие транспортной системы в таком темпе, чтобы она успевала отвечать потребностям популяционного роста. Наибольшая часть подземной системы метрополитена, которая используется в настоящее время, была построена между 1913 и 1931 гг. Количество пассажиров, ежегодно перевозимых подземкой, скакнуло с 500 млн в 1901 г. до 2,5 млрд чел. в 1929 г.<sup>b</sup> В 1940 г. город объединил три независимые линии метрополитена, сделав их общественной собственностью, что позволило применить еще более интегрированный подход к развитию транспорта.

Результатом такого подхода является устойчивый процесс урбанизации в интересах всего населения. Нью-Йоркское управление транспорта, начиная с 1968 г., обслуживает территорию площадью 5 тыс. квадратных миль. Согласно переписи населения США 2000 г., Нью-Йорк – единственное место в США, где менее половины домохозяйств имеют собственный автомобиль. В Манхэттене и того меньше – их менее четверти. Сравните теперь этот показатель со средним по стране, который равен 92%. Каждый третий из тех, кто пользуется общественным транспортом в США, и 2/3 тех, кто пользуется в стране железнодорожным транспортом в качестве пассажира, живут в Нью-Йорке и его пригородах.<sup>c</sup>

*Источник:* Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009.

*Примечания:* а. Центр учебных пособий Музея перевозок Нью-Йорка (New York City Transit Museum Teacher Resource Center) и официальный интернет-сайт Портового управления штатов Нью-Йорк и Нью-Джерси.

б. Центр учебных пособий Музея перевозок Нью-Йорка.

с. Центр учебных пособий Музея перевозок Нью-Йорка.

работы метрополитена по снижению скученности, что одновременно способствует дальнейшему росту плотности городского населения. Ключевым элементом здесь является интегрированная система массовых перевозок (см. вставку 7.4). Существование плотно застроенных городских центров и небоскребов возможно лишь при условии, что тысячи служащих могут быть рациональным способом доставлены в офисы, находящиеся в центре города.

Успех, достигнутый в долговременном отношении, не исключает случающихся время от времени всплесков скученности, но он требует гибких институтов. В британском памфлете, опубликованном в 1860 г., подмечено,

«...Изо дня в день и из года в год людские толпы все больше и больше переполняют лондонские улицы, что наверняка приведет к затору между

Вестминстером и Сити, если для излечения не будет применено некое более эффективное средство. Великий город оказывается словно в наручниках, изнуренный и задыхающийся под грузом собственного богатства»<sup>32</sup>.

Проблема лондонской скученности не приблизилась к своему разрешению и в 1939 г., когда средняя скорость движения транспорта в этом городе составляла 8 миль в час<sup>33</sup>, что не сильно отличается от 10–11 миль в час, скорости с которой движутся машины в центре Лондона сегодня<sup>34</sup>. Это позволяет предположить существование некоего «равновесного уровня» скученности. Локальная плотность населения города и ее равновесное состояние зависят от качества территориально-связующей инфраструктуры. В этом смысле, объем дополнительных вложений в такую инфраструктуру влияет не столько на долговременное снижение скученности, сколько на величину непрерывно растущей локальной плотности при некоем определенном уровне скученности. Скученность – это результат замещения одного недостаточного ресурса – времени на передвижение – другим, даже еще более скудным – землей. Неэффективно отдавать под строительство дорог столько городских земель, чтобы полностью исключить проблему скученности. Скорее всего, должна существовать некая оптимальная величина городской скученности. И это одна из причин, помимо всех остальных, которая должна подсказывать тем, кто определяет политику, что следует пересматривать и обновлять институты и инфраструктуру.

По мере специализации крупных городов межгородская инфраструктура становится главенствующим фактором экономики в большинстве наиболее динамичных районов. Реализуется симбиоз между городом и прилегающими к нему окраинами, тогда как экономические связи объединяют остальные города в урбанистическую иерархию. Транспортные связи между городами укрепляют агломерационную экономику и порождают дополнительные и специализированные функции. В США мегаполис, протянувшийся от Бостона через Нью-Йорк, Филадельфию и Балтимор к Вашингтону вдоль северо-восточного побережья США, связан скоростными автострадами и железными дорогами. Первым звеном грузовых перевозок для этого мегаполиса стало железнодорожное сообщение между Балтимором и Вашингтоном, открытое в 1827 г.<sup>35</sup> Япония также вкладывала средства в территориально-связующую инфраструктуру, чтобы создать свои две крупнейшие агломерации: Токио–Йокогама и Осака–Кобе (см. вставку 7.5).

В Республике Корея города Сеул–Инчхон (на северо-западе страны) и Пусан (второй по величине город на юго-западной ее оконечности) еще в 1905 г. были связаны железной дорогой «Гёнбу», а в 1970 г. скоростной автострадой «Гёнгу» длиной более 400 км. В 2004 г. сверхскоростной пассажирский экс-

### ВСТАВКА 7.5 Стимулирование концентрации в Японии между 1860 и 1980 гг. : курс на территориально-связующую стратегию для конгломератов Токио–Йокогама и Осака–Кобе

В Японии обрабатывающие отрасли промышленности пространственно сконцентрированы – такую тенденцию можно проследить с эпохи Мейдзи, начавшейся в 1860-х гг. В Токио как фабрики и заводы, принадлежавшие государству, так и частные промышленные группы были сосредоточены вдоль главной реки города. Шаг за шагом промышленные мастерские и цеха группировались, и промышленное производство продвигалось на юг вдоль новой железной дороги «Токаидо», соединяющей Токио, Йокогаму и районы, расположенные дальше к югу.

После Второй мировой войны, когда экспортные поставки в США начали ускоряться, промышленное производство сконцентрировалось в промышленной зоне Кейхин вблизи Токио и Йокогамы и в промышленной зоне Хансину вблизи Осаки и Кобе. Это привело к очень серьезной перенасыщенности транспортом, нехваткам воды, а также к загрязнению воздушной и водной среды. В 1962 г. японское правительство отреагировало на эти проблемы принятием плана *Дзэнсо* – Объединенного плана пространственного развития, предусматривающего активное развитие Промышленного пояса тихоокеанского побережья Японии. План предполагал пространственно связать основные агломерированные районы, расположенные между Токио и Осакой и создать внутри этих районов новые промышленные зоны. Планировались инвестиции в сверхскоростной пассажирский экспресс «Синкансен», железные дороги, скоростные автострады и порты (см. карту справа).

Несмотря на крупные инфраструктурные инвестиции в новые промышленные скопления, находящиеся в более отдаленных районах, эти вложения не смогли выманить промышленные отрасли из тихоокеанского пояса. В период поразительного развития, которое началось в 1950-е и продолжалось на протяжении 1970-х гг., промышленные отрасли остались пространственно сосредоточенными благодаря высокой мобильности тех, кто в них работал, – несмотря на массовое перемещение самих отраслей из скученного центрального ядра в окружающие их новые промышленные районы. Те промышленные предприятия, что остались в центральных городских скоплениях, проведя модернизацию, перешли от выпуска стандартной продукции на выпуск высокотехнологичных и новых образцов, воспользовавшись преимуществом урбанизационной экономики подпитывающейся за счет разнообразия деловой активности и большому выбору навыков и талантов людей. Другие предприятия сохранили свои функции центрального руководства внутри агломерационного ядра, чтобы извлекать выгоду от удобного непосредственного общения с банками, правительственными офисами и основными промышленными предприятиями.

Промышленные отрасли, которые покинули традиционные, городские промышленные центры, представлены по большей части экспортно-ориентированными машиностроительными предприятиями и заводами элект-

ронного приборостроения. Они с удовольствием продолжали пользоваться плодами экономики, достигаемой за счет локализации, производя аналогичные родственные товары в новых промышленных зонах. Расположившись вдоль скоростной автострады «Томэй», соединяющей Токио и Нагоя, они получили легкий доступ к рынкам и высокотехнологичным предприятиям в городских центрах.

Географическое распределение промышленных отраслей за несколько десятилетий быстрого роста отражало усилия, которые японское правительство предпринимало, чтобы способствовать процессу концентрации и одновременно препятствовать распро-

странению загрязнения и росту временных затрат на единицу произведенной продукции в условиях растущей плотности. Эти усилия не затрагивали стимулы для получения прибыли предприятиями, а, напротив, укрепляли агломерационную экономику. Правительственный курс и рыночные силы пространственно усиливали друг друга, чтобы поддерживать экономический рост.

При участии Кейдзиро Оцука и Мегуми Муту. *Источник: Fujita u Tabuchi, 1997; Sonobe u Otsuka, 2006; Whittaker, 1997; Overseas Economic Cooperation Fund, 1995.*

#### Находящиеся в связке японские города способствуют экономии от агломерации в Токио-Йокогаме (Кейхине) и Осака-Кобе (Ханшине) благодаря автомобильным и железным дорогам



*Источник: Авторский коллектив ДМР 2009.*

пресс «Корея» соединил эти два города железнодорожной линией, где время в пути занимает два часа. В дельте Жемчужной реки – области Китая, усеянной фабриками, заводами и переплетенной сетью скоростных автомагистралей – экономики ряда городов оказались столь эффективно связаны, что, по словам одного из руководителей старшего звена крупного производителя электроники, «на практике мы все – единый огромный завод, разбросанный по территории этого экономического района».

**Управление спросом и общественный транспорт способствуют созданию более высокой плотности.** Существует много механизмов для увеличения связности. Среди них<sup>36</sup>:

- Улучшение транспортных возможностей – скажем, посредством лучшего управления перевозками, которое увеличивает использование либо отдает предпочтение многоместным транспортным средствам.
- Управление землепользованием – посредством строительства, ориентированного на перевозки или на разумный рост населения, – при котором предпочтение отдается новым застройкам вдоль уже существующих маршрутов общественного транспорта.
- Запуск в работу стратегий и программ общего назначения – таких, как управление грузовыми перевозками на транспорте и рыночные реформы.

Механизмы ценообразования могут быть наиболее эффективными при условии оптимизации использования личного автотранспорта. Экстремальной, но действенной мерой являются аукционные разрешения на продажу легковых автомобилей в Сингапуре. Добавьте к этому налоги на покупку автомобиля, и получится, что стоимость легкового автомобиля в Сингапуре в четыре-пять раз превышает его мировую стоимость. В Амстердаме, Лондоне и Стокгольме также применяются схемы, при которых цена на движение по дороге меняется в зависимости от времени суток и уровня загруженности дороги, что существенно снижает интенсивность движения легкового транспорта в часы пик и концентрацию выхлопных газов. Потоки государственных доходов от нарастающей скученности можно оставлять для последующего реинвестирования в развитие общественного транспорта. Однако подобные схемы требуют значительных инвестиций в технические средства, позволяющие обеспечить эффективный сбор дополнительных денежных средств от целевых налогов.

Проще всего исполнять простые правила или транспортные проекты, нацеленные на снижение количества автотранспортных средств в определенных частях города или во всем городе. В Тегеране въезд в центральные части города ограничен для существенной части транспорта. В Будапеште и Буэнос-Айресе в центре города устроены пешеходные зоны, но до них легко добраться на общественном транспорте. В шведском Гётеборге и немецком Бремене ограничено движение частного легкового автотранспорта между различными зонами («ячейками»), что способствует перевозкам на общественном транспорте.

В индийском Чандигархе построено около 160 км широких велосипедных дорожек, чтобы облегчить движение транспорта на основных магистралях<sup>37</sup>. Самая распространенная мера сдерживания – ограничения на использование автотранспортного средства в определенные дни в соответствии с его регистрационными номерными знаками – так, как это сделано в Афинах, Боготе, Лагосе, Маниле, Мехико, Сантьяго, Сан-Паулу, Сеуле и Сингапуре. Такие меры, как показала практика, оказалось легче, чем ожидалось, проводить в жизнь. И они пользовались широким общественным одобрением<sup>38</sup>.

Управление спросом – самое рентабельное средство повышения мобильности. Но количество транспорта будет возрастать даже при наилучшей политике, особенно в быстро растущих городах. Инвестиции в инфраструктуру общественного транспорта способны связывать между собой разные части города и управлять землепользованием и развитием городов. Массовый общественный транспорт включает в себя метрополитен, пригородные поезда железной дороги и выделенные полосы для автобусного движения. Причем возможности по объему перевозок и их качество для первых двух видов транспорта намного превосходят аналогичные показатели для автобусов, если те используются в общем потоке на загроможденных транспортом улицах. Однако пригородные поезда и метрополитен требуют огромных финансовых вложений в основной капитал, поэтому выделенные полосы для автобусных маршрутов (плюс еще и их более современный родственник – скоростной городской автобус, «маршрутки») пользуются непрерывно растущей популярностью.

Обустройство выделенных автобусных полос, получивших наибольшее распространение в городах Латинской Америки, обходится примерно в 10 млн долл. США за один километр. Такие полосы действуют в настоящее время в колумбийской Боготе, бразильских Куритиба и Сан-Паулу, в эквадорском Кито. Их строительство запланировано или они уже построены во многих других городах. Более дорогой альтернативой, при затратах в диапазоне от 10 до 30 млн долл. за километр, служит легкое наземное метро, или же скоростной трамвай – современная разновидность трамвая, покрывающего небольшие расстояния. Этот вид транспорта, как правило, входит составной частью в более крупную систему обычного метрополитена. Легкое наземное метро есть в Гонконге (Китай), Куала-Лумпуре, Сингапуре, Сиднее и Тунисе.

Самым дорогостоящим массовым видом общественного транспорта остается подземный метрополитен с его наибольшей – среди других видов транспорта – пропускной способностью. Строительство подземки в среднем обходится в 100 млн долл. США за километр. Это объясняет, почему в мире существует менее 200 таких транспортных сетей, причем большинство из них находится в промышленно развитых странах.<sup>39</sup>

### ВСТАВКА 7.6 Изменение климата обязывает создавать различные типы городов, а не замедлять процесс урбанизации

Процесс урбанизации связан с индустриализацией, которая приводит к увеличению выбросов диоксида углерода (CO<sub>2</sub>) и других парниковых газов. А рост общественного благосостояния, как правило, связан с увеличением энергопотребления, достаточно примера возрастающей моторизации. Однако забота о климате не означает, что процесс урбанизации следует замедлять. Пожалуй, следует еще больше содействовать росту экономической плотности.

Исторические факты, возвращающие нас в девятнадцатый век, подтверждают, что самые богатые на сегодня страны демонстрировали увеличение углеродных выбросов в расчете на душу населения в процессе своей урбанизации и индустриализации на протяжении всего XX в.<sup>3</sup> Индустриализация, моторизация и сопутствующий им рост углеродных выбросов в развивающихся странах повторяет траекторию движения развитых стран, когда те находились на ранних стадиях своего развития<sup>4</sup>. Например, углеродный выброс в Германии в расчете на душу населения в 1880 г. равнялся 0,8 т углерода. В 1900 г. он удвоился, составив 1,6 т. В США и Великобритании углеродные выбросы на душу населения в 1900 г. составляли примерно 2,5 т. Сегодня развивающиеся страны демонстрирует в среднем более низкий уровень загрязняющих выбросов на единицу ВВП на душу населения, чем это было в Германии, Великобритании и США в 1880 и 1900 гг. В Ботсване углеродные выбросы в 1987 г. составляли 0,36 т на душу населения, а в 1996 г. – 0,57 т (см. рис. справа).

Такая тенденция, характерная для большинства развивающихся стран, предполагает непрерывный рост углеродных выбросов как в целом, так и в расчете на душу населения. Стратегия поведения развивающихся стран в ответ на предполагаемое увеличение вредных выбросов не должна заключаться в попытке приостановить рост городов. Подобные намерения были бы и неосуществимы и нежелательны в свете того, что вместе с ростом городов снижается и уровень бедности. Напротив, необходимо управлять процессом разрастания городов – многие из которых, возможно, удвоятся в размере за ближайшие несколько десятилетий – причем так, чтобы создаваемые городские территории с точки зрения выбросов углерода оказывались значительно эффективней, чем многие из уже полностью сложившихся на сегодня крупных городов.

Моноцентрическая структура и высокая плотность населения города приводят к сокращению дальности и количества моторизованных поездок<sup>5</sup>. В компактно расположенных городах меньше энергозатраты на транспорт, меньше земли используется под жилищное строительство и меньше энергии тратится на обогрев. В нескольких исследованиях делается вывод: чем выше плотность населения, тем ниже уровень углеродных выбросов<sup>6</sup>.

Швеция и Япония на общегосударственном уровне использовали стимулы и такие способы регулирования, которые были призваны значительно снизить интенсивность выбросов в рамках национальной экономики. На городском уровне акцент на увеличении плотности и разумных мерах, ведущих к сокращению преодолеваемых расстояний, способны помочь сделать то же самое. Для этого необходимо проводить политику землепользования, благоприятствующую компактности и транспортной политике, которые, в свою очередь, создают облик города и обеспечивают удобство и эффективность перевозок общественным транспортом<sup>6</sup>.

Атланта и Барселона служат иллюстрацией альтернативных сценариев городского роста. Численность населения обоих этих городов составляла от 2,5 до 2,8 млн чел., но в 1990 г. плотность населения в Атланте была 6 чел. на 1 га, тогда как в Барселоне – 176<sup>7</sup>. В Атланте наибольшее расстояние между двумя точками в пределах зоны застройки равнялось 137 км, а в Барселоне – всего лишь 37 км. Выбросы диоксида углерода (CO<sub>2</sub>) в расчете на душу населения в Атланте составляли 400 т и 38 т в Барселоне<sup>9</sup>. Протяженность линий метрополитена в Атланте 74 км, но лишь 4% городского населения проживает

не далее 800 метров от станции метро. В Барселоне протяженность линий метрополитена 99 км, и 60% ее населения живет не далее 600 метров от станции метро. В Атланте всего лишь 4,5% поездок совершается на городском транспорте, тогда как в Барселоне эта доля равна 30%. Чтобы Атланте догнать Барселону по уровню доступности метрополитена, ей потребовалось бы построить еще 3400 км подземного пути и около 2800 новых станций метро. Лишь тогда метрополитен Атланты сможет обеспечить перевозку такого же количества пассажиров, как в Барселоне, пользуясь своими 99 километрами и 136 станциями подземки.

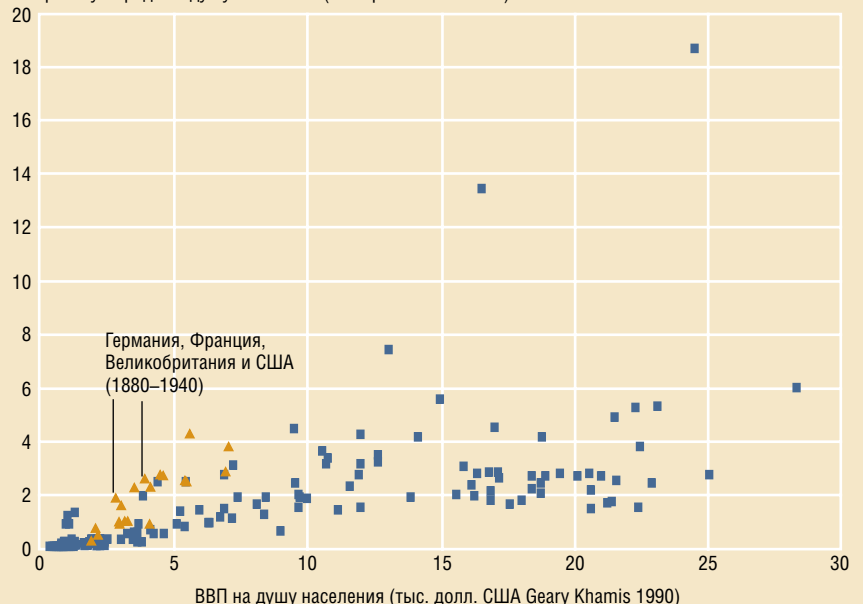
Плотность объясняет эти различия.

Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009.

a. Marland, Boden, and Andres, 2007. b. World Bank, 2002, рис. 2.1; Lanne and Liski, 2003, рис. 1, 4, 5; данные о развивающихся странах из интернет-сайта по адресу: [http://cdiac.esd.ornl.gov/ftp/ndp030/nation.1751\\_2004.ems](http://cdiac.esd.ornl.gov/ftp/ndp030/nation.1751_2004.ems). c. Bento and others, 2003. d. Scholz, 2006; Vance and Hedel, 2006; Golob and Brownstone, 2005; Ingram, 1997; International Union of Public Transport. e. Bento and others, 2003; Scholz, 2006; Vance and Hedel, 2006; Golob and Brownstone, 2005. f. Bertaud, 2004. g. Kenworthy, 2005.

#### Страны могут изменять траектории своего энергетического развития

Выбросы углерода на душу населения (в метрических тоннах)



Источник: Всемирные данные по углеродному выбросу можно найти в министерстве энергетики США на интернет-сайте Окриджской национальной лаборатории по атомной энергии по адресу: [http://cdiac.esd.ornl.gov/ftp/ndp030/nation.1751\\_2004.ems](http://cdiac.esd.ornl.gov/ftp/ndp030/nation.1751_2004.ems); Lanne and Liski, 2003.

Однако число подземных метрополитенов растет: они уже построены в Китае, Индии и Венесуэле. Когда город достигает определенного размера и плотности населения, подземка остается единственным видом транспорта, способным доставлять огромные массы людей к сосредоточению мест их трудовой занятости. Выгоды, порождаемые

возможностью дать функционировать такому скоплению людей, включают в себя рост производительности труда и доходов от этого явления – что обычно происходит в промышленности и, особенно, в сфере обслуживания (см. главу 4). Кроме того, уменьшается энергопотребление, загрязнение окружающей среды и достигается более высокая компактность, которая увеличи-

вает взаимодействие и содействует коротким поездкам внутри города на безмоторных транспортных средствах. Вдобавок, компактные и плотно упакованные крупные города смогли бы должным образом ответить на веления, связанные с переменной климата (см. вставку 7.6).

Развитие общественного транспорта, успешное само по себе, оказало воздействие на появление новых тенденций, проявившихся в условиях более высокой плотности населения, что, в свою очередь, позволило успешней действовать общественному транспорту в направлении сокращения экономического различия между населенными пунктами. Руководство всеми этими процессами требует терпения и дисциплины, поскольку создание нового в данном случае идет снизу вверх. Создание и укрепление механизмов управления земельным и имущественным рынками – включая обеспечение гарантий на права собственности, гибкого регулирования в сфере землепользования и простоты перевода земель между разными целевыми назначениями – задача не из легких. Но без передачи этих полномочий институтам, призванным вырабатывать названные механизмы, и без инвестиций в связующую инфраструктуру никакие меры по решению проблемы трущоб, скорее всего, не будут работать.

#### *Территориально-адресные меры воздействия как средство уменьшения социальной и экономической разделенности*

Для решения объемной проблемы, имеющей три измерения и вставшей перед лицом областей с высоким уровнем урбанизации, территориально-нейтральные и связующие механизмы необходимо дополнить территориально-адресными вмешательствами, направленными на преодоление социального и экономического неравенства в пределах городских границ – в первую очередь, это относится к трущобам. Накопленный опыт учит, что территориально-адресные усилия приносят свои плоды, когда применяются там, где достаточно хорошо работают земельные рынки, базовые социальные услуги широко доступны и связующая инфраструктура соединяет городской центр с его окраинами.

**Институты и инфраструктура – необходимые предпосылки для успешного воздействия на интеграционные процессы.** Успешные программы по интеграции трущоб были выстроены на базе территориально-нейтральных и территориально-связующих политических мер. Такая интеграция включала в себя создание институтов для эффективного управления работой рынка недвижимости, территориально-нейтральное предоставление социальных и базовых услуг всем поселениям, а также инвестиции в транспортную инфраструктуру, которая должна соединять вновь создаваемые жилые районы.

Для приведения в порядок трущоб местным властям требуется правовая основа для принятия действий и регулирование, призванные помочь законному переводу земель сельскохозяйственного назначения под жилищное

строительство либо под иные нужды. В то же время, развитие пригородов становится возможным при условии предоставления основных бытовых удобств и социальных услуг их жителям вместе с непрерывно происходящими улучшениями в работе транспорта, направленными на связь города с его пригородами и ближайшими административно-территориальными единицами.

В Лондоне шумные протесты общественности по поводу ужасающих условий жизни в трущобах викторианской эпохи дали импульс для ликвидации трущоб и социальных реформ. Однако всему этому предшествовали шаги, предпринятые для налаживания работы рынков недвижимости и систем перевозок. В рамках Закона о рабочем классе от 1890 г. местные власти были наделены полномочиями строить жильё для рабочих и очищать территории от построек, непригодных для проживания. Поправка к Закону предоставляла местным властям право ремонтировать те дома, что были выстроены в соответствии с программой сноса трущоб. Это прокладывало путь для принятия будущих программ муниципального жилищного строительства. Частью комплексного решения проблемы стало улучшение перевозок городским транспортом, что нашло отражение в работе конференции 1901 г. на тему «Современные средства передвижения в качестве первого шага на пути к избавлению Лондона от трудностей в жилищном секторе». На конференции была принята резолюция, гласившая, что «полноценная система радиальных перевозок от городских центров, которая должна быть дешевой, скоростной и находиться в муниципальной собственности, что является начальным этапом на пути решения жилищной проблемы»<sup>40</sup>. Лондонцы, очевидно, поняли, что принятие связующей стратегии в качестве политического курса должно предшествовать адресным мерам воздействия.

Действительно, связь между совершенствованием территориально-связующей функции транспортной инфраструктуры и решением проблемы лондонских трущоб с течением времени стала очевидной. Законопроект 1890 г. «Дешевые поезда для трудящихся Лондона» предполагал расширение льгот и дальнейшее регулирование платы за проезд в «рабочих поездах». К тому времени закон уже обязывал частные железнодорожные компании пустить такие поезда в 1883 г., что должно было обеспечить доступные по цене средства сообщения для рабочих, которые жили в пригородах, но зарабатывали себе на жизнь в центре Лондона. За счет снижения цен на проезд пригороды получили возможность развиваться, разгружая центральные части столицы.

Аналогичным образом в конце девятнадцатого и начале двадцатого веков правительства стран Северной Америки и Западной Европы осуществили широко-масштабные программы по ликвидации трущоб и новой жилой застройке. Вла-

дельцы очищенных от трущоб территорий получили компенсацию, а освободившаяся земля была продана под реконструкцию. Но эти программы не оказались бы успешными без быстрого расширения транспортной инфраструктуры. Новые виды и схемы движения транспортных средств помогли «раскрыть» окраины и предместья, делая жилищное строительство там привлекательным как для застройщиков, так и для городских тружеников. Произошедшее в результате таких перемен быстрое перетекание капитала в пригороды стало одновременно и причиной и следствием перемещения многих промышленных отраслей на периферию. Это явление совпало с расширением базовых социальных услуг и сферы восстановительного отдыха и развлечений.

**Политический курс на интеграцию трущоб в города работал там, где институты и инфраструктура соответствовали необходимым требованиям.** После Второй мировой войны Швеция пошла по пути быстрой урбанизации. Население Стокгольма с 741 тыс. чел. в 1950 г. подскочило до 1,39 млн чел. в 1980 г.<sup>41</sup> Жилищной фонд Стокгольма оказался слишком мал и был ветхим, тогда как плата за наемное жилье была высока относительно большинства европейских стран<sup>42</sup>. В ответ на сложившуюся ситуацию шведское правительство в 1945 г. образовало Королевскую жилищную комиссию. Перед Комиссией была поставлена задача: избавиться от трущоб в Стокгольме и других городах страны, а обитателей тех мест переселить в созданный государством арендный жилищный фонд, который представлял из себя высотные здания с хорошей планировкой, расположенные на окраинах города. Первая очередь этих жилых многоэтажек сдавалась в едином комплексе со школьными зданиями, больницами, торговыми центрами и зонами отдыха, а также предприятиями бытового обслуживания. Пространственная связь с центральными районами города была хорошо обеспечена благодаря доступности транспортных средств сообщения<sup>43</sup>.

Шведским властям удалось путем постепенной и непрерывной модернизации на протяжении 1960-х и 1970-х гг. улучшить жилищные условия населения. Приняв Программу миллиона домов, правительство само поставило перед собой задачу – избавиться от нищеты, убожества и перенаселенности бедных районов, строя с 1964 по 1974 гг. по 100 тыс. новых жилых домов, что должно было на треть увеличить общий жилищный фонд Швеции, составлявший 3 млн единиц жилья<sup>44</sup>. В новых жилых кварталах было всё самое необходимое для полноценной жизни, включая школы и больницы, и эти районы были связаны с центрами городской занятости с помощью хорошо спланированных транспортных сетей<sup>45</sup>.

Аналогичные уроки преподносит история США. К концу девятнадцатого века американские филантропы, обратив свой

взор на жителей трущоб, осознали все тяготы их существования. И заставили внести в жилищное законодательство требование обеспечить минимальные нормы при возведении многоквартирных домов, сдаваемых в аренду под жилье<sup>46</sup>. Однако это требование не исполнялось до 30-х гг. двадцатого столетия, когда правительство стало проявлять активность в деле финансирования жилищного строительства<sup>47</sup>. Затем последовала Великая депрессия, и по Закону Вагнера-Стигала о жилищном строительстве от 1937 г. было основано Управление жилищного строительства США. Принятый закон позволял предоставлять субсидируемые ссуды местным администрациям по жилищному строительству для очистки города от обветшалых зданий и строительства на их месте новых домов. Надежная правовая основа позволила властям на уровне государства и отдельных штатов, организациям гражданского общества и крупным частным застройщикам координировано заняться проблемой трущоб. Качественные сети внутригородского общественного транспорта связали места нового жилищного строительства с местами хозяйственной деятельности в городе. Когда инфраструктура поднялась на более высокий уровень, частично благодаря принятию Закона о жилищном строительстве и

### ВСТАВКА 7.7 *Ускоряясь, делайте всё по порядку: территориальная интеграция в Гонконге (Китай) в двадцатом веке*

Перед Второй мировой войной власти китайского Гонконга разработали структуру административного управления и правовые рамки для управления земельными рынками. В 1935 г. осознание бедственных условий жизни в городских трущобах привело к формированию Жилищной комиссии. Затем последовал Указ о городском планировании 1939 г., по которому была создана Комиссия по городскому планированию.

Тем не менее, должного исполнения Указа, а вместе с этим и планового городского строительства в Гонконге (Китай) пришлось ожидать до принятия в 1954 г. Градостроительного законодательства. Это произошло после знаменитого пожара 1953 г. в трущобах Шек Кип Мей, который придал импульс для быстрого продвижения в разработке программ государственного жилищного строительства. В 1965 г. была сформирована Рабочая группа по очистке города от трущоб. Гонконгу (Китай) понадобилось более 30 лет, прежде чем город начал действительно решать данную проблему с помощью адресных мер воздействия. Первым делом Гонконг (Китай) должен был создать и укрепить территориально нейтральные институты государственного управления при операциях с землей и рынками недвижимости, а также связующую инфраструктуру, чтобы усовершенствовать систему землепользования.

Первые стратегия землепользования и карта районирования под названием «Контурный план колонии и контурные планы районирования» появились лишь в 1963 г. Территориально нейтральные институты со временем было необходимо приспособить

к новым условиям по мере развития города и продвижения процесса урбанизации. В Указ 1939 г. поправки вносились в 1958, 1969 и 1974 гг.<sup>48</sup> Установив необходимые рамки градостроительного планирования, Гонконг (Китай) в 1970-е гг. оказался лучше приспособлен к реализации территориально-связующих стратегий. А сами эти стратегии явились жизненно необходимым ответом на удвоение за одно десятилетие числа зарегистрированных в городе автомобилей и сопровождающую этот рост скученность населения, что явилось результатом быстрого подъема городской экономики, который составил в годовом исчислении примерно 10%.

Институты и инфраструктура двигались вперед рука об руку. Получив действенные законы планирования, гонконгское правительство сумело представить в 1973 г. Постановление о временном ограничении развития строительства зданий в городских районах Пок Фу Лвм и Мид-лелвелз. Это, в свою очередь, проложило путь для строительства транзитной железной дороги, предназначенной для массовых перевозок, для внесения поправок в ограничения на разрешенную высоту зданий, возводимых поблизости от аэропорта «Кай-Так», и для скорейшего снятия напряжений в работе перегруженной транспортной сети.

Результат таков: на сегодня город входит в первую пятерку мировых лидеров по КГД инфраструктуры, а трущобы там исчезли<sup>49</sup>.

Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009. a. Bristow, 1984. b. Cullinane, 2002.

городском развитии от 1965 г., то и более преуспевающие жители покинули центральные районы города, переселившись в пригороды<sup>48</sup>.

Улучшение связующей инфраструктуры является предварительным условием для целевого стратегического курса, направленного на решение проблемы ветхого жилья. На это требуется время, однако опыт и Гонконга (Китай) и Сингапура показывает, что данная проблема может быть решена в течение десятилетий, а не веков. Независимо от разницы в скорости, с которой эта проблема решается, оказывается, что последовательность действий остается той же: целевая стратегия по интеграции трущоб не может применяться раньше использования территориально-нейтральной и связующей стратегий (см. вставку 7.7).

**Адресным мерам воздействия, возможно, следует подождать, пока институты и инфраструктура не будут усовершенствованы.** Опыт развитых стран и теперь еще остается значимым. Это демонстрируют Коста-Рика, ЮАР и Сингапур.

В 1980-е гг. быстрый рост численности населения Коста-Рики, миграция и потоки беженцев из соседних стран, охваченных военными действиями, усугубили и без того острый недостаток городского жилья. Это привело в 1986 г. к созданию в стране Национальной системы финансирования жилищного строительства. Ее целью было выделение домохозяйствам с низкими доходами достаточных ассигнований на покупку или строительство домов. Такие домохозяйства могли дополнительно использовать денежные средства, полученные в качестве займов от частных организаций, включая коммерческие банки, сберегательные и кредитные учреждения, а также кооперативные общества. Домохозяйствам с минимальными заработками предоставлялась полная субсидия, а тем домохозяйствам, доход которых в четыре раза превышал минимальный уровень, предоставлялись меньшие субсидии и займы на условиях, близких к рыночным<sup>49</sup>.

Политика субсидирования имела в Коста-Рике успех, поскольку необходимые территориально-нейтральные институты и территориально-связующая инфраструктура были созданы своевременно и смогли содействовать адресным мерам воздействия. Правительство страны еще в 1869 г. издало декрет о том, что получение начального образования становится всеобщим основным правом. Конституция 1949 г. гарантировала также беспрепятственное получение среднего образования. Правительство Коста-Рики ежегодно направляет более 20% госбюджета на образование, поэтому уровень грамотности в стране составляет 95%. Аналогичные по величине вложения в национальную систему здравоохранения позволили сократить уровень детской смертности, а ожидаемую продолжительность жизни довести до 79 лет<sup>50</sup>. Хотя доходы населения в центральных областях Коста-Рики значительно выше, социальные показатели примерно одинаковы по всей стране<sup>51</sup>.

В Коста-Рике земельным рынком управляют хорошо работающие институты. На должном уровне и эффективная кадастровая система. Действительно, более 80% землевладельцев

имеют официально зарегистрированные права. К тому же в стране соблюдается высокая степень правовой безопасности<sup>52</sup>. Столица, город Сан-Хосе, связана с основными провинциальными городами хорошо работающей и доступной по ценам сетью общественного автобусного сообщения, тогда как частные автобусные компании обеспечивают связь Сан-Хосе с его удаленными пригородами. Поэтому Коста-Рика во многом служит эталоном для других развивающихся стран.

Еще более поучительным опытом располагает ЮАР. Когда в 1994 г. к власти пришло первое после отмены апартеида правительство, оно столкнулось с кризисом в жилищном секторе – нехватка жилищных единиц в стране оценивалась в 1,5 млн и дополнительно требовалось ежегодно вводить 170 тыс. единиц нового жилья. Около 18% домохозяйств, или 7,4 млн чел. жили в трущобах<sup>53</sup>. Новая жилищная политика правительства, выработанная в результате многосторонних переговоров, осуществлялась на основе Закона о жилищном строительстве 1997 г., в котором предусматривались жилищные субсидии для возможно большего числа людей для найма и приобретения жилья, для строительства домов и улучшения их качества.

Однако необходимые институты и связующая инфраструктура еще не были подготовлены. Совокупность реформ – включая изменения в полномочиях местных властей, механизмах финансовой поддержки и жилищном законодательстве – предлагалось ввести в действие одновременно. Действительно, Закон о жилищном строительстве отменил, включил в себя либо внес поправки в 35 отдельных законодательных актов<sup>54</sup>. Первая волна строительства дешевого жилья, прокатившаяся по окраинам наиболее крупных городов, обнаруживая недостаточную развитость основных коммунальных служб и транспортных связей с центром города (и рабочими местами). Такие застройщики не смогли помочь преодолеть внутригородской разобщенности. Последние изменения в политике обнадёживают больше. Национальная программа жилищного строительства «Освоение новых земель» сфокусирована на интеграции бедных общин путем создания для их жителей большей доступности городского общественного транспорта и базовых общественных и коммерческих услуг<sup>55</sup>.

Совершенствование институтов и инфраструктуры при одновременном осуществлении мер воздействия – трудная задача для любого правительства, однако пример Сингапура показывает, что это выполнимо (см. вставку 7.8). Возможно, Сингапур служит самым успешным примером того, как можно искоренить трущобы, но это необычная, до некоторой степени, страна. Это одно из немногих государств, которым удалось претворить в жизнь все три грани интеграционной политики одновременно. Сингапур добился успеха, в силу того там наблюдался исключительно быстрый эконо-



мический рост при сильном правительстве, нацеленном на решение проблемы, и находившемся у власти с 1965 г. Тот факт, что решение проблемы осуществило именно город-государство, косвенно подтвердило общий вывод: для успешной урбанизации требуются координированные действия на всех управленческих уровнях.

Большинство государств не сможет воспроизвести успех Сингапура у себя дома – выстраивание приоритетов и усилий центральной, районной и городской ветвей власти трудно повторить в любой стране, если это не город-государство. Скорей всего, им придется повторить последовательность в решении политических задач, идя по пути, проложенному Коста-Рикой и ее предшественниками на этом пути развития, такими как Англия, Швеция и США. Пример ЮАР показывает, как трудно обеспечить выполнение всех трех политических установок одновременно.

### «И для И» – свой политический Инструмент для каждого Измерения проблемы урбанизации

Последовательность политических решений должна соответствовать различным измерениям урбанизации. Для зарождающейся урбанизации необходимо в основном использовать территориально нейтральные политические меры. Средний уровень урбанизации требует дополнения в виде пространственно связующих стратегий. При высоком уровне урбанизации, помимо перечисленных, необходимы еще и территориально-адресные усилия. Таким образом, успех нового политического курса основан на успешном выполнении названных выше условий.

Для преимущественно аграрных стран, где доля городского населения составляет менее или около четверти, создание географического портфеля сталкивается с задачей, которую можно охарактеризовать как одномерную проблему – способствовать росту плотности населения (см. табл. 7.1). Трудно заранее предвидеть, где именно начнется такой рост. Поэтому лучший совет, который можно дать правительству в подобной ситуации, – позволить рыночным силам самим закончить свою игру. *Нейтралитет* по отношению к разным населенным пунктам – вот правило для этого случая. А соответствующую стратегию урбанизации должны будут осуществлять территориально нейтральные институты. Они создают условия для обеспечения базовых и социальных услуг, создания рыночных органов, органов юстиции и правопорядка, в целях обеспечения прав собственности, эффективной работы земельного рынка и стабильной макроэкономической политики. Регулирование должно быть достаточно гибким, чтобы оставалась возможность использовать разумной конверсия землепользования, а строительные нормативы должны быть обеспечены правовой основой для их

### ВСТАВКА 7.8 Сингапур: от трущоб до мирового города

В момент провозглашения независимости страны в 1965 г., 70% сингапурских домохозяйств жили в условиях сильной перенаселенности, а треть населения обитала в незаконно занятых домах или квартирах на городских задворках. Безработица достигала 14%, ВВП на душу населения составлял менее 2 700 долл. США, и половина населения была неграмотной. Снижение уровня смертности и миграция из стран малазийского полуострова означали быстрый рост населения и дальнейшее увеличение давления как на жилищный сектор, так и на трудовую занятость: страна нуждалась дополнительно в 600 тыс. единиц жилья, тогда как частный сектор был способен добавить их менее 60 тыс. Вот как видится картина тех лет нынешнему посетителю Сингапура:<sup>a</sup>

«Темные проходы забиты маленькими ларьками и барахлом. Выстиранное белье свешивается над вами на шестах, которые выставлены из окон, – также как в старом Шанхае. Таков Сингапур начала 1970-х. В то время мы все были обескуражены – все те, кто здесь не жил. С 1871 по 1931 г. численность китайцев в городе выросла со 100 тыс. до 500 тыс. чел. Что касается жилья, то оценки показывали: к 1960 г. более 500 тыс. китайцев жили в условиях, близких к трущобным. Их дома-магазинчики или дома-мастерские были оборудованы всего лишь одной кухней, одним санузлом и приспособлены для проживания не более двух многочисленных семей. Хотя в результате быстрого пополнения семейств и их почкования, в домиках могло проживать до 50 чел., независимых друг от друга».

Сегодня, по прошествии менее 40 лет после описываемой картины, трущобы в Сингапуре исчезли. На их месте расположился один из самых чистых и наиболее привлекательных городов мира. В чем тут секрет? Во-первых, институциональные реформы заставили правительство не

забывать о своей ответственности и подотчетности перед обществом. Далее, правительство сделало основным поставщиком инфраструктуры и социальных услуг. Нехватка земли поставила город перед неизбежностью хорошего планирования. Создавались, выполнялись и обновлялись многолетние планы. И наконец, Управлению жилищным строительством были даны полномочия осуществить обширную программу по очистке от городских трущоб, возведению жилья и обновлению города. Государственное жилищное строительство являлось составной частью всех планов городского развития. На пике выполнения основной программы Управление сдавало в эксплуатацию каждые восемь минут по новой квартире. Что касается жителей Сингапура, то в настоящее время 86% его населения обитает в домах, построенных государством. Большинство людей являются собственниками своих квартир, что стало возможным благодаря особым денежным средствам на жилищное строительство, которые извлекаются из Фонда сбережения для работников по схеме обязательного погашения долга. Земля, обеспеченная коммуникациями, водо- и электроснабжением, стала доступной. По Закону о смешанном владении землей правительство приобрело почти треть городской земли. Обитатели трущоб были переселены в дома государственного жилищного фонда.

Для города-государства, расположенного в бедном регионе планеты, не будет преувеличением утверждать, что эффективная урбанизация ответственна за высокие темпы экономического роста, составлявшие в годовом исчислении 8% на протяжении 1970-х и 1980-х гг. Для этого потребовалось сочетание рыночных институтов и предоставление социальных услуг, стратегические инвестиции в инфраструктуру и улучшение жилищных условий для обитателей трущоб.

Источник: Yuen, 2004; Yusuf and Nabeshima, 2006.  
a. Cockrem, 2007.

неукоснительного исполнения – без излишних запретов. Это трудная задача для правительств стран с низким уровнем дохода, с чем и ассоциируется низкий процент урбанизации. Этим странам не следует усугублять положение, пытаясь применять территориально ясно очерченные политические стратегии.

Для стран, которые быстро идут по пути урбанизации и где доля городского населения составляет от одной до трех четвертей, перед управлением географическим портфелем стоит, в основном, двухмерная проблема – создать достаточную плотность и при этом сократить расстояние до поселений с высокой плотностью. Сложная двухмерная задача требует двухмерного отклика: нужно продолжать построение территориально нейтральных институтов и инвестировать в территориально-связующую инфраструктуру, чтобы компенсировать скученность, которая в противном случае может свести на нет эффек-

Таблица 7.1 Инструмент на каждое измерение – простые рамки для мер политики в области урбанизации

	Район		
	Зарождающаяся урбанизация	Средний уровень урбанизации	Высокий уровень урбанизации
Доля города	Менее 25%	Около 50%	Более 75%
Примеры	Кампонгспы (Камбоджа), Линди (Танзания)	Ченду (Китай), Хайдарабад (Индия)	Большой Каир (Араб. Респ. Египет), Рио-де-Жанейро (Бразилия)
Направление для политических проблем	1-И: создать плотность	2-И: создать плотность, сократить расстояние	3-И: создать плотность, сократить расстояние, устранить разобщенность
<b>Интеграционные инструменты</b>			
Общественные институты	Право собственности на землю; базовое образование, здравоохранение, а также водоснабжение и канализация	Нормативная база землепользования; универсальное обеспечение базовыми и социальными услугами	Нормативная база землепользования и налогообложение на землю; универсальное обеспечение базовыми услугами
Инфраструктура		Транспортная инфраструктура	Транспортная инфраструктура; управление спросом
Меры воздействия			Новая застройка на месте трущоб; целевые программы по снижению преступности и экологической деградации

Источник: Авторский коллектив ДМР 2009.

тивность «локализованной экономики» (см. главу 4).

Для стран с высокоразвитой урбанизацией, где доля городского населения превышает 75%, урбанизация должна делать упор на жизнеспособности, творческом потенциале, а также на городской социальной интеграции – то, что приносит с собой «урбанизированная экономика». Такие страны сталкиваются со сложной трехмерной задачей – создать плотность, сократить расстояние и уменьшить разобщенность. У этих стран наверняка разнообразная экономическая география: у одних географический портфель предназначен горстке областей с одномерными проблемами, значительная часть стран сталкивается лицом к лицу с проблемами в двух измерениях, а у некоторых проблемы имеют все три измерения. Территориально нейтральные и территориально-связующие политические меры продолжают содействовать агломерационной экономике, но в то же время они служат еще и предпосылками успеха в применении мер воздействия, нацеленных на уменьшение внутригородской разобщенности.

### Принципы в действии

Районам с низкой плотностью населения следует выстроить экономическую плотность путем преобразований «село-город» и с помощью более тесных связей между деревнями и поселками. Быстро урбанизирующиеся области должны так организовать этот процесс, чтобы преимущества от повышения производительности труда за счет роста экономической плотности не свелись бы на нет за счет негативного воздействия скученности. Области с высоко развитой урбанизацией должны сосредоточить усилия на улучшении качества жизни путем содействия процессу социальной интеграции и извлечения выгод из концентрации экономики. Приоритеты на общенациональном уровне должны соответствовать преобладающей роли областей одного или нескольких типов.

### *Начавшие урбанизацию (области с одномерными проблемами): институты нужны для более эффективных преобразований в паре «село-город»*

Последние разработки показывают, что для удачной закладки фундамента успешной урбанизации не требуются четкие пространственно обозначенные стратегии. В областях зарождающейся урбанизации в числе приоритетов политики остаются обеспечение базовых социальных услуг и совершенствование земельных рынков.

**Особое значение придавать социальным услугам.** В 1960 г. в Республике Корея ВВП на душу населения был примерно таким же, как в Бенине, Камбодже, или Таджикистане. С тех пор преобразования в стране сделали ее одним из лидеров среди промышленно развитых стран<sup>56</sup>. В соответствии с данными, приведенными в главе 1, структурные преобразования экономики в Корее сопровождались столь же радикальными пространственными преобразованиями. В 1960 г. около 75% всех корейских граждан проживало в сельских районах. К 1990 г. в стране было 75% городского населения, а на сегодняшний день его доля превосходит 80%<sup>57</sup>.

Институты, призванные обеспечивать универсальную доступность базовых социальных услуг помогли нации заложить основы быстрой и успешной урбанизации. В 1960 г. доля всего населения в возрасте от 15 лет и старше, не посещавшего школу, составляла 36%. А к 1980 г. – ко времени, когда страна вошла в стадию урбанизации на среднем уровне, доля неграмотного населения стала меньше 15%. К 2000 г., через несколько лет после достижения высокого уровня урбанизации, такая доля населения в стране стала меньше 5%. Число лет, потраченных на получение образования, для среднего представителя армии труда выросло

с пяти в 1960 г. до девяти лет в 1980 г., и к 2000 г. поднялось до величины, превышающей 12 лет<sup>58</sup>. Аналогичные изменения произошли в сфере услуг, связанных с корейским здравоохранением. В 1980 г. всего лишь 4% детей были привиты от кори. К 1989 г. таких было уже 95%. В 2006 г. лишь один ребенок из ста не был привит.

Продвижению ко всеобщей доступности услуг в системе образования и здравоохранения соответствовала и степень гибкости в конверсии землепользования в масштабе всей страны<sup>59</sup>. В частности, правительство Республики Корея стремилось передавать земли сельскохозяйственного назначения под промышленные нужды. Кроме того, центральное правительство поощряло местные власти содействовать переводу земли сельскохозяйственного назначения под организацию меньших по размеру, но более территориально сосредоточенных промышленных комплексов.

Но Республика Корея – не единственная страна, чьи экономические успехи со всей очевидностью демонстрируют, что структурные преобразования могут быть действительны. За последние два десятилетия Китай постепенно приводит в порядок свои институты, чтобы упорядочить урбанизационные процессы в стране. Был создан рынок городской земли и создано регулирование, стандартизирующее переуступку права землепользования<sup>60</sup>. В 1980-е гг. закон о городском планировании был нацелен на контроль за размерами больших городов, однако в новом, десятом по счету пятилетнем плане на 2001–2005 гг. сделан упор на комбинированном развитии больших, средних и малых городов Китая. Национальная система учета домохозяйств, которая долгие годы ограничивала миграцию сельских жителей в городские районы, была реформирована, так что одиннадцатый по счету пятилетний план развития страны на 2006–2010 гг. нацелен на дальнейшее укрепление институтов земельного рынка.

На этом фоне перспективы урбанизации областей Китая с одномерными проблемами улучшились. Возьмем в качестве примера провинцию Гуйчжоу. Находясь на юго-западе Китая и являясь домом почти для 40 млн чел., эта провинция плетется далеко позади прибрежных провинций (см. Карту 7.2). В 2005 г. ВВП на душу населения в ней составлял всего лишь 34% от среднего по стране<sup>61</sup>, а 75% ее населения считалось сельским. Перед провинцией Гуйчжоу поставлена непростая задача: добиться, чтобы возросшая плотность ее населения способствовала агломерационной экономике. В одиннадцатом по счету пятилетнем плане развития провинции на 2006–2010 гг. целью названо доведение доли ее городского населения до 35%, фокусируя при этом внимание на крупнейшем районном центре Гуйян. Учитывая достижения в деятельности территориально нейтральных институтов в Китае, такое задание представляется в настоящее время более выполнимым, чем показалось бы два десятилетия назад.

**Установить и закрепить права собственности на землю.** Площадь камбоджийской провинции Кампонгсу, что в 100 км от Пномпеня, – примерно 7 тыс. км<sup>2</sup>. На этой территории проживает около 700 тыс. чел., из них 10% городского населения. Сельскохозяйственные коммуны провинции – Мохасанг, Оу, Трэнг-Траунг и другие обслуживают всего несколько поселков, где расположены рынки. Во многих деревнях с 2000 г. идет кадастровая перепись и оформляются свидетельства на земельную собственность. Поставленные цели – укрепить права на владение землей и усилить земельные рынки, сформулировать стратегию действий в процессе земельного

**Карта 7.1** Республика Корея – три района на разных стадиях урбанизации



Источник: Авторский коллектив ДМР 2009.

Карта 7.2 Китай – три района на разных стадиях урбанизации



Источник: Авторский коллектив ДМР 2009.

администрирования и управления, разработать механизмы для разрешения земельных споров и создать национальный земельный кадастр. Результаты есть – владеть недвижимостью стало безопасней, что в свою очередь облегчило заключение сделок, повысило ценность земли и увеличило инвестиции в земельную собственность. И, кроме того, повысился темп переселения людей в города.

Кампонгсю служит примером разумного подхода для областей, находящихся в стадии зарождающейся урбанизации. Территориально нейтральные политические меры, которые помогают интеграции деревни и города, должны становиться стержнем долгосрочных действий правительства, включающих: совершенствование земельных рынков и прав собственности, улучшение социального обслуживания на селе и в городе, а также обеспечение управляемости городов и поселков ( в материале вставки 7.9 обсуждается важность официального владения

землей, или наличия прав на землепользование в Камбодже и Вьетнаме).

Обеспечение землепользования содействует росту инвестиций в землю и в недвижимость, совершенствует механизм перехода земли и повышает доступность кредитов. Опыт Китая, Пакистана и Вьетнама подтверждает важность такого положения для инвестирования в районы с низкой экономической плотностью. На собственных земельных участках крестьяне больше трудятся и вкладывают в нее больше средств, чем на земле, взятой в аренду. Кроме того, они используют землю в качестве залога при переходе к новым видам деятельности и извлекают выгоду от повышения цен на землю. В Индии цены на землю, на которую выданы свидетельства на право собственности, на 15% выше, чем на землю, на которую таких свидетельств нет. На Филиппинах частные жилые дома, права собственности на которые оформлены, ценятся на 58% больше, чем жилье, права на которые не закреплены, а в Джакарте цены на оформленное в правовом отношении жилье выше на 73%<sup>62</sup>.

Несмотря на эти очевидные преимущества, более 50% африканского населения, обитающего вблизи городов, и более 40% такого населения в Азии живут на земле, на условиях не оформленной аренды. Для многих стран препятствием на пути совершенствования механизма официального получения земли в собственность (и включения ее в земельный кадастр) служат политические установки и традиции при решении данного вопроса. В Африке, где на 90–98% территории решения по земле принимаются на основе обычного права, стратегию на официальное оформление земельного права надо начинать с системы обычного права, постепенно добавляя к ним характерные черты, присущие современной системе земельной регистрации. Стоит лишь только получить права, признанные местной общиной в Бенине, Гане, Мозамбике и Намибии, как отдельные их обладатели могут обращаться за официальным свидетельством на право пользования землей и за внесением их в земельный кадастр, причем и тем и другим можно пользоваться в качестве обеспечения кредита.

**Усовершенствовать земельное администрирование.** Страны Центральной Азии и Восточной Европы обладают наиболее систематическим опытом в организации и управлении земельными делами, при этом в странах Центральной Европы существуют давние традиции рынка земли, а в странах Центральной Азии таких рынков не было вовсе. В процессе перехода от плановой к рыночной экономике страны пытались заново установить равенство в отношении прав на землю, усилить значение земельного рынка и рынка капитала, а также усовершенствовать государственные функции, такие как земельное налогообложение, планирование, и управление активами. В настоящее время им необходимо улучшить действующие механизмы, чтобы

## ВСТАВКА 7.9 *Официальное закрепление земли за владельцем – необходимое условие устойчивого перехода от сельского к городскому типу землепользования*

### «Квитанции на прошения» в Камбодже

Камбоджа официально оформляет право собственности на землю путем выдачи земельных титулов, что незамедлительно приносит свои плоды в виде повышения производительности труда и цен на землю. Хотя суды в стране и другие официальные правовые органы, призванные разрешать земельные конфликты, медлительны, официальные документы на владение землей власти выдают в большинстве сельских общин. Если у владельца или арендатора спорного земельного надела есть официальный документ на владение землей, то это значительно усиливает его позицию даже в том случае, когда конфликт разрешается неформальным путем.

В 1989 г. частное землепользование в сельском секторе экономики было подтверждено законодательно<sup>а</sup>. Крестьян стали поощрять подавать прошения на получение ими сертификатов, подтверждающих право собственности на землю. Такие прошения были поданы на владение 4 млн земельных участков. Из-за ограниченности административного потенциала и слабой доступности чиновников, фактически к настоящему времени было распределено лишь 0,5 млн титульных сертификатов было распределено к настоящему времени<sup>б</sup>. Но те люди, которые подали прошение, получили «квитанцию на прошение». И такой

документ зачастую играет роль официального титульного сертификата<sup>д</sup>.

Такое положение поддержал земельный закон 1992 г., где указано, что квитанция о поданном прошении является обоснованным притязанием на данный участок. В 2004 г. камбоджийское правительство выступило с обширной программой земельного и административного управления, где в качестве одного из центральных пунктов представлена схема последовательного титулования земли. В соответствии с данной программой, до конца 2005 г. было зарегистрировано 457 тыс. участков и выдано 166 тыс. титульных сертификатов<sup>е</sup>.

### «Красные книги» Вьетнама

В 1981 г. Вьетнам начал осуществлять комплексную программу, аналогичную китайской «программе ответственности домохозяйств», которая призвала землепользователей к производству дополнительной продукции по сравнению с заданной, фиксированной квотой. В 1988 г. право частной собственности на землю во Вьетнаме частично было передано фермерским домохозяйствам. В 1993 г. вступил в силу закон о земле, который разрешал распределение сертификатов на землепользование, известных как «красные книги». Красные книги вошли в жизнь вместе с правами на продажу, аренду, залог и завещание земли. Таким образом, идея земельного рынка получила формальное одобрение.

Красные книги усилили деятельность земельного рынка, что, в свою очередь, привело к подъему производительности в сельском хозяйстве благодаря переходу земли к самым результативным пользователям и снижению количества неэффективных землепользователей<sup>г</sup>. За либерализацией земельного рынка последовало увеличение мобильности населения, т.к. семьи стали продавать землю, чтобы реализовать себя в условиях новых экономических возможностей, открывшихся в секторе наемного труда<sup>з</sup>. Таким образом, став более подвижным, земельный рынок способствовал непрерывно происходящему во Вьетнаме переходу от преимущественно сельскохозяйственной экономики к более разнообразным ее формам и к экономике городского типа. Это значимая часть проводимой политики, которая привела к невиданному прежде ни в одной другой стране сокращению бедности за столь короткий исторический период<sup>и</sup>.

При участии Томаса Маркуссена.

- Markussen, forthcoming; World Bank, 2003b.
- Boreak, 2000.
- Sophal, Saravi, and Acharya, 2001.
- Sovannarith and others, 2001.
- Deutsch, 2006.
- Deininger and Jin, 2003; Ravallion and van de Walle, 2006b.
- Ravallion and van de Walle, 2006a.
- World Bank, 2003b.

обеспечить осуществление функций регистрации, оценки и оформления сделок. (см. Вставку 7.10).

Становление механизмов по управлению землепользованием и конверсии землепользования может быть нелегким. В некоторых странах опасаются, что изменение вида землепользования могло бы повредить производству зерновых и продовольственной безопасности (Китай и Арабская Республика Египет). Многие другие страны связаны сохранением традиционных форм владения землей, такими как общинное землепользование в Африке и эхидо в Мексике. В тех случаях, когда неясно, кому принадлежит земля, предпочтение при передаче земли из одного в другой вид землепользования, как правило, отдается государству и организациям, занятым подготовкой данной территории к использованию – они получают землю по цене тех фермеров или сельских общин, которые традиционно владели этой землей либо ее обрабатывали.

В Мексике традиционная система общинного землепользования постепенно развилась и сделала возможной передачу земли. После мексиканской революции 1917 г., страна распределила более 100 млн гектаров земли, или 50% своей пашни, которая от крупных крестьянских хозяйств перешла к эхидо (*ejidos*) – сельским общинам, организованным по примеру аборигенных общинных структур доколониального периода. Но проведенное в стране перераспределение земель подорвало права собственности. А требование, чтобы землю

обрабатывал только ее собственник, препятствовало работе рынков земельной аренды. В 1991 г. общество предоставило больше свободы эхидо для продажи земли и сдачи ее в аренду. Из

## ВСТАВКА 7.10 *Земельные рынки в переходный период*

В начальной стадии рыночных преобразований восточноевропейские и центральноазиатские страны восстановили права собственности, приватизировали государственные активы и содействовали равенству в жилищном секторе. На следующем этапе они перекроили систему земельного администрирования, ввели земельный кадастр и провели регистрацию. Надлежащим образом оформленные записи были необходимы, чтобы стимулировать работу рынков недвижимости и позаботиться о распределении и консолидации земли. В центре внимания оказались информационное обеспечение, увеличение продуктивности в работе управляющего аппарата и создание баз данных. В настоящее время некоторые из этих стран входят в третью стадию – период сбора налогов на собственность, управления общественными землями и выдачи разрешений на строительство домов.

Несколько извлеченных уроков:

- Реформировать нефункциональную правовую и институциональную системы, подобные тем, что существуют в Латинской Америке, возможно, еще сложнее, чем начать с нуля (Республика Кыргызстан, Грузия).

- Одна организация должна отвечать и за регистрацию и за кадастры. Такую совмещенную и более эффективно работающую структуру легче перевести на самофинансирование.
- На местах необходим поборник реформ, причем желательно не из числа экспертов или юристов. Управленцы, жаждущие перемен, оказались чрезвычайно полезными в Республике Молдова и Чешской Республике. Компетентные руководители в Российской Федерации, Сербии и Турции понадобились для того, чтобы разработать и внедрить в жизнь общества новые системы. Проводить систематическую земельную регистрацию там не понадобилось, поскольку наличие поземельных книг оказалось наследием социализма, а в социалистический период проходило мало сделок по земле.
- Надежная система использующая онлайн-формы подачи заявок, может уменьшить транзакционные издержки пользователей равно как и возможности для коррупции, и способна к само-совершенствованию.

Contributed by Cora Shaw and Gavin P. Adlington.

150 тыс. гектаров земли, использованной между 1995 и 2000 гг. для городского развития, более двух третей пришлось на земли *эхидо*. При этом доходы фермеров от несельскохозяйственной деятельности возросли на 45%. (на Вставке 7.11 представлены многообещающие примеры.)

**Средний уровень урбанизации (области с проблемами в двух измерениях): институты и инфраструктура для увеличения плотности и снижения скученности**

Районы быстрой урбанизации ждут непрекращающийся приток мигрантов и рост скученности. Поэтому действующие там приоритеты включают в себя обеспечение социальных услуг для сельских и городских жителей, предоставление гарантий для изменчивых земельных рынков, а также инвестирование в инфраструктуру как внутри, так и в непосред-

ственной близости от растущих городских центров.

**Необходимо расширять административную юрисдикцию для координированных инфраструктурных инвестиций.** В числе многих городов, поглотивших Корею деревенскую, находятся Сеул и Дэгу. Оба эти города с самого начала имели возможность проводить урбанизацию на фоне территориально нейтральной политики, однако вскоре они начали сталкиваться с проблемой скученности, для решения которой требовалась территориально-связующие политические меры. Действительно, перегрузка жилого фонда в Сеуле стала серьезной проблемой в 1960 г., когда этот район прорастал сквозь стадию среднего уровня урбанизации и поглощал большой поток людей из-за границы – после того, как страна приобрела независимость от Японии, – и приток населения из своих сельских районов. Чтобы

**ВОХ 7.11 Усиление институтов земельного рынка для интеграции село-город**

**Землеустройство на городской окраине Дуалы в Камеруне – национальный проект Мбанга-Джапома**

Проект Мбанга-Джапома по обустройству земель в камерунском городе Дуала и его окрестностях предусматривает предоставление освоенных земельных участков за умеренную плату в согласии с официальной и общепринятой практикой при застройке и освоении земель. На первой стадии проект предполагает освоение 160 гектаров земли в 30 км от центра города при совместном партнерском участии государственных учреждений, официальных частных инвесторов и традиционных хозяев. Партнерство разрабатывает данную строительную зону на уровне первичной и вторичной инфраструктуры (дороги, канализация, дренажная система, водоснабжение, электричество), нарезаая отдельные участки площадью от 1 до 8 га. При этом 45% освоенной территории возвращается ее традиционным владельцам, а 55% остается у организации. Нарезанные участки затем делятся на более мелкие и продаются либо производителям работ, либо традиционным хозяевам. В результате конечная стоимость подготовленного к эксплуатации участка земли намного ниже той, что предлагает официальный частный сектор.

Хотя здесь имеются вопросы, связанные с законностью приобретения подготовленных участков, такой подход открывает новые перспективы для партнерства в деле управления смешанного сельского и городского типов землепользования в городах и окрестностях городов Африки к югу от Сахары.

**Вторичное право на землю и ведение сельского хозяйства в Мали**

Вторичные права на землю, включающие в себя издольное землепользование, владение землей на правах аренды и заимствования земли в силу обычаев, зачастую рассматриваются как вид эксплуатации, поскольку они не гарантируют землепользователям права на постоянную аренду. В селении Багинда в центральном Мали вторичное право позволяет ограниченному количеству фер-

меров нанимать на работу людей из числа мигрантов в обмен на временное разрешение тем обрабатывать земельные наделы. Действующая система весьма структурирована: в определенные дни недели на земле работают «свои», а в остальные дни другие люди работают на заимствованной земле. Земельная аренда в этом селении построена почти исключительно на основах традиционной системы, когда контроль осуществляет сельский совет, который выделяет конкретные участки, предназначенные для обработки по вторичному праву. Большая потребность соседних городских рынков в садоводческой продукции заставляет обрабатывать даже маленькие участки земли, которые приносят прибыль и тем самым привлекают мигрантов.

**Администрирование в интересах всего населения – интегрированные города Республики Корея**

В Республике Корея развита система городов, интегрирующих город и село в единое целое. Это было сделано, чтобы преодолеть серьезные недостатки, возникшие на более ранней стадии развития села. Стратегия создания интегрированного города предполагает объединение сельских округов с крупными городами на базе единой пространственной платформы. Целью такого объединения является совершенствование работы местных коммунальных служб и местной администрации, а также уменьшение диспропорций между городом и деревней.

Начав такую работу в 1994 г., правительство в качестве кандидатов выбрало 49 городов и 43 округа. Критериями отбора служили исторически сложившаяся однородность, естественные топографические условия и потенциальные возможности для сбалансированного развития в пределах интегрированного города. В выбранных городах и округах прошли публичные слушания и созданы общественные наблюдательные советы. После столь тщательного отсева 41 город и 39 округов были объединены в 40 интегрированных городов.

Социологические исследования приходят к выводу, что и жителям и муниципалитетам выгодно такое нововведение. Все согласны,

что интегрированный город способствует лучшему планированию в сфере землепользования на городских территориях. Области, подлежащие развитию, получают равное обеспечение социальными услугами, поскольку у сельских и городских жителей потребности отличаются, и можно полагать, что обычно слабый голос деревни после ее урбанизации значительно окрепнет.

**Укрупнение земельных участков в Индонезии**

Программа укрупнения земельных участков, осуществленная в Индонезии в 1990-е гг., показывает, как следует содействовать правильному развитию быстро растущих областей и планировать развитие не занятых территорий на окраинах городов.

Мэр там наделен правом определять границы укрупняемых областей, руководить и наблюдать за самим процессом. Однако главными игроками являются частные землевладельцы и арендаторы земли (если таковая принадлежит государству).

Минимальные требования для такого земельного укрупнения – наличие по крайней мере 85% собственников земли, которые согласны на укрупнение и при этом обладают по крайней мере 85 процентами этой земли. Все участники соглашения делают свой вклад, предоставляя землю для устройства инфраструктуры и услуг общего пользования. Количество земли, которое требуется выделить на эти цели, участвующие определяют при совместном обсуждении. Некрупные землевладельцы, которые не могут внести свой вклад в виде передачи земли, делают это с помощью денег или трудовых затрат. Совместные вклады в виде фонда используются для создания инфраструктуры и коммунальных предприятий – так образуется общий пул «стоимостного эквивалента земли», который используется только лишь мелкими землевладельцами для того, чтобы увеличить свое доленое участие.

*Источник:* Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009; Groupe Recherche/Actions pour le Développement, 2001; и Kim, 1998.

помочь обуздать данную проблему, район Кангнам, что к югу от реки Хан, в 1963 г. был включен в территорию Сеула, и начала действовать Программа развития Кангнама. Программа включала в себя серию проектов по территориально-связующей инфраструктуре. Проекты, рассчитанные на 30 лет, предполагали строительство нескольких мостов через реку Хан и кольцевой линии подземного метрополитена длиной 54,2 км, связывающей Кангнам с центральной частью Сеула.

История развития города Дэгу напоминает предыдущую историю. Население этого города с 1950 по 1990 г. распухло в шесть раз: с 335 тыс. до величины, превышающей 2 млн чел.<sup>63</sup> А его процветающая текстильная промышленность всасывала сельских мигрантов, ищущих лучшей жизни. Ответной политической стратегией стала интеграция Дэгу и его удаленных пригородов в единую административную зону, проходившая в 1987 и повторно в 1995 г., за которыми последовало строительство подземного метрополитена и расширение системы городского автобусного сообщения. Помимо этого, в городе непрерывно строились и улучшались дороги внутригородского значения. В 1980 г. уже более 40% дорог в самом городе оказались замощенными, а к 1995 г. такими стали практически все дороги в Дэгу.

Универсальная доступность большинства базовых социальных услуг и сравнительно недорогие земельные рынки в сочетании с инвестициями, направленными на улучшение пространственных связей с другими районами страны, привели к тому, что Дэгу расцвел. Его обрабатывающие отрасли промышленности рассредоточились по прилегающей к нему провинции Гёнганбукдо, а местная экономика была диверсифицирована, что уменьшило ее зависимость от текстильной промышленности и продвинуло в сектора дополнительного производства с более высокой экономической отдачей. В настоящее время Дэгу расположен в центре пульсирующей энергией структуры, окруженной пятью городами. Все они имеют удобное транспортное сообщение с центральным городом, и каждый из них включен в создание экономики от локализации (см. Карту 7.3). Город Гуми стал корейским двойником Силиконовой долины благодаря своей специализации в области электроники, тогда как Пхохан и Ульсан стали родимым домом для сталелитейной компании «Пхохан Стел Компани» и автомобильной «Хёндаи», соответственно. В Ульсане, кроме того, размещается одна из крупнейших в мире судостроительных отраслей. И оба эти города были и остаются передовым рубежом южнокорейской индустриализации, нацеленной на экспорт производимых товаров.

Еще одним примером быстрой урбанизации служат два района на юго-западе

**Карта 7.3 Децентрализация и экономия от локализации в Тэгу**



Источник: Daegu Metropolitan City.

Китая: Чунцин и Чэнду. В одном ряду со стратегией необузданного экономического роста, основанного на урбанизации, Китай в качестве эксперимента осуществляет «областной подход» на западе страны. Там доля городской экономики составляет около 43%, что является средним показателем для Китая. Поставлена следующая задача: к 2020 г. увеличить городскую долю до 70%, но сделать это надо таким образом, чтобы ускоренная концентрация экономической активности одновременно сокращала бы диспропорции между городом и деревней в материальном благосостоянии людей. Стержнем этой стратегии служат институты и инфраструктура (См. Вставку 5 в Обзоре данного доклада).

Если рынки будут благоприятствовать этим двум населенным пунктам в той же мере, что и центральное и провинциальное правительства, то названные два крупных города смогут улучшить жизни миллионов людей в китайской глубинке. Начинание уже получило местную подвижку. В провинции Чунцин доходы сельского населения в первой половине 2007 г. росли быстрее, чем доходы городских жителей. Инвестирование иностранного капитала там примерно такое же, как в Шанхае десятилетием раньше. Для промышленности эти районы привлекательны дешевой рабочей силой и низкой стоимостью земли. Согласно официальной статистике, средняя зарплата там находится на уровне 2–3 долл. в день, что значительно ниже, чем в Пекине или Шанхае. Полагают, что в Чэнду благодаря концентрации фермерских хозяйств производительность должна вырасти на 80%. Процесс индустриализации заглывал и продолжает поглощать в год около 100 тыс. сельских тружеников. При этом происходит некоторое уменьшение зазора в доходах сельских и городских жителей.

Представляется, что несколько китайских районов, находящихся на среднем уровне урбанизации, служат подтверждением правила

существования дополнительного инструмента для решения пространственных проблем, которые связаны со скученностью. В качестве примера можно привести район конгломерации трех городов на северо-востоке провинции Хунань в центральной части Китая (см. Карту 7.4). В кластере из трех городов – Чанша, Чжучжоу и Сянтань – смешанное население численностью около 13 млн чел., что составляет примерно одну пятую от всего населения провинции. Доходы там превосходят средние по стране на 17% и средние по провинции на 61 процент. Данный конгломерат представляет собой область, находящуюся на среднем уровне урбанизации, где городская доля составляет половину.

План развития района – первый такого рода в глубине Китая – был представлен в 2005 г.<sup>64</sup> В этом плане определена регулирующая структура по землепользованию, в рамках которой рынок с помощью ценовых механизмов сам определяет назначение земли для тех или иных целей. Помимо этого, рынок определяет плановые стратегии, куда входит, например, укрепление права землепользования и более интенсивное использование земли в центральных городских районах. План выдвигает серию территориально-связующих стратегий, нацеленных на создание благоприятных условий для образования связующей среды между тремя городами, образующими кластер. Сюда входит проект по строительству автострады и скоростной железной дороги, соединяющих Сянтань и Чжучжоу, а также кольцевых автодорог вокруг каждого из названных трех городов. Данный план служит хорошей иллюстрацией к тому, каким образом

принцип «И для И» можно привести в действие, используя областной подход.

**В период продолжения институциональной реформы следует инвестировать в связующую транспортную сеть.** Редко случается, чтобы развитые мегаполисы не планировали городской рост. Земельные рынки и рынки недвижимости помогают выбрать пространство под жилищную и офисную застройку. Быстро растущим структурам нужны четкие права собственности, чтобы создавать стимулы для перевода земли из одного ее назначения в другое и корректировать стоимость земельных участков во избежание чрезмерного уклона в пользу города и избыточной миграции населения в город. Сингапур разрабатывает новые планы по земле и жилищному строительству каждые десять лет, предоставляя возможность рынку, некогда являвшемуся орудием государства, и частным секторам экономики прийти к соглашению о том, какие виды экономической деятельности и какие модели застройки необходимо взять на вооружение, чтобы те соответствовали потребностям фирм и работников.

Городской транспорт совместно с городским землеустройством определяет облик и экологический портрет города. Возможность быстрого и удобного перемещения по городу особенно важна для бедных. В Буэнос-Айресе 87% рабочих мест в центральной части города находится в 45-минутной доступности. В Мехико 20% работающих ежедневно тратят более трех часов, добираясь на работу и возвращаясь с нее домой. Городская беднота в Пекине и Шанхае на транспорт тратит менее 5% своего заработка, поскольку ходит на работу пешком или едет на велосипеде. Если же люди предпочитают пользоваться автобусом, то выкладывают из своего кармана 40% заработанных денег<sup>65</sup>. Бразильский вариант эффективного субсидирования мало оплачиваемых работников при отсутствии хорошего городского транспорта – проездные талоны на проезд (*vale de transporte*), которые финансируются поровну центральным правительством и работодателем. В ряде больших городов мира сети общественного транспорта используются очень широко и интенсивно – метрополитен в Дели, Калькутте и Мумбаи, автобусы и метро в Сан-Паулу. Однако в таких местах транспортная сеть вскоре перестает отвечать нуждам людей и оказывается перегруженной из-за быстрого роста численности населения. Поэтому для поддержания разумной плотности в городских районах необходимы регулярный уход, техническое обслуживание и новые инвестиции в инфраструктуру (см. Вставку 7.12).

**Размещать инфраструктуру следует в наиболее перспективных населенных пунктах.** Несколько стран выстроили у себя новые города, чтобы переместить туда столицу (Бразилия), разгрузить столицу (Сеул) или по экономическим причинам. Возводить новые города с единственной целью –

**Карта 7.4 Чанша, Чжучжоу и Сянтань – территориально-связующая инфраструктура в районе с двумя измерениями**



Источник: Институт городского планирования и проектирования Китая (China Urban Planning and Design Institute) и Комиссия по развитию и преобразованию Хунаня (Hunan Development and Reform Commission), 2005.

Примечание: Основная артерия образована железной дорогой Пекин-Гуанчжоу, автострадой Пекин-Чжухай и дорогой местного значения 107.



вывести население из столицы – зачастую рискованно, примером чему могут служить Бразилия, Франция, Венесуэла, Великобритания, а в недавнем прошлом Египет и Нигерия<sup>66</sup>. Новые города становятся привлекательными для частных инвесторов лишь тогда, когда достигают некоего порога численности населения<sup>67</sup>. А если города возводятся вдалеке от основных транспортных сетей и деловых центров, то затею вряд ли ожидает экономический успех.

Но когда города представляются рынкам многообещающими, тогда долговременные инвестиции в инфраструктуру и во имя общественного блага способны ускорить потенциальные возможности городов для их экономического роста (см. Вставку 7.13). Второстепенные города, которые стремятся сделать рынки более доступными, тем самым улучшают управление городом, а накопление человеческого капитала представляется неплохой альтернативой. И если политические интересы диктуют необходимость построения новых городов, то соображения эффективности приведут к решению возводить их в местах, приближенных к растущим рынкам и имеющих доступ к инфраструктуре. Причем иметь дело с уже существующими городами предпочтительней, нежели строить новые города на пустом месте. Но если уж новые города строятся, то их необходимо возводить разумных размеров, вблизи рынков и для того, чтобы их создание приводило к рождению связей ориентированных на рыночный спрос.

**Высокий уровень урбанизации (области с проблемами в трех измерениях): институты и инфраструктура, работающие на рост плотности, на сокращение расстояния и на адресные стимулы для преодоления разобщенности**

В успешных метрополитенных областях как развитых, так и развивающихся стран существуют хорошо работающие земельные рынки, достойный управляющий персонал, совершенная транспортная инфраструктура и осуществляется социальная политика, направленная на интеграцию жителей с низким доходом в общегородскую жизнь.

**Использовать сочетание общественных институтов, инфраструктуры и стимулов в интересах всего населения.** Столица Колумбии – Богота демонстрирует решения и ресурсы, необходимые для процесса урбанизации в интересах всего населения в своей метрополитенной области. Хотя принято считать, что доходы населения там находятся на верхне-среднем уровне, 43% ее населения, составляющего 6,7 млн чел., относятся к бедным. Каждый двенадцатый ее житель – обитатель трущоб, а треть граждан, пополнивших столицу за последние годы, – переселенцы из сельских райо-

**ВСТАВКА 7.12 Модификация транспортной инфраструктуры в Бангкоке**

По оценкам в 1990-е гг. автомобиль в Бангкоке, находясь в транспортном потоке, ежегодно простаивал в среднем 44 дня. Каким образом сложилась такая ситуация? И как это лечится?

Город с население около 7 млн чел., Бангкок является продуктом многовекового роста в соответствии с традиционными способами использования городской земли. В результате чего город оказался переплетен узкими улочками, многие из которых приводят в тупики (названные *soi*, то есть сами в себя – прим. перев.), при незначительном числе магистралей. Действительно, магистрали там могут отстоять друг от друга на расстоянии 7 км и более. Согласно недавней оценке, дорогами покрыто только 6,1% территории Бангкока в его центральной части и всего лишь около 1,7% на окраинах города. В странах с высокими доходами дороги занимают как правило от 20 до 30% городской земли. Даже при условии такой чрезвычайной скученности экономическая активность вынуждена было постепенно перебираться из центра в другие города Таиланда или же в пригороды Бангкока ввиду постоянной привлекательности агломерационной экономики этого города, его социокуль-

турных достоинств и ключевой для экспорта инфраструктуры, включая городской порт.

За последние годы в Бангкоке было построено несколько эстакад и подняты на опоры скоростных магистралей, поставлена на опоры рельсовая транспортная система типа надземного метро, названная «Небесный поезд», выделены полосы для движения автобусов и сооружены две кольцевые автодороги по окраинам города. Но легковое автохозяство тоже оказалось загубленным. Оно лишь затрудняет движение общественного транспорта и снижает эффективность корректирующих инвестиций. Всплываясь в будущее, представляются подающими надежду такие стратегические решения, как ценообразование, учитывающее перенасыщенность транспортом, и повышение цен на парковку автомобилей. Снижение платы за проезд на «Небесном поезде» и развитие скоростного транспортного сообщения, в основном, в Бангкоке за счет скоростных автобусов, возможно ставит еще большие проблемы.

Автор текста Остин Килрой  
Источник: Angel, 2008, Bae и Suthiranart, 2003, and Gakenheimer, 1999.

нов. Но город предпринял шаги в направлении всеобщей урбанизации. Были построены более современные школы, восстановлены парки, начали работать местные общественные центры и центры досуга, улучшена работа основных сетей водоснабжения и канализации. Начиная с 2000 г. в столице улучшила свою работу автобусная компания экспресс-перевозок *TransMilenio* со государственно-частным участием, сделав поездки доступными по всему городу. При этом время на одну поездку в среднем уменьшилось на 15 минут, причем оно сократилось больше для семей, живущих в более бедных частях города (см. карту 7.5). Пользуясь этими инфраструктурными подвижками, в Боготе стала действовать получившая международное признание Программа комплексного улучшения городских районов (*Programa de Mejoramiento Integral de Barrios*), которая начала помогать беднейшим семьям полностью вписаться в городскую жизнь. Программа заработала в 2003 г., 930 тыс. чел. уже получили помощь. Полагают, что во многом благодаря влиянию этой программы цены на жилые дома поднялись на 11%<sup>68</sup>.

Республика Корея также преподносит поучительные уроки. В 1950-е гг. в стране по оценкам было 136 650 официально не зарегистрированных кварталов трущоб, а в центре Сеула их насчитывалось более 220 0<sup>69</sup>. Пространственно целевая стратегия на перекройку территорий сеульских трущоб начала действовать в середине 1960-х. Но без должных инвестиций в территориально нейтральные общественные институты и территориально-связующую инфраструктуру, такие стратегические решения привели лишь к тому, что старые трущобы

### ВСТАВКА 7.13 *Новые города: бегство от урбанистических джунглей или кафедральные соборы в пустыне?*

Попытка создать новые города, предпринятая в Европе, не принесла заметных успехов. В Великобритании в 1940 г. Доклад комиссии Барлоу пробудил интерес к новым городам. Между 1947 и 1968 гг. в Англии появилось 26 новых небольших городов, которые были призваны регулировать рост Лондона и стимулировать развитие экономики Шотландии и Уэльса. В 1965 г. Франция последовала за Англией с аналогичной программой – были построены десять городков, пять из которых находились в непосредственной близости от Парижа и четыре – в экономически отсталых районах. Обе эти программы вскоре были прерваны и оставлены как нежизнеспособные. Новые городские образования так и не достигли намеченной численности населения, и не предотвратили разрастания Лондона или Парижа. А вот опыт развивающихся стран оказался неоднозначным.

#### **Арабская Республика Египет терпит неудачу**

Египетская программа по строительству новых городов – крупнейшая в мире. Через 20 лет после начала ее работы, Египет построил 20 новых городов и готовится к строительству еще 45. Возведение первой группы из 24 городов было начато в 1974–1975 гг. в качестве выполнения взятого политического обязательства победить пустыню и обеспечить в стране устойчивый экономический рост. Были созданы большие промышленные зоны, а частному сектору предоставлены крупные налоговые льготы. Земля под застройку была фактически свободной. «Первое поколение» новых городов включало в себя шесть поселений, каждое из которых обладало своей собственной промышленной базой и значительной целевой группой занятого населения<sup>3</sup>. Десять лет спустя – к середине 1980-х – в работу была запущена следующая программа, базирующаяся на создании городов-спутников, в соответствии с которой девять поселений второго поколения были выстроены вокруг Большого Каира. Третье поколение включало в себя строительство городов-близнецов, расположенных неподалеку от провинциальных центров, таких как

Новые Фивы.

Состояние тех шести городов, что были созданы 30 лет назад, можно оценить, в лучшем случае, как неоднозначное. Города, находящиеся неподалеку от Каира, привлекли к себе бизнес и людей, но в значительно меньшей мере, чем ожидалось. Удаленные от Каира города (включая Садат-Сити, который предполагалось сделать новой египетской столицей) остались невостребованными квалифицированной рабочей силой из-за недостатка бытовых удобств, развлечений и транспортных связей. В городах-новостройках сейчас проживает не более 1 млн чел. (1% населения Египта). Тогда как была поставлена задача к 2005 г. достичь там численности 5 млн чел. К тому же программа оказалась весьма затратной: 22% капиталовложений министерства инвестиций в соответствии с Четвертым пятилетним планом на 1997–2001 гг. были вложены в эти новые города. И затраты окажутся еще больше, если правительство продолжит политику развития этих периферийных городов. Надежда на привлечение инвестиций оказалась тщетной, поскольку не были приняты усилия, чтобы сделать новостройки привлекательными для квалифицированной рабочей силы и доступными для связи с центральными городами. В конечном счете, создание новых городов не оказало заметного влияния на разгрузку Большого Каира.

#### **Китай добивается успеха**

Китай придерживается стратегии, которая признает необходимость создавать города, с доступом к основным рынкам и обеспеченные транспортными сетями. Шэньчжэнь явился первой особой экономической зоной (ОЭЗ), которая получила одобрение Дэн Сяопина в 1980 г. Население этого городка, поначалу составлявшее 30 тыс. чел., выросло до 800 тыс. в 1988 г. и до 7 млн в 2000 г. Новыми жителями стали наиболее квалифицированные в стране специалисты, которых привлекли высокие зарплаты, лучшие жилищные условия и образовательные возможности для их детей. ВВП на душу населения здесь вырос более чем в 60 раз.

Успех развития Шэньчжэня во многом определяется его территориальной близостью к

Гонконгу (Китай), связанностью с округой и остальными китайскими городами, а также характерными для него городскими чертами:

- *Доступ к иностранным рынкам.* Нахождение этой ОЭЗ вблизи Гонконга (Китай), создание благоприятного климата для иностранных инвестиций и доступ к иностранным рынкам.
- *Связанность со своим районом.* Чтобы распространить плоды развития как можно шире, границы этого города, имеющего самоуправление, были раздвинуты. То есть все работающие там смогли пользоваться городскими привилегиями. Крестьянское хукоу (прописка – примеч. пер.) в пределах муниципалитета было уничтожено, и городские общественные службы стали доступны всем без исключения жителям города. Город вместе с районом Шэньчжэнь, расположенный в дельте Жемчужной реки, обеспечен великолепной транспортной связью с пригородами и другими узловыми городскими пунктами в прилегающих к дельте территориях. Дополнительные меры, облегчающие мобильность и интеграционный процесс для населения, включают в себя инвестиции в транспортную инфраструктуру, а также смещение акцента с автодорожных на железнодорожные средства передвижения.
- *Функциональность формы города.* Комплексный план развития Шэньчжэня предполагает строительство полицентрического города, который свяжет данную ОЭЗ с городскими узлами высокой экономической плотности посредством эффективных транспортных средств.

*Источник:* Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009; Stewart 1996; и World Bank 2007k.

а. Например, по плану целевая группа населения города-новостройки «Шестое октября» поначалу должна была составить 500 тыс. чел., затем вырасти до 1 млн к 1980 г. и к настоящему времени достичь 2,5 млн чел. Тогда как в действительности его население сейчас, вероятно, менее 200 тыс. чел.

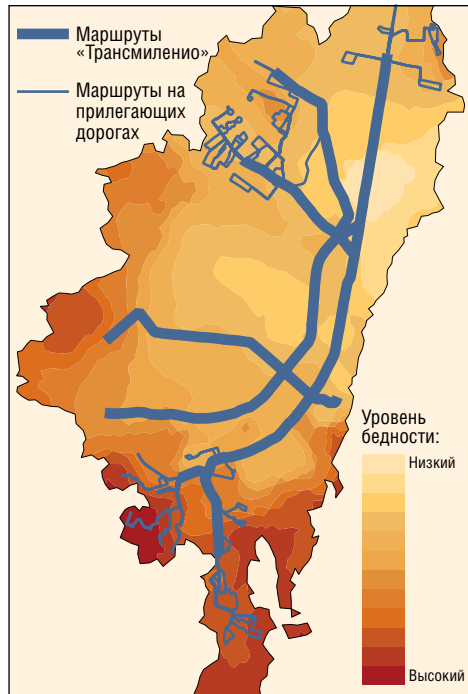
переместились на новые места, такие как Мокданг, Нангок и Шиллим. Они располагались вблизи промышленного комплекса Гуру, чьи текстильная и другие отрасли промышленности обеспечивали занятость для низкоквалифицированной рабочей силы из числа сельских мигрантов.

Правительство Республики Корея могло бы добиться большего успеха, когда вновь в 1980-е гг. попыталось выступить, теперь уже с более широкой, программой мер. К этому времени Корея входила в стадию высокого уровня урбанизации, а численность населения Сеула начала стабилизироваться (см. Карту 7.6). Кроме того, прошло достаточно времени для того, чтобы от ранее примененной территориально нейтральной и связующей стратегии получить полную отдачу.

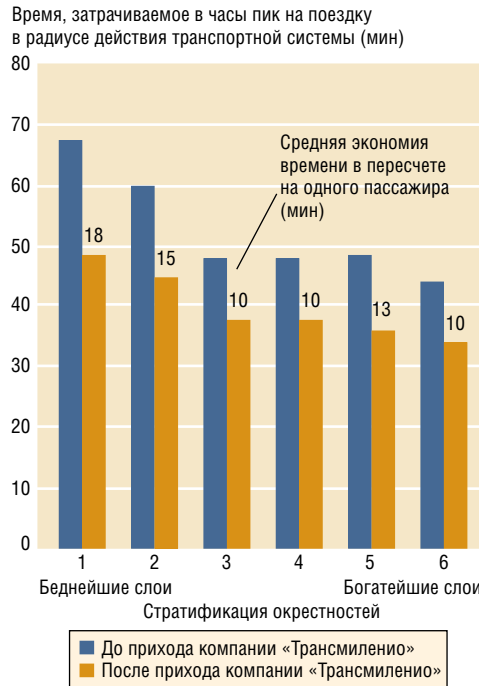
В период 1984–1990 гг. одновременно с расширением сети автодорог шла борьба за сохранение нормального движения транспорта несмотря на рост числа автовладельцев. Требовались более обширные планы по интеграции города и его предместий. И в 1989 г. в работу был запущен План развития нового города. Согласно этому плану была оказана поддержка пяти новым городам, расположенным на расстоянии 25–30 км от Сеула. Решающим элементом успеха стали инвестиции в связующую инфраструктуру. Была расширена сеть метрополитена и сооружена кольцевая автодорога, облегчающая проблему автомобильных пробок на дороге.

За этот период было реконструированы 93 трущобных района, занимающих площадь 427 км<sup>2</sup>, включая кварталы трущоб

**Карта 7.5** Компания «Трансмиленио» помогла Боготе интегрировать бедные слои населения



Источник: Yepes 2008.



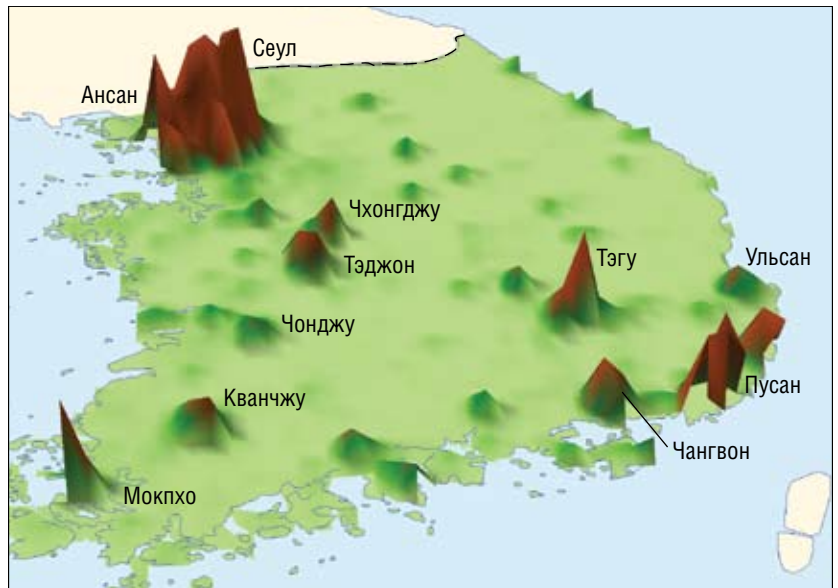
Уолгосадонг и Мокдонг<sup>70</sup>. А бывшие обитатели этих трущоб выиграли от успешной модернизации города, поскольку позднее правительство очистило данную территорию от старых построек, выстроило комплекс современных квартир и переселило туда прежних обитателей тех мест. Причем новоселы вдобавок получили еще субсидии на переезд в размере около 2 200 долл. США на человека и право на покупку новой квартиры со скидкой<sup>71</sup>.

Турция за последние полвека также прошла через преобразование своего общества от преимущественно аграрного к обществу, в основном, городского типа. После того как в 1961 г. страна стала членом Организации экономического сотрудничества и развития, ОЭСР, доля городской экономики выросла в ней примерно от одной трети до двух третей<sup>72</sup>, тогда как ВВП на душу населения более чем утроился, достигнув величины, превышающей 6 600 долл. США<sup>73</sup>. Последствием такого роста стало быстрое увеличение плотности населения турецких городов и в первую очередь Стамбула.

В 1960 г. население Стамбула составляло 1,5 млн чел. – как теперь в американском Канзас-Сити. Но сегодня население Стамбула превышает 10 млн чел. Город стал одним из крупнейших в Европе, по размеру он примерно такой же, как современный Чикаго<sup>74</sup>. Значительная доля роста пришлась на азиатскую часть Стамбула, которая стала прибежищем для следующих одна за другой волн сельских переселенцев. Зато теперь наблюдается ежедневная приливная волна пассажиров, которые пересекают Босфор, поскольку работают в европейской части города.

Укрепление фундамента для перехода Турции к урбанизированной экономике произошло благодаря территориально нейтральным реформам, которые сопровождали становление современной республики Турция. Турецкая конституция 1924 г. приспособила европейские законы к потребностям новой республики, укрупив право частной собственности. Реформы, которые предложил президент Мустафа Кемаль

**Карта 7.6** Экономическая плотность в Сеуле при хорошей транспортной связи с другими городами



Источник: Авторский коллектив ДМР 2009 и исследовательская группа Всемирного банка. В основу положены субнациональные оценки ВВП на 2005 г. См. также Nordhaus, 2006.

Ататюрк, сделали единообразной образовательную систему в стране, что стало фоном для большей доступности образования на протяжении последних полстолетия. В 1960 г. доля населения старше 15 лет, не получившего школьного образования, составляла 67%, а в 2000 г. – 18,6%<sup>75</sup>. Происходившее одновременно улучшение здравоохранения помогло увеличить ожидаемую продолжительность жизни с 51 г. в 1960 до 71 г. в 2005 г.<sup>76</sup>

Реформы 1920-х гг. помогли заложить основы для быстрого развития Стамбула, однако вскоре скученность поставила город на якорь. Принимая ответные меры, город усовершенствовал связующую инфраструктуру, отметив 1973 г. открытием босфорского моста с движением транспорта по восьми полосам. Мост через Босфор соединил европейскую и азиатскую части города. За этим последовало сооружение второго моста через Босфор, завершенное в 1989 г. В 1989 г. открылась первая линия легкого метро, которая прошла по участку между районами Аксарай и Карталтепе. Тем временем, в 2007 г. начала работать вторая линия легкого метро. Она дополнила сооруженную в 2005 г. линию метробуса протяженностью 11 км, по большей части проложенной в специальной трубе или канале.

Но вместе с экономическим процветанием наступила и разобщенность. Значительная доля роста Стамбула за последние несколько десятилетий была связана с разрастанием неофициальных поселений, таких как Султанбейли, Саригази и Пасакёй, расположенных в азиатской части города. Эти поселения возникли потому, что сельские мигранты воспользовались выгодным для них положением старинного указа, который пережил реформы Ататюрка, и гласил следующее: неважно, чья эта земля, но если люди смогут за ночь построить на ней свои дома и утром туда вселиться, то их нельзя выселить, кроме как по решению суда. В таких поселениях-лачугах, прозванных *гесеконду*, т.е. «построенное за ночь», обитает значительная часть жителей Стамбула. Почти половина из них – примерно 5–6 млн чел. – живут в помещениях, которые являются или являлись *гесеконду*. Одни из таких поселений, как например Султанбейли, уже вписались в городскую жизнь; другие, как Пашакёй, еще нет<sup>77</sup>. Стамбул до сих пор нуждается в целевых программах по преодолению социальных перегородок, которые ассоциируются с существующими до сих пор неофициальными общинами, плохо обслуживаемыми государством и слабо вписавшимися в жизнь города<sup>78</sup>.

Со схожими сложными проблемами столкнулось и китайское население в дельте Жемчужной реки. Этот район представляет собой совокупность девяти городов, общая численность их населения примерно такая же, как всей Испании. Район является одной из самых развитых – в смысле урбанизации – агломераций Китая. В 2006 г. доля городского населения там составляла почти 75%. Это район с трехмерными проблемами, перед которым стоит тройственная непростая задача: создание нужной плотности, сокращение расстояний и преодоление всяческих разобщенностей. Разобщенности, о которых

идет речь, становятся очевидными в поселках городского типа, так называемых городских деревнях, многие из которых, находясь они в других краях, были бы названы трущобами. Такие поселки почти не имеют доступа к канализации, и для них характерна деградация окружающей среды. К настоящему времени города в дельте Жемчужной реки уже представили территориально-адресные политические меры по работе с «городскими деревнями». В провинции Гуандун, где расположен данный район, в июне 2000 г. начали перестраивать эти деревни. Город Чжухай, например, поставил перед собой задачу перестроить 26 деревень, находящихся в его административном подчинении. Поощрительная программа позволяет сельской администрации, жителям и застройщикам быть в доле при любой оценке земли.

Интеграция села и города явилась частью китайской политики либерализации, проводимой после 1978 г. Согласно модели городского устройства, город-ядро отвечает за прилегающие к нему сельские территории. По мере роста города и расширения сферы его влияния, раздвигаются также и административные границы этого образования. Крупные города способствуют активному подключению пригородов в единую структуру путем финансовых вливаний в инфраструктуру и социальное обеспечение малых городов и сельских районов (см. Вставку 7.14).

**Иметь право на собственное регулирование.** Шанхай – это центр области, охватывающей территорию в 6300 км<sup>2</sup>. Области придан особый статус, который приравнен к статусу провинции. Его население составляет 13 млн официально зарегистрированных жителей плюс еще 4 млн постоянно там проживающих. Доля городского населения в области составляет почти 80%, включая 18 городских округов и сельский округ Чонмин. Городские земельные рынки хорошо справляются с распределением той части сельскохозяйственных земель, которые переводятся в допустимых пределах под городское использование. Общая жилая площадь, приходящаяся на одного человека, растет пропорционально изменяющимся потребностям рынка так, что ее величина за последние двадцать лет увеличилась с 3 до 12 м<sup>2</sup>. А земля, сдаваемая в аренду, служит одним из источников доходов государства.

За последнее десятилетие шанхайская зона застройки раздалась в ширину с 300 до 500 км. За те же десять лет количество перевозимых в метро пассажиров выросло там в десять раз: со 178 тыс. до 1,6 млн чел., однако такое количество составляет всего лишь 2,5% от общего числа перевозок. Многие из тех 4 млн чел., которые в Шанхае являются временно нанятыми работниками, живут в старых городских деревнях. Это доступно людям по цене, поскольку в тех местах не действуют нормативы относительно плотности, занимаемой площади и мест общего пользования. Городские деревни привлекательны и для застройщиков ввиду сложно-

стей с переводом земель сельскохозяйственного назначения под городскую застройку, однако строительство там, скорее всего, лишь ухудшит жилищные условия для временных работников.

Менее обнадеживающим примером служит Мумбаи. В период 1970–1990 гг. этот город противодействовал потоку переселенцев, законодательно установив у себя такие правила землепользования и жилищного строительства, которые благоприятствовали чиновникам и препятствовали эффективному использованию земли<sup>79</sup>. В результате чего город равномерно разбухал вместе с забытыми транспортом и людьми улицами и разрастающимися трущобами.

**Интегрировать трущобы в города, используя все три возможных инструмента – институты, инфраструктуру и стимулы.** Города без трущоб – это нереально для развивающихся стран, поскольку, как указывается в среднесрочной оценке десятого по счету индийского пятилетнего плана развития:

В предписаниях правительства, связанных с трущобами, в течение десятилетий наблюдался сдвиг парадигмы. Поначалу провозглашалась политика «города без трущоб». Однако после того как правительство узрело социальные глубины всей проблемы и всё то разнообразие экономической деятельности, которую осуществляют жители трущоб, прежняя концепция сменилась реабилитацией этих жителей. Восстановление их в правах включало в себя либо переселение, либо местную реконструкцию территорий трущоб. В первые годы реконструкции внимание было сфокусировано на создании там инфраструктуры в соответствии с национальной Программой застройки и улучшения трущоб, а в настоящее время снова сделано упор на том, чтобы жителям городских трущоб предоставить крышу над головой – в соответствии с планом Valmiki Ambedkar Awas Yojana (VAMBAY)<sup>80</sup>.

Определение и осуществление стратегии по управлению процессом образования трущоб является главной заботой разработчиков политики в большинстве развивающихся стран. Однако они расходятся во мнениях относительно того, какую стратегию следует выбрать, чтобы добиться улучшения условий жизни и достатка для обитателей трущоб и вместе с тем не подвергать риску экономический потенциал мегаполисов. Тут необходимо ответить на два вопроса. Когда нужно заниматься улучшением трущоб? И что надо сделать, чтобы их улучшить? В настоящем Докладе содержится предложение: разумное время для систематического обращения к проблеме трущоб наступает, когда к этому готовы институты и в наличии достаточно средств на создание инфраструктуры. И тогда правильным решением следует считать всеобъемлющую интеграцию трущоб в расширяющуюся городскую экономику.

### ВСТАВКА 7.14 Интеграция города и села на примере Пекина, Гуанчжоу и Шанхая

У Пекина, Гуанчжоу и Шанхая – этих трех процветающих районов есть планы, как связать сельские и городские территории: обеспечить их образовательными услугами и услугами здравоохранения, вложить средства в местную инфраструктуру и транспортные сети, а также возвести поселки городского типа.

- **Социальные услуги.** Правительства обеспечивают профессиональную подготовку и другие социальные услуги для поддержания занятости населения в неаграрном секторе и помогают сельским труженикам перейти от занятий в аграрном секторе к иным видам деятельности. Они также поощряют компании, которые станут заниматься профессиональной подготовкой, а затем уже подготовленных людей будут нанимать к себе на работу. Еще они предоставляют социальные услуги, такие как медицинское страхование и пенсионное обеспечение для сельских жителей. К примеру, власти Пекина субсидировали коллективную медицинскую страховку сельского населения. Шанхай стал выделять больше общественных средств на социальное обеспечение села, включая покрытие расходов на образование и здравоохранение селян (сельская коллективная медицинская страховка представляет стопроцентное покрытие таких расходов). В Гуанчжоу будет принята система пенсионного обеспечения, которая охватит всех постоянно проживающих местных жителей.
- **Инфраструктурные инвестиции.** В 2005 г. Пекин построил 304 км автодорог, связав все постоянно проживающих местных жителей.

административно-хозяйственными единицами. В Шанхае протяженность автострад увеличили с 200 км в 2003 г. до 550 км в 2005 и намереваются довести ее до 750 км к 2010 г. В Гуанчжоу все сельские поселения, где число жителей превышает 100 чел., к 2007 г. были обеспечены автомобильными дорогами, электричеством и водой.

- **Интеграция прилегающих районов.** Названные три города способствовали тому, чтобы традиционные отрасли промышленности перебрались из центрального делового района (где плата за аренду довольно высокая) на периферию (пользуясь предоставленными финансовыми льготами), а высокодоходным отраслям позволили обособиться в центральном районе. Программа по возведению поселков городского типа начала свою работу. Ее цель – создать городскую структуру с центральной внутренней частью, где проживает 10 млн чел., которую окружают города-спутники, основные поселки городского типа и деревни. В 2003 г. Гуанчжоу приступил к строительству 10 таких поселков, которое финансируется правительством города. Шанхай начал претворять в жизнь «План 1966 г.», целью которого является формирование главного города, девяти подчиненных ему городов-спутников (это традиционные исторические центры), шестидесяти новых поселков городского типа и шестисот крупных деревень с населением 1500–3000 жителей в каждой.

Источник: Авторский коллектив Доклада о мировом развитии 2009.

Когда центральной проблемой является преступность, грязь и нищета, то правильной было бы обновить весь этот неблагополучный район. Но если проблема заключается в пространственной неэффективности, то предпочтение, пожалуй, следует отдавать шагам, направленным на улучшение структуры землепользования и денежную компенсацию обитателям трущоб за то, что государство довело их до такой убогой жизни. Осуществляемые властями мероприятия по улучшению жизни в трущобах включают в себя и профилактические меры, такие как реализация программ по ремонту и социально-бытовому обслуживанию, а также схемы социального оздоровления (наиболее распространенной среди которых является модернизация трущоб), пакеты базовых услуг, улучшение улиц, создание приютов и социальная интеграция жителей. Программа по обновлению Кампонга в Индонезии – пожалуй, наиболее старая, наиболее обширная и самая известная в мире законодательная инициатива по обновлению трущоб. Она сочетает в себе невысокие затраты – от 23 до 118 долл. США на человека, охватывает 15 млн чел. и при этом использует принцип избирательности. Перспективными представляются также проект реконструкции

Оранги в Пакистане и проект реконструкции в районе Аккры в Гане (см. Таблицу 7.2). Однако весь накопленный опыт показывает, что одних лишь пространственно сфокусированных вмешательств, направленных на оздоровление трущоб, скорее всего, окажется недостаточно для социальной интеграции, если такие меры не будут сопровождаться инфраструктурными, институциональными и вспомогательными реформами (см. Вставку 7.15).

Стратегии землепользования и зонирования зачастую исключают бедняков из процесса

вращения в динамичные рынки труда, а в то же время недостаточно развитая транспортная инфраструктура уменьшает возможности граждан, живущих вдалеке от города, быть связанными с работой в городе. Политика зонирования, которая применялась в ЮАР в эпоху апартеида, пространственно разделила в городах белых и черных. Такая структура города могла лишь усилить социальную разобщенность и препятствовала попыткам уменьшить неравенство и дискриминацию.

**Таблица 7.2** Вмешательства по интеграции бедного городского населения

Страна (город)	Центр внимания и цели	Ключевые особенности и уроки
Тунис (По всей стране) Агентство по восстановлению и реконструкции городов	<i>Гарантированное владение недвижимостью.</i> Упорядочивает владение недвижимостью, обеспечивает инфраструктуру, поддерживает улучшение жилищного фонда, предоставляет земельные участки для перемещенных домохозяйств.	Запустило в работу динамичный процесс улучшения жилищных условий, помогло объяснить причину незначительной доли городского населения, живущего в трущобах
Бразилия (Гояния) Объединение арендаторов и владельцев недвижимости Гоянии	<i>Гарантированное владение недвижимостью.</i> Позволяет занимать общественные земли и гарантирует владение ими на основании прав граждан занимать неиспользуемую и нетитулованную (не имеющую официального владельца) землю.	Охватывает 100 тысяч бывших арендаторов. Массовое объединение местного населения, которое успешно поддержало усилия по предоставлению гарантий на владение недвижимостью и доступа к инфраструктуре и социальным услугам.
Перу (Ило) Муниципальные власти	<i>Предоставление земли.</i> Делают земельные участки с коммуникациями, водо- и электроснабжением, доступными для строительства жилья силами домохозяйств с низкими доходами.	К 2005 г. под жилищное строительство использовано 6000 участков. Несмотря на пятикратный рост численности местного населения за период 1960–2000 гг., не было никаких посягательств на занятую землю.
Аргентина (Буэнос-Айрес, Сан-Фернандо и Сан-Хорхе) Международный институт окружающей среды и развития, отделение Латинской Америки	<i>Предоставление земли.</i> Земля, обеспеченная коммуникациями, водо- и электроснабжением, предоставлялась бесплатно, чтобы содействовать переселению и уменьшению плотности населения. Причем участки разыгрывались в лотерею, проводимой поселковой общественностью.	Программа является результатом ряда акций и инициатив за последние 20 лет, поддержанных Аргентинской неправительственной организацией, которая договаривается с властями провинций и муниципальными властями.
Намибия (Виндхук) Намибийская федерация обитателей лачуг и муниципальные власти	<i>Гибкие муниципальные правила зонирования.</i> Групповое приобретение и аренда земли, обеспеченной коммунальным обслуживанием; земельные участки могут иметь размеры ниже официального минимума, принятого в стране.	Доказывает, что преграды в виде норм и правил городского землепользования можно преодолеть, и тогда участки, обеспеченные коммуникациями, водо- и электроснабжением, становятся более доступными для домохозяйств с низкими доходами.
Малави (Лилонгве, Блантайр, Мзузу) Малавийская федерация бездомных	<i>Предоставление земли, гибкая нормативная база.</i> Проведены успешные неофициальные переговоры с правительством по земле; продемонстрирована способность членов федерации строить добротные дома по низкой цене. Изменены официальные нормативы, важные для ценообразования.	После 2003 года около 760 участков было передано под жилищную застройку, а займы на жилищное строительство стали доступны клиентам сберегательных банков; сдерживание распространения трущоб и улучшение землепользования.
Пакистан (Оранги) Общество исследований и обучения	<i>Обеспечение жилищного удобства и комфорта.</i> Улучшение работы коммунальных дренажной и канализационной систем, профинансированное местными общинами и правительством.	Свои бытовые условия улучшили 96 994 домохозяйства в Оранги и 300 поселений по всему Пакистану. Затраты на работу могут полностью покрываться за счет исключения из процесса подрядчиков и изменения технических норм.
15 стран (Юго-Восточная Азия и Африка) Международное объединение обитателей трущоб	<i>Обеспечение жилищного удобства и комфорта.</i> Обитатели трущоб сформировали свои национальные федерации; предприняли первые шаги по строительству и улучшению качества жилья и базовых услуг.	Объединившись в группы (в основном, это женщины), которые пользуются услугами сберегательных банков, вместе с коллективным финансовым директором или общей управляющей компанией, людям легче действовать сообща и проводить переговоры о партнерстве с властями.
Таиланд (По всей стране) Институт развития гражданских организаций	<i>Обеспечение жилищного удобства и комфорта.</i> Субсидии на развитие инфраструктуры и займы на жилищное строительство для общинных организаций, сформированных семьями с низким доходом, которые обитают в трущобах.	495 строительных объектов в 957 образованиях для 52 776 домохозяйств. Действия определялись на местах каждой общиной в партнерстве с местными активистами; источники финансирования включают в себя общинные взносы.
Никарагуа (По всей стране) Программа местного развития (PRODEL)	<i>Обеспечение жилищного удобства и комфорта.</i> Совместное финансирование не крупных инфраструктурных проектов (водоснабжение, канализация, дренажная система); улучшение жилья, займы и поддержка малых предприятий.	484 новых жилых объекта улучшают условия жизни 60 000 домохозяйств. Деньги предоставлялись администрациям местного самоуправления, неправительственным организациям, общинным организациям и домохозяйствам.

Источник: Satherthwaite, 2008, подготовлено для Доклада.

Примечание: IIED = Международный институт окружающей среды и развития; НПО = неправительственная организация.

Уничтожение апартеида оказалось недостаточной мерой для сокращения неравенства. Чтобы компенсировать неравенство в доходах людей, разделенных территориально, местные власти могут субсидировать транспортные расходы детям из бедных семей, обеспечивать частные школы проездными документами, а также увеличивать расходы на содержание бесплатных государственных средних школ<sup>81</sup>.

## Стратегия урбанизации в интересах всего населения

Принцип Тинбергена предполагает, что для каждой политической реалии требуется свой собственный политический инструмент<sup>82</sup>. Применение данного принципа к политическим решениям, рассматриваемым в Докладе, подразумевает, что сколько граней у проблемы, столько должно быть и интеграционных механизмов для ее решения. Поскольку интеграционные проблемы растут вместе с последовательным прохождением стадий урбанизации, то в той же мере возрастает и количество требуемых политических инструментов. Развивающимся странам крупно повезло, что возможности внутренних рынков и управляющих структур по мере развития урбанизации тоже растут. Но все эти разные политические инструменты следует применять в нужной последовательности.

Основы для урбанизации в интересах всего населения должны быть заложены еще в самом начале данного процесса. И управлять им надо избирательно. В настоящей главе приводятся соображения, каким образом руководители могут выбирать приоритеты и в какой последовательности это делать:

- В областях зарождающейся урбанизации целью должно стать содействие естественному преобразованию села в город. На этом этапе ядром политических инструментов становятся территориально нейтральные институты, которые способствуют росту плотности в отдельных местах обитания. Такие инструменты включают в себя обеспечение гарантированного землепользования и прав собственности, базовых и социальных услуг, а также проведение макроэкономической политики, которая не отдает предпочтение одним производительным силам (крупные промышленные предприятия) в ущерб другим (малое земледелие). Политическому руководству следовало бы соблюдать нейтралитет между интересами сельских и городских районов.
- В областях со средним уровнем урбанизации быстрый рост отдельных городов приводит к скученности. Тогда в дополнение к территориально нейтральным политическим мерам, способствующим росту плотности, необходимо добавить связующие политические меры, чтобы

### ВСТАВКА 7.15 Труднобы преобразовывать или предупреждать: что срабатывает?

Если проанализировать политический опыт, накопленный двумя организациями: Программой ООН по населенным пунктам и Союзом городов, то становится очевидным, что успешные инициативы используют сразу несколько атрибутов. Среди них институциональное укрепление и согласованность действий на правительственных уровнях представляются наиболее важными.

**Укреплять институты.** Страны, добившиеся успеха в процессе интеграции трущоб в общегородскую структуру, укрепили институты и провели соответствующие вспомогательные реформы, в повестку дня которых была включена задача полномасштабного сокращения уровня бедности в городах (Индонезия, Исламская Республика Иран, Мексика, ЮАР и Турция). Некоторые страны осуществили политику социальной интеграции городской бедных в правовую и социальную ткань города (Бразилия, Чили и Колумбия), тогда как другие (например, Индия) провели реформы, способствующие предоставлению земли и жилья бедным слоям населения.

**Координация действий на уровне правительства и при сотрудничестве с частным сектором.** Страны, делающие успехи, прилагают усилия еще и для того, чтобы согласовывать действия центральных, окружных и местных властей и частного сектора (Чили, Египет, Шри-Ланка, Таиланд и Тунис). Но у городов и стран, добившихся успеха в предоставлении базовых услуг и улучшении жилищ-

ных условий, есть четко работающие механизмы наблюдения за исполнением решений, которые требуют вовлечения в это дело управленцев всех уровней. К примеру, в Камбодже, Китае и Вьетнаме существует вертикаль власти, которая снизу доверху контролирует исполнение муниципальными органами заданий по развитию инфраструктуры. С другой стороны, в Бразилии и Индонезии существует обратный порядок проведения мониторинга, при котором повышается участие граждан в планировании и принятии решений. Координация на правительственном уровне с участием частного сектора также чрезвычайно важна для успешного развертывания проектов по обновлению трущоб. Одним из примеров может служить индонезийская Программа по обновлению Кампонга. Есть аналогичные примеры и в других странах (в частности, в таких как Бразилия, Колумбия, Мексика, Южно-Африканская Республика, Таиланд и Тунис), где программы начинались весьма скромно, а затем успешно разворачивались до общенационального уровня, поскольку вовлекали в работу все уровни управления и частный сектор.

Основано на материале, предоставленном Эдуардо Лопесом Морено, руководителем Программы Глобальной городской обсерватории Программы ООН по населенным пунктам.

a. Garau, 2008.  
b. Bazoglu, 2008.

обуздать скученность и преодолеть экономические различия. Такие меры включают в себя инвестиции в транспортную инфраструктуру (чтобы улучшить связующие элементы как внутри города, так и между городами) и поощрение компаний, которые принимают решение разместиться в местах, выбранных из соображений социальной эффективности. Паролем для политиков должно стать слово эффективность.

- В районах с высоким уровнем урбанизации внутригородская разобщенность, которая вызвана одновременным существованием официально признанных поселений и трущоб, отбросов общества и преступностью, добавляется к сложным проблемам плотности и расстояния. На этом этапе в дополнение к территориально нейтральной и территориально связующей стратегиям нужны еще и пространственно-сфокусированные политические мероприятия, которые направлены обращены к внутригородской разобщенности и нацелены на преодоление препятствий, порождаемых трущобами, преступностью и ухудшением окружающей среды, – т.е. призваны улучшать качество жизни.

# Единство, а не единообразие

## Эффективные подходы к территориальному развитию



Глобализация и либерализация способны трансформировать производство внутри стран, оставляя людей сконцентрированными в населенных пунктах, к которым рынки перестали быть благосклонными. В Бразилии, Китае, Индии и в Российской Федерации изменения, происшедшие на рынках и в политике за последнее столетие, изменили судьбу многих населенных пунктов. Географические различия в экономической деятельности содействуют миграции населения из отстающих областей, концентрируя людей – включая бедных, в лидирующих областях страны. Но географически неравномерное распределение уровня жизни, порождая или углубляя разобщенность внутри страны, может приводить к конфликтам, замедляя социальное и экономическое развитие.

В этой главе, построенной на результатах исследований и выводах, представленных в предыдущих главах, рассматривается проблема принятия стратегических мер в ответ на расширяющиеся или постоянно сохраняющиеся различия в уровнях жизни населения в разных областях страны, одним из которых рынки благоволят, наделяя их большей экономической массой, и другим, которые у рынков не в почете. Термин «область» здесь, как и во всем докладе, является синонимом региона или части территории страны. Таким образом, в Главе рассматриваются спорные вопросы «регионального развития» (или «территориального развития»). Логика и опыт указывают, что те, кто определяют политику, должны выстраивать принимаемые ими ответные меры, в зависимости от серьезности проблемы.

- **В странах, где труд и капитал мобильны, экономическое расстояние между отстающими и ведущими областями следует преодолевать главным образом территориально нейтральными или универсальными стратегиями, которые для краткости называются «институтами».** Эти стратегии должны облегчить людям движение навстречу реализации их возможностей. Когда население отстающих областей невелико и в них живет незначительная доля бедных страны, тогда меры по уси-

лению миграции должны стать стержнем стратегии развития.

- **В странах, где в отстающих областях проживает значительная часть бедных, но их мобильности мало что препятствует, институты, содействующие мобильности, следует дополнять территориально-связующей инфраструктурой.** В некоторых странах в отстающих областях велика плотность населения – как и число бедных, но мало культурных, языковых и политических преград для движения потоков труда и капитала. В таком случае инвестиции в инфраструктуру, которая увеличивает потоки товаров, людей и информации способны помочь экономической концентрации и пространственному сближению уровней жизни.
- **В странах, разделенных языковыми, политическими или этническими барьерами, возможно, необходимы территориально-адресные меры воздействия.** Институты и инвестиции в инфраструктуру могут быть дополнены адресными стимулами, способными поддержать экономическую эффективность в отстающих областях, когда те стоят перед сложной тройственной проблемой: больших расстояний отделяющих их от ведущих областей с их экономическими возможностями, большой плотности населения и большого количества бедных людей, а также внутренней разобщенности, ограничивающей перемещение рабочей силы и капитала. Но такие стимулы не должны противодействовать интеграционным устремлениям, которые, следуя за проводимым институтами курсом, сводят людей в одно место и создают инфраструктуру, соединяющую отстающие и ведущие области страны.

Институты, инфраструктура и стимулы – вот три составные части успешного политического подхода к проблеме интеграции на национальном уровне. Решая, какому из вариантов интеграции отдать предпочтение, правительства должны взвешивать фискальные потери и упущенные доходы в результате действия этих инструментов. В настоящей



главе правительства предлагается организационная рамочная основа для осмысления каждого из вариантов интеграции и поиска оптимального сочетания мер воздействия.

**Новый подход.** Рассмотрение стратегий по улучшению благосостояния отстающих областей часто начинается с того, что все внимание концентрируется на самих отстающих областях, а главный акцент делается на адресных мерах воздействия или на политике «стимулирования» переноса производства в эти места. Но вместо этого любая политика в сфере территориального развития областей должна интегрировать отстающие и ведущие области. А обсуждение территориально-адресных стимулов следует вести в последнюю очередь – уже после рассмотрения территориально нейтральных политических мер, таких как перераспределение национального дохода и планирование затрат на общественные нужды, а также территориально-связующие инициативы в сфере транспорта и систем связи. Опыт развитых и развивающихся стран показывает, что без таких поддерживающих институтов и инфраструктуры применение стимулов не достигает успеха и оказывается слишком дорогостоящим.

Во многих странах децентрализация административной и фискальной ответственности повысила роль местных властей в разработке и осуществлении политических мер. Ресурсы, выделенные местным властям, должны поступать на основе соглашений, предусматривающих, что инициативы на местах способствуют росту, как националь-

ного благосостояния, так и благосостояния на локальном уровне (см. вставку 8.1).

Вынося на рассмотрение эти спорные политические вопросы, настоящая глава дает ответ на вопрос большой значимости для разработчиков политики: должны ли страны вкладывать средства в людей или же в населенные пункты? Ответ заключается в следующем: нужно инвестировать в деловую активность, которая дает наивысшую экономическую и социальную отдачу в масштабах страны. В ведущих областях надо делать акцент на инвестиции в населенные пункты – долговременные инвестиции, которые увеличивают национальный экономический рост. В отстающих областях следует увеличивать инвестиции в людей – такие инвестиции, которые стимулируют мобильность населения и ускоряют снижение бедности.

### Люди ищут возможности

На протяжении всей истории люди перемещались из мест, где условия жизни были суровыми, туда, где климат был более благоприятным, а экономические возможности более широкими. Концентрация людей в областях с благоприятными природными условиями привлекала экономическую активность в эти места, во многом помогая процветанию даже в те времена, когда начальные условия, которые сделали эти поселения экономически привлекательными, оказывались не столь значимыми. Мобильность нужна не только для благополучных и зажиточных людей. Бедные также

## ВСТАВКА 8.1 *Направлены ли политические послы Доклада против децентрализации? Нет.*

Территориально нейтральные институты служат надежной опорой для политики экономической интеграции, нацеленной на достижение пространственной эффективности и справедливости. Независимо от места проживания, людям должен быть обеспечен беспрепятственный доступ к базовым общественным услугам, таким как неотложная медицинская помощь, образование, водопровод и канализация, а также следует обеспечить безопасность. То, каким образом эти услуги предоставляются населению, зависит от конкретной ситуации в той или иной стране.

Во многих странах децентрализация возложила на местные власти больше ответственности за конечный результат в деле улучшения социального обеспечения на локальном уровне. Во Вьетнаме в 2002 г. местные власти отвечали уже почти за 50% средств, использованных на общественные нужды, тогда как в 1992 г. эта величина составляла лишь около 25%. В Китае эта величина с 1990 по 2004 г. возросла с 67 до 72%. На Филиппинах аналогичная доля выросла до 25% в 2002 г. по сравнению с 11% в 1990 г.

Проблемы возникают, когда децентрализация встает на путь осуществления территориально нейтральных мер. Тех, кто осуществляет политику на субнациональном уровне, легче

убедить израсходовать деньги на политически привлекательные действия, чем на привлечение средств в систему социального обеспечения. В странах с высоким уровнем децентрализации, таких как Бразилия, прогресс в достижении национальных приоритетов, какими являются искоренение неграмотности и всеобщее начальное образование, контролируется с помощью механизма вложения денежных средств: конституция страны определяет, что 25% средств, полученных от государственных и местных доходов от налогообложения и пошлин, вкладывается в финансирование начального образования. Однако более тщательная проверка показывает, что около 10% муниципалитетов тратят на эти цели меньше, чем прописано в конституции<sup>а</sup>.

Значительные и зримые инвестиции служат для избирателей политически весомыми сигналами того, что их представители напряженно работают. И так, как добиться, чтобы децентрализация сочеталась с территориально интеграционными политическими мероприятиями, которые здесь рассматриваются?

• **Институты** – выделение ресурсов местным властям первоначально должно основываться на затратах (именуются в виду расходы на общественные услуги), но как можно

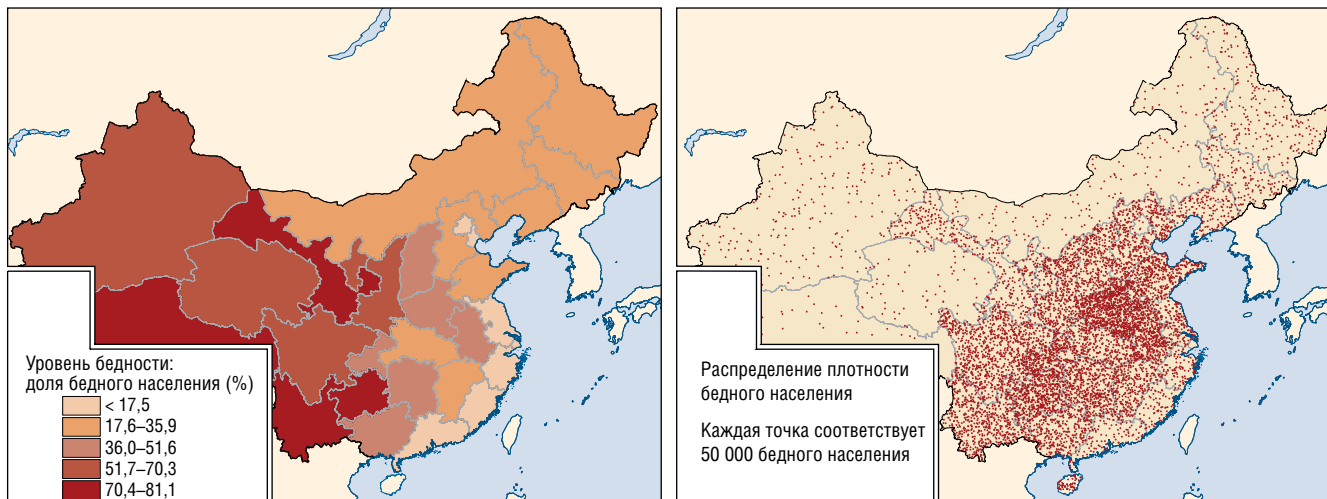
скорее – исходя из реальных возможностей – следует переходить к распределению, исходя из конечных результатов (улучшение национальных показателей Целей развития тысячелетия).

- **Инфраструктура** – чтобы одновременно извлекать максимальную пользу из инфраструктурных инвестиций и регулировать коммерческую эффективность внутри страны, общенациональный регулятор и местные власти, которых такие инвестиции касаются, должны принимать совместные решения по их структуре и планированию.
- **Стимулы** – в то время как местные власти могут быть лучше приспособлены для реальной оценки локального экономического потенциала, решение куда нацелить стимулирующие меры должно оставаться в компетенции федеральной власти, которая может расставить приоритеты по использованию ресурсов таким образом, чтобы ускорить общий рост. Как выполнять эти программы, может решаться уже на местах.

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

- a. National Bureau of Statistics, China, 2005.
- b. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE 2004.

**Карта 8.1** Уровень бедности высок во внутренних районах на западе Китая, но большинство бедного населения живет ближе к районам экономической плотности на востоке страны



Источник: авторский коллектив ДМР-2009.

Примечание: Уровни бедности и расчеты исходят из оценки для черты бедности, приходящейся в 2002 году на значение 2 долл. США в день на человека.

перебирались в районы высокой экономической плотности – в поисках лучшей жизни.

Рассмотрим современную картину распределения бедных в Китае (см. карту 8.1). Процент людей, которые живут меньше чем на два американских доллара в день, высок в западных отсталых областях страны. Однако если говорить об абсолютных величинах, то значительно больше бедных людей проживает в динамичных областях на юго-восточном побережье – областях, играющих лидирующую роль в быстрой интеграции Китая в мировую экономику. Но и в предшествующие такой интеграции времена, люди не концентрировались в негостеприимных местах, таких как Цинхай-Тибетское плоскогорье, расположенное на высоте 4 тыс. м над уровнем моря, или нагорья в центральной части страны на высоте 2 тыс. м. Ведь плоскогорья и более теплый климат вдоль побережья предоставляют более благоприятные условия для занятия сельским хозяйством и торговли.

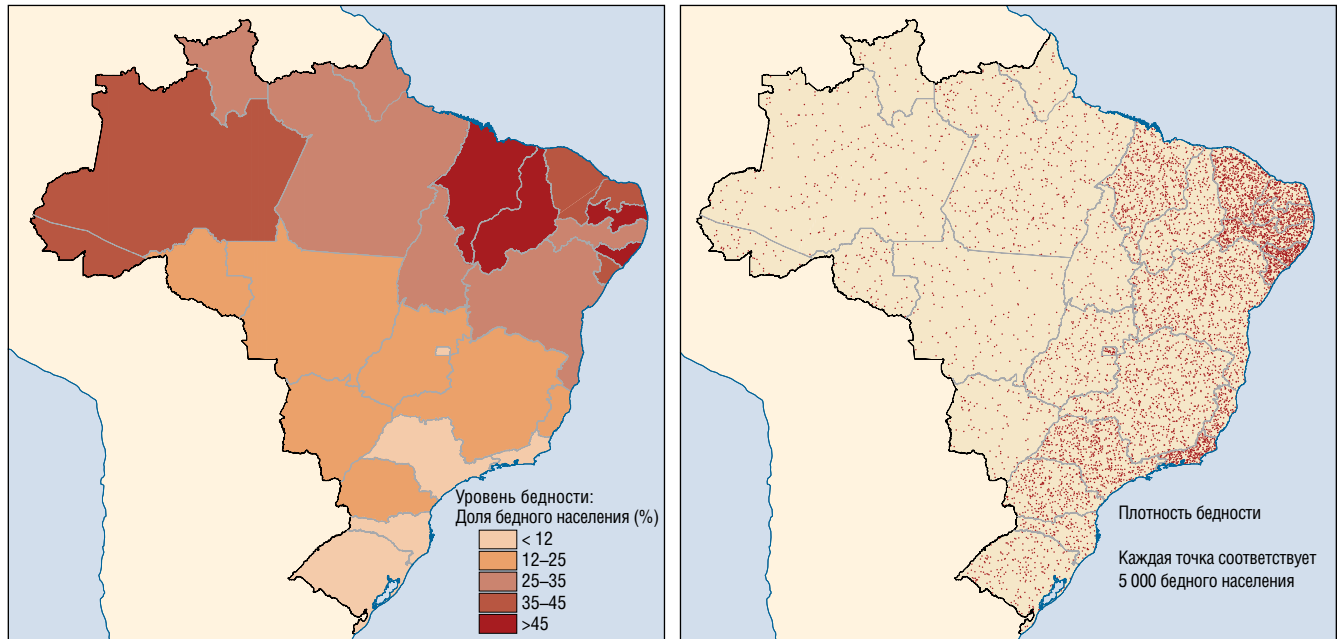
На картах многих стран также можно видеть, что масса бедности – общее количество бедных людей – и экономическая масса географически совпадают. Ява, экономически лидирующий район Индонезии, именно тот остров архипелага, где проживает большинство бедных людей страны. Острова Ява и Бали являются домом для 21 млн бедняков, что составляет около 58% всех малоимущих жителей страны. На других островах архипелага число таких жителей намного меньше: 1,3 млн человек на Калимантане, 2,6 млн на Сулавеси, 2,7 млн на в Нуса-Тенггара и 1 млн человек в Папуа. В Главе 2 показано, что у Гондураса и Вьетнама схожее (перекрывающиеся) распределение экономического производства и бедных слоев населения на географической карте стран.

Если воспользоваться более крупным географическим масштабом, то аналогичное распределение населения можно разглядеть и в пределах отсталых районов. Северо-восток Бразилии – беднейший район страны. В 1939 г. доходы на душу населения на юго-востоке страны превосходили тот же показатель на ее северо-востоке в 2,9 раза и в 1992 г. – в 2,8 раза. Восемь из десяти беднейших штатов Бразилии находятся на северо-востоке, два на севере<sup>1</sup>. Уровень бедности отчетливо высокий на аграрном северо-востоке и в районах, прилегающих к Амазонке (см. карту 8.2). Но даже на северо-востоке масса и концентрация бедности – т.е. количество бедных людей, приходящихся на квадратный километр – намного выше в городских агломерациях, расположенных вблизи побережья. И этот показатель возрастает по мере продвижения из отсталого северо-востока по направлению к динамичным областям Рио-де-Жанейро и Сан-Пауло на юго-востоке<sup>2</sup>.

В некоторых странах рыночные силы не так сильно влияют на величину мобильности. Там экономическая масса и масса бедности не столь близки территориально, как в странах вроде Китая и Гондураса. Возьмем, к примеру, Индию, где более 400 млн человек проживают в «отсталых штатах» в центре северной части страны, которая вмещает – если воспользоваться принятой в Индии границей бедности – 60% всех малоимущих граждан (см. карту 8.3)<sup>3</sup>. Трудовая мобильность в этих областях ограничена этнолингвистическими и классовыми барьерами, что, возможно, побуждало людей оставаться в своих собственных «анклавах».

Люди остаются в этих отсталых областях по целому ряду причин. Плодородная Индо-Гангская равнина привлекала людей своими тучными почвами и хорошими вну-

**Карта 8.2** Уровень бедности высок на северо-востоке Бразилии и в районах, прилегающих к Амазонке. Но бедное население сконцентрировано в районах вдоль океанского побережья



Источник: Уровень бедности по штатам, рассчитанный Филиппом Дж. Лейтом на основе данных Обзора бюджета бразильских домохозяйств (Pesquisa de Orcamentos Familiares) за 2002–2003 гг. (см. World Bank, 2007с).

тренными связями. Эти области исторически были в числе самых динамичных мест проживания в Индии, когда страна – между 1600 и 1700 гг. – производила четверть всего мирового валового внутреннего продукта (ВВП)<sup>4</sup>. Однако имевшие место в истории «несчастные случаи», такие как принуждение земледельцев этих областей отвечать за уплату поземельного налога Британской короне, постепенно разрушали и снижали производительность сельского хозяйства и инфраструктурные инвестиции<sup>5</sup>. В настоящее время Индия вновь интегрируется в мировую экономику, что проявляется в экономическом динамизме ее прибрежных и центральных областей. Эти области предоставляют удобный доступ к выполнению посреднических функций, к внутренним и международным рынкам, обеспечивают надежные и высококачественные общественные услуги, а также предлагают бизнес-среду, благоприятную для предпринимательства. Около половины всех инвестиций в промышленное производство в 2005 г. оказалось сконцентрированным всего лишь в 10 из более 3 тыс. городов этой страны – в тех местах, где лучше доступ к внутренним и международным рынкам<sup>6</sup>.

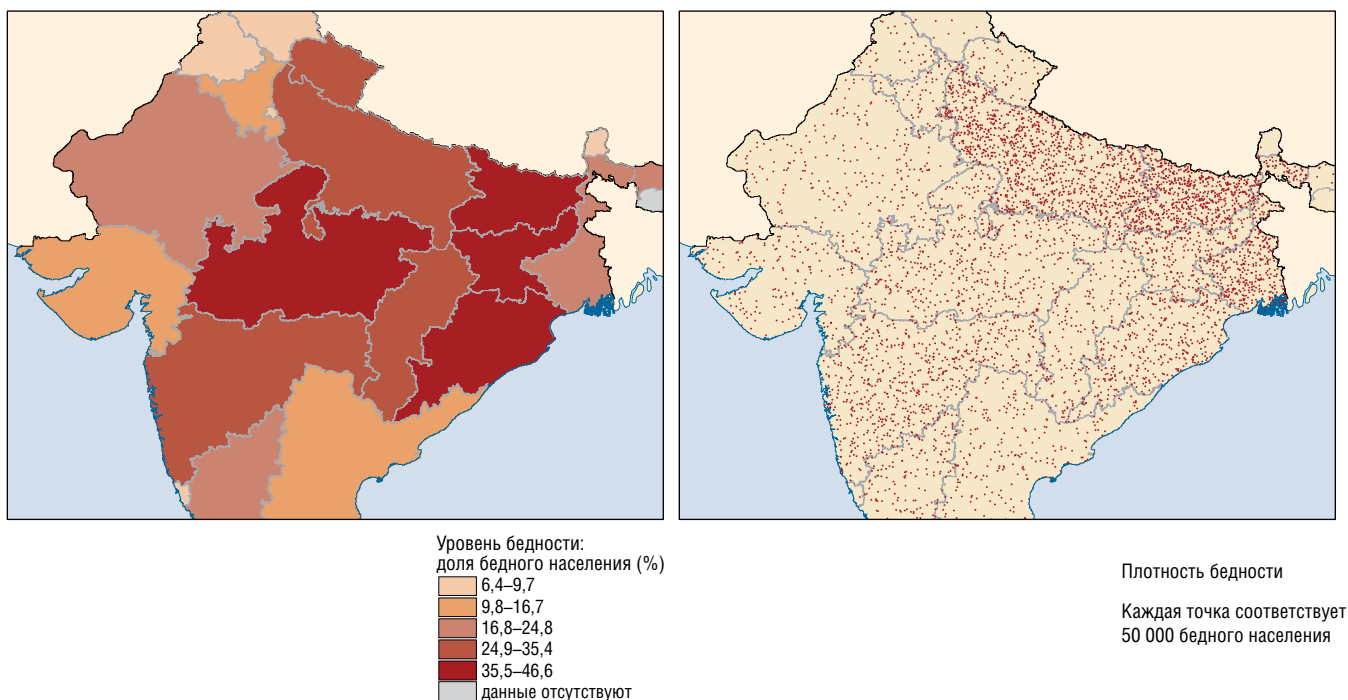
Должны ли нынешние разработчики политики пытаться исправить исторические ошибки, восстанавливая поток инвестиций в отстающие области и помогая тем вернуть былую славу? Или же им следует ускорить интеграцию Индии в мировую экономику и помочь людям в отстающих областях извлечь для себя преимущества, вытекающие из новых возможностей, кото-

рые открываются в местах с более высокой экономической плотностью?

Общенациональные дискуссии в Индии в середине 1970-х годов сосредоточились на том, что следует стимулировать территориально сбалансированный рост экономики для оживления отстающих областей с помощью субсидирования финансов, инвестиционных субсидий, развития промышленной инфраструктуры и предпочтительного лицензирования в промышленных отраслях. В последнем по времени индийском пятилетнем плане развития признается, что промышленное лицензирование терпит провалы и что оно несовместимо с экономическим ростом. Сегодня в стране больше обсуждаются вопросы интеграции и перехода к улучшению здравоохранения и образования в отстающих областях параллельно с долговременными межобластными инфраструктурными инвестициями, что позволит связать удаленный северо-восток с рынками в остальных частях страны<sup>7</sup>. Схожие меры по развитию областей были осуществлены и в других странах, внутренне разобщенных на религиозной или этнической почве, – таких как Нигерия и Эфиопия.

Стратегии, направленные на уменьшение такой разобщенности, укрепили естественное стремление людей искать места проживания, где экономические возможности более благоприятны. Посмотрите на хорошо изученное объединение двух Германий, где произошло слияние двух экономик при малом товарообмене между ними и при наличии факторов, перетягивавших

Карта 8.3 В некоторых отстающих индийских штатах высоки как уровень бедности, так и концентрация бедного населения



Источник: Основано на оценках бедности, относящихся к периоду 2004–2005 гг., которые заимствованы у Комиссии по планированию правительства Индии.

Примечание: Уровни бедности по штатам и расчеты основаны на суммарном количестве городской и сельской бедноты в период 2004–2005 гг., исходя из различных границ бедности.

людей с востока на запад страны. Возможность перемещаться у людей появилась с лета 1989 г., когда они смогли покинуть Восточную Германию через Венгрию. А с падением Берлинской стены 9 ноября 1989 г. стала доступной прямая миграция из Восточной в Западную Германию. После открытия границы 800 тыс. человек перебрались с востока на запад в течение 1989 и 1990 гг., что составило 5% населения всех восточных земель (см. вставку 8.2)<sup>8</sup>. Понятно, что объединение Германии дало старт к росту плотности. Отсюда можно предположить, что уменьшение расстояния в направлении экономической плотности повышает благосостояние людей, а трудовая мобильность служит сильнейшим механизмом для этого процесса.

### Страны в поисках единства

Во многих странах существуют территориальные различия в производительности труда и уровне бедности – в основном, благодаря экономическому расстоянию между отстающими и ведущими областями, а также в силу разобщенности вследствие политических, этнических, религиозных и языковых расхождений. Но все страны стремятся к единению, снижая барьеры внутренней разобщенности. Обзор национальных конституций 20 развивающихся стран, показывает, что движение к единению – при снижении разобщенности – является важной политической целью (см. вставку 8.2). Для Нигерии важным условием единства служит договор о том, что люди не будут подвергаться

дискриминации по половой, религиозной, этнической, языковой принадлежности или по месту их рождения. Параграф 16 Конституции Индии гласит, что «никто из граждан не должен – всего лишь на основании его вероисповедания, расовой, кастовой, половой принадлежности, происхождения, места рождения, проживания или каждой из этих особенностей – быть признан негодным или подвергнуться дискриминации в отношении принятия на работу или занятия государственной должности». В большинстве своем конституции не ставят населенные пункты на пьедестал – они, как правило, концентрируют внимание на благосостоянии и единении людей (см. вставку 8.3).

Единство не подразумевает единообразия. Например, в Индии национальный девиз: «единство в разнообразии». Однако во многих странах разработчики политики посчитали единообразие основным движущим средством достижения единства. Политика Европейского Союза (ЕС), направленная на интеграцию новых государств-членов Союза, призывает к «сплочению». Но истинная причина сплоченности – или единства – кроется в политике конвергенции, или сближения. Цели конвергенции включают в себя устранение территориальных диспропорций в экономическом развитии (экономическая сплоченность) и в доступности получения работы и доходов (социальная сплоченность). Такая «сплоченность» соответствует региональной политике ЕС, которая выделяет около 60% своего финансирования на поддержку слаборазвитых районов (туда,

## ВСТАВКА 8.2 Интеграция в Германии: сближение и концентрация за счет трудовой мобильности

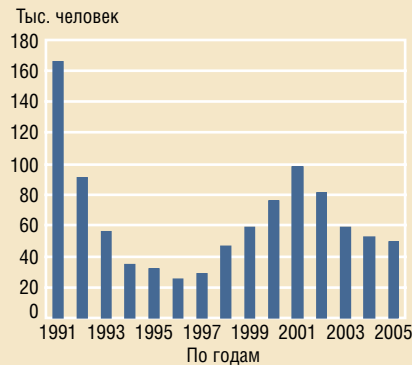
С падением Берлинской стены в 1989 г. стала возможной прямая миграция из Восточной в Западную Германию. Открытие границы привело к тому, что 400 тыс. человек переехали с востока на запад страны в 1989 и затем в 1990 г., т.е. приблизительно 5% всего населения немецких земель на востоке (см. рис. слева). Позднее доходы там и там начали сближаться, и этот процесс замедлился. В 2001 г. спад производства в Германии вновь привел к тому, что 100 тыс. человек покинули восточные земли и переехали в западные. К 2007 г. уже более 1,7 млн человек переехали с востока на запад (из общего количества жителей восточных земель, которое к моменту падения Берлинской стены составляло 17 млн человек).

Миграция привела к предсказуемому результату: доходы в обеих частях Германии сблизились (см. рис. справа). В то время как в 1992 г. распределение доходов населения по стране было четко двухуровневым, где восточные земли представляли самый низ, к 2005 г. эти различия сгладились. Хотя земли на востоке все еще расположены в левой части распределения, их экономическое расстояние до западных земель сократилось.

Сближение по уровням доходов привело к еще более удивительным результатам. Почти все земли, где молодых женщин больше, чем молодых мужчин, расположены в экономически динамичных областях Германии. Там же находятся и более сильные высшие учебные заведения (см. карту внизу). В 2004 г. в восточной части Германии (включая Берлин) в возрастной группе от 18 до 29 лет на каждые 100 мужчин приходилось всего лишь 90 женщин.

### Миграция населения из Восточной Германии в Западную стала возможной после падения Берлинской стены

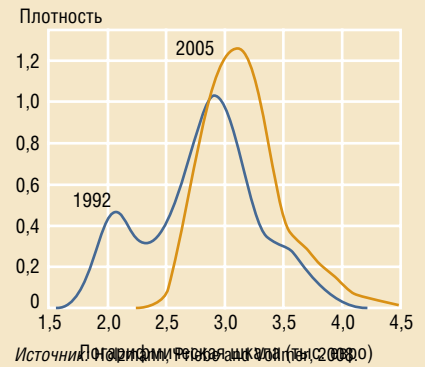
Величина чистой миграции населения из Восточной в Западную Германию в 1991–2005 гг.



Источник: Federal Statistics Office of Germany, 2007.

По какой причине женщины из восточной Германии перемещались в экономически динамичные области, тогда как мужчины оставались в отстающих областях? Тому есть два объяснения. Во-первых, женщины в среднем лучше успевают и в школе и высшем учебном заведении, что облегчает им и учебу, и поиск работы в экономически более динамичных частях Германии. Во-вторых, женщинам значительно труднее, чем мужчинам, найти при-

### Сближение величины доходов населения германских земель было заметным в 1992–2005 гг.

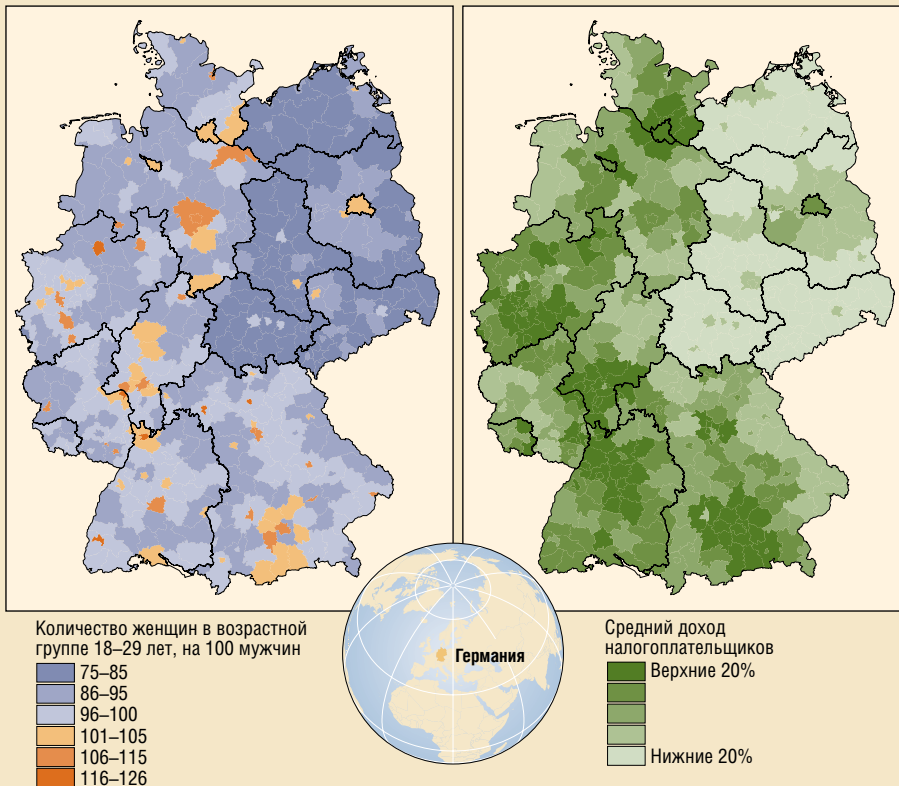


Источник: Федеральный статистический орган Германии (2006)

влекательную работу вблизи места жительства в отстающих областях, поскольку в этих областях, как правило, преобладают традиционно мужские занятия в сельском хозяйстве, обрабатывающих отраслях промышленности и в строительстве.

Источник: авторский коллектив ДМР-2009, на основе данных Kroehnert and Vollmer, 2008.

**Женщины отправлялись на запад в поисках экономических возможностей: в 2003 г. в восточной части страны женщин было меньше, чем мужчин (слева), а в западной части страны доходы налогоплательщиков были выше (справа)**



Количество женщин в возрастной группе 18–29 лет, на 100 мужчин

- 75–85
- 86–95
- 96–100
- 101–105
- 106–115
- 116–126

Средний доход налогоплательщиков

- Верхние 20%
- Нижние 20%

Источник: Kroehnert, Medicus, and Kinglotz 2006.

Источник: Федеральное статистическое управление Германии.

### ВСТАВКА 8.3 Конституции призывают к единству, а не к единообразию

Национальные конституции отражают эволюцию политического дискурса в большинстве стран и определяют границы взаимодействия между государством и его гражданами. Из рассмотрения конституций 20 развивающихся стран вытекает, что все они подчеркивают значимость национального единства как важной общегосударственной цели. Единообразие в экономическом развитии всех районов упомянуто лишь в одной – бразильской конституции. Всеобщая доступность начального образования и базового медицинского обслуживания являются конституционными нормами для большинства стран.

Выдержки из параграфов конституции трех африканских стран высвечивают ту значимость, которую общества в целом придают национальному единству и интеграции:

**Нигерия:** «Да будут девизом Федеральной Республики Нигерия слова Единство и Вера, Мир и Прогресс». Параграф 15-й, пункт 2. – «Таким образом, национальная интеграция должна активно поддерживаться, тогда как дискриминация на почве различий по месту рождения, половому, религиозному, статусному, этническому или языковому признаку или их совокупности должна быть запрещена». Параграф 15-й, пункт 3. – «Во имя продвижения к национальной интеграции государство

обязуется: (а) предоставлять на это достаточно средств и поощрять неограниченную мобильность для людей, товаров и услуг на территории всей Федерации; (б) гарантировать весь объем гражданских прав для каждого гражданина на всей территории Федерации».

**Кот-д'Ивуар:** Параграф 30-й – «Республика Кот-д'Ивуар является единой и неделимой, светской, демократической и социально направленной. Республика обязуется обеспечивать равенство перед законом всех без исключения в отношении происхождения, расы, половой или религиозной принадлежности человека. Она уважает все вероисповедания и все убеждения. Для нее законом становится: «Власть народа, осуществляемая народом и в интересах народа».

**Уганда:** Параграф 3-й – «(i) Все государственные органы и народ Уганды трудятся для укрепления национального единства, мира и стабильности. (ii) Должны быть предприняты максимальные усилия для интеграции всех народов Уганды при одновременном признании существования их этнического, религиозного, идеологического, политического и культурного разнообразия».

Бразильская конституция призывает к территориально-сбалансированному экономическому развитию, дает руководящие указа-

ния способствовать движению капитала в отстающие области. Однако перенесение этих указаний на практику не принесло ожидаемого экономического выигрыша. И эти программы оказались дорогостоящими. Конституционные фонды – знаменитая программа экономического развития областей – предоставили между 1990 и 2002 гг. субсидируемый кредит в размере более 10 млрд долл. США, чтобы помочь компаниям обосноваться в отстающих областях. Неэффективность данных мер воздействия оценена в настоящей главе.

*Источник:* авторский коллектив ДМР-2009; основано на обзоре конституций 20 развивающихся стран.

а. В числе этих государств: Аргентина, Боливия, Бразилия, Колумбия и Мексика (регион Латинская Америка и Карибский бассейн, LAC); Кот-д'Ивуар, Гана, Нигерия, Уганда (африканский регион, AFR); Бангладеш, Индия, Непал, Пакистан (регион Южная Азия, SAR), Казахстан, Польша, Российская Федерация (регион Европа и Центральная Азия, ЕСА); Китай, Индонезия, Филиппины (Восточная Азия и тихоокеанский регион, EAP) и Арабская Республика Египет (регион Ближний Восток и Северная Африка, MENA).

где ВВП на душу населения меньше 75% его среднего значения по ЕС)<sup>9</sup>.

Политика сплоченности ЕС, на которую приходится 35% всех затрат этого союза, переводится в практику посредством структурных фондов (90% затрат) и фонда сплочения (10% затрат). Общий пакет мер «Повестка дня-2000» принят с выделением 18 млрд евро, предназначенных для фондов сплочения Греции, Ирландии, Португалии и Испании. Еще 22 млрд евро предназначены для новых государств-членов ЕС ввиду их вступления в эту организацию в 2004 г.<sup>10</sup> Задачи, поставленные в «Повестке дня-2000», включают в себя развитие и перестройку отстающих областей, развитие приграничных областей и областей, испытывающих промышленный упадок, а также адаптацию и модернизацию образовательной системы и системы профессиональной подготовки<sup>11</sup>. Политика сплоченности направлена на улучшение экономических показателей в конкретных областях, чтобы помочь им встать вровень со всем Европейским Союзом.

Выделение столь масштабных средств на поддержку интеграции, возможно, отражает изменение общей картины предпочтений, оказываемых государствами-членами ЕС (особенно теми, чьи граждане платят по этим счетам), но стимулируют ли эти политические меры всеобщее развитие? Не платят ли они за «неправильные» активы? Аналитическое исследование показывает, что такие расходы не вполне отвечают задаче максимального общеэкономического роста, поскольку направлены на создание и поддержание территориального экономического

выравнивания, а не накопления. Не особенно подходят эти траты и как средство решительного подъема экономики отстающих областей. Традиционные мероприятия в рамках политики сплоченности, которые обеспечивают создание «прочной» инфраструктуры и помощь фирмам, вряд ли смогут повысить конкурентоспособность отстающих областей<sup>12</sup>. Уход от этих программ в пользу поддержки образовательных программ и институционального развития могло бы принести значительно больше пользы.

Попытка воспользоваться одним и тем же инструментом, чтобы решать сложную двойственную проблему внутренней и внешней конвергенции, скорее всего, приведет к тому, что стратегия утратит сосредоточенность. В четвертом отчете ЕС об экономической и социальной сплоченности дается беспристрастная оценка процессу конвергенции по регионам и по отдельно взятым странам<sup>13</sup>. В период 1995–2004 гг. в ЕС наблюдалась тенденция совокупной конвергенции, причем у вновь принятых государств-членов союза с более низким ВВП на душу населения этот показатель рос быстрее, чем в среднем для стран ЕС-27. Однако если обратиться к более детализированному двухуровневому Перечню территориальных единиц для статистической отчетности (NUTS) – в большинстве стран субнациональные области по размеру превосходят территориально-административные единицы, – то видно, что содержатся в Перечне результаты демонстрируют слабую эффективность целевых инвестиций в улучшение экономических показателей отстающих областей. В

более благополучных странах группы ЕС-15 количество людей, проживающих в отстающих областях, осталось почти неизменным: около 32 млн человек, что составляет примерно 8% от их общего количества. Если же обратиться к новым государствам-членам ЕС, то там наблюдается международная конвергенция доходов в расчете на душу населения. Но концентрация экономического производства среди всех членов Европейского Союза – новых и старых – возрасла за счет рыночных сил, которые обеспечивали более быстрый экономический рост именно в ведущих областях каждой из этих стран. Действительно, доходы на душу населения в некоторых районах ряда новых государств-членов ЕС – Братиславский край в Республике Словакия, Центральная Венгрия, Мазовец-кий край в Польше и Западная Словения – выросли до величин, превышающих 75% от среднего по ЕС значения этого показателя.

Ирландия применила другой подход к вложению средств, выделенных ей ЕС. Вме-

сто того чтобы пытаться использовать эти деньги одновременно и на подъем страны до международного уровня и на распределение производства по всей стране, Ирландия сосредоточилась на достижении одной цели – национальном экономическом росте. Будучи поначалу одной из беднейших европейских стран, она в настоящее время одна из самых богатых (см. вставку 8.4). В период с 1991 по 1998 г. Ирландия была одной из стран – которая относилась к разряду территорий первой очереди по поддержке со стороны Евросоюза<sup>14</sup>. Когда страна в июле 1999 г. переросла порог душевого ВВП в 75% от среднего по ЕС, она создала две региональных «сцепки»: одна в приграничной-центральной-западной части страны и вторая в южной и восточной. Но по сравнению с Грецией, Португалией и Испанией, тремя другими странами, которые также оказывалась помощь в рамках стратегии сплочения, территориальная концентрация экономики в Ирландии выросла<sup>15</sup>.

#### ВСТАВКА 8.4 Для каждой задачи – свой способ решения: Ирландия воспользовалась финансами ЕС для международной конвергенции

В период 1977–2000 г. ВВП на душу населения в Ирландии вырос с 72% от среднего по ЕС до 116%. Что стояло за этим успехом?

После вступления в Европейский Союз в 1973 г. Ирландия к концу 2003 г. получила примерно 17 млрд евро из структурного фонда и фонда сплочения Евросоюза. При получении от Евросоюза первых двух циклов финансирования вся страна попала в разряд Области первоочередной важности. Между 1993 и 2003 г. фонды сплочения поддержали 120 инфраструктурных проектов на сумму примерно 2 млрд евроа. Выбор этих проектов был основан на национальном плане развития, сфокусированном на инвестициях в разумную с точки зрения экономики инфраструктуру, которая стимулировала долговременный рост национальной экономики. В частности, инвестиции планировались осуществить в ведущие области и в создание связей между ведущими и отстающими районами, какими являются дороги М50 (Дублинская кольцевая автодорога), М1 (Дублин-Белфаст), а также в развитие дорог N4 (Дублин-Слайго), N7 (Дублин-Лимерик) и N11 (Дублин-Рослэр).

Кроме того, ирландцы вложили средства в образование, профессиональное обучение и повсеместную постоянную переподготовку на протяжении жизни по всей Ирландии, обеспечивая инвесторов благоприятными условиями для ведения бизнеса по всей стране. Обладая квалифицированной рабочей силой и хорошим материально-техническим обеспечением, Ирландия сделалась привлекательным местом для американских компаний, желающих дотянуться до европейских рынков. В 2004 г. фирмы из США, которые обосновались в Ирландии, произвели товаров и услуг, в основном предназначенных для европейских потребителей, на 55 млрд американских долларов.

Быстрая конвергенция Ирландии, по доходам поставившая страну в число европейских лидеров, сопровождалась территориальной концентрацией экономической активности. По сравнению с другими странами, подпитывае-

мыми фондами сплочения, – Грецией, Португалией и Испанией – экономическая концентрация в Ирландии росла значительно сильнее (см. рис. внизу). И, соответственно, намного быстрее рос доход на душу населения. В 1977 г. в Греции, Ирландии и Испании доход на душу населения составлял примерно 9 тыс. долл. США, в Португалии – 6 тыс. долл. США. В 2002 г. в Португалии такой доход равнялся 11 тыс. долл. США, в Греции и Испании приблизился к 15 тыс. долл. США. А в Ирландии доход на душу населения вырос до 27 500 долл. США.

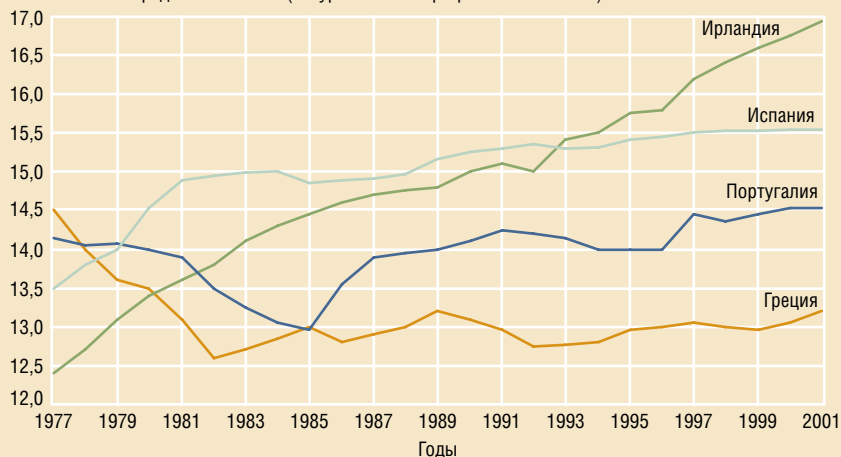
На сегодняшний день почти все новые государства-члены Евросоюза, расположенные в Восточной Европе, попадают под финансовую поддержку ЕС. Им следовало

бы взять на вооружение пример ирландцев и воспользоваться предоставляемыми финансовыми средствами для международной конвергенции, а не для территориально-сбалансированного экономического роста в пределах своих границ, отложив эту задачу на более поздний период.

Источник: Dall'Erba, 2003, авторский коллектив ДМР-2009. a. Ireland's National Development Plan (NDP) 2000–2006.

#### За счет быстрого роста ирландских доходов, экономическая концентрация возрастает по всей стране

Отклонение от среднего значения (натуральная логарифмическая шкала)



Источник: Dall'Erba, 2003, Группа подготовки ДМР 2009.

### Рамочная основа стратегии для интегрирования отстающих и ведущих областей

Люди ищут возможности, а страны стремятся к единству. Стратегии, интегрирующие отстающие и ведущие области, могут помочь и тем, и другим. Этот раздел обозначает контуры стратегии в помощь те, кто разрабатывает политику. В нем предлагается соподчиненная комбинация институтов, инфраструктуры и стимулов, предназначенная для решения сложных внутренних проблем, создаваемых плотностью, расстоянием и разобщенностью. При правильном использовании комбинация из предлагаемых мер способна помочь странам извлечь экономические выгоды от роста концентрации экономической активности, а заодно получить социальные, политические и экономические выигрыши, связанные со сближением уровней жизни отстающих и ведущих областей.

Те, кто определяет политику, зачастую считают экономическую концентрацию несовместимой с территориально справедливым распределением материального благосостояния, и стремятся снизить концентрацию с помощью территориально-адресных мер воздействия. Многие правительства борются с рыночными силами, которые способствуют концентрации людей в узлах экономической плотности. В соответствии с индонезийской программой трансмиграции, людей пытались переселить с густонаселенной Явы в районы с меньшей плотностью населения на Калимантане, Папуа, Сулавеси и Суматре. На пике этого процесса – между 1979 и 1984 гг. – было переселено 535 тыс. семей, или почти 2,5 млн человек. Цель виделась в том, чтобы способствовать «сбалансированному демографическому развитию» и уменьшить бедность, предоставляя землю и новые экономические возможности для бедных безземельных поселенцев. Однако эта

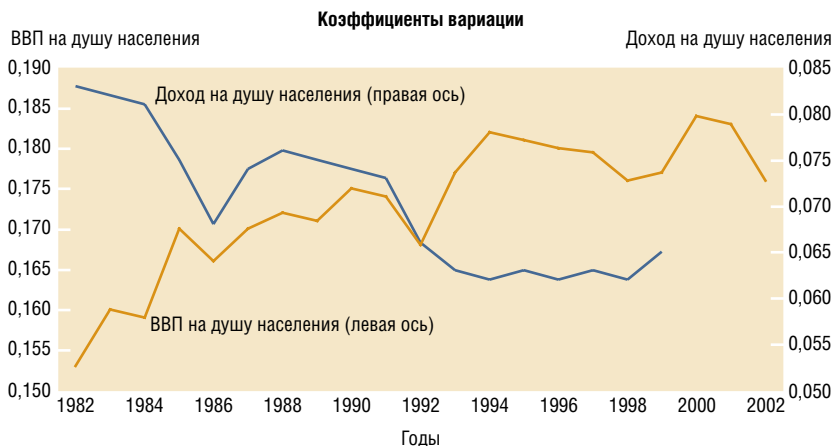
программа почти не оставила никого следа в плотности населения Явы, а также, несмотря на высокую затратность, не уменьшила бедность среди мигрантов сколько-нибудь заметным образом<sup>16</sup>.

Полагаться исключительно на территориально-адресные меры воздействия – общераспространенная ошибка. Значительно лучше делать ставку на институты, которые действуют без суеты и шума. Во Франции концентрация экономической массы и конвергенция чистых доходов (после уплаты налогов) в ведущих и отстающих областях происходили одновременно (см. рис. 8.1). Похоже, что положительный эффект там достигался не территориально-сфокусированными вмешательствами, а благодаря территориально нейтральному, или «универсальному» прогрессивному налогообложению доходов, социальными страховками и пособиями по безработице. Хотя территориальная особенность не является предметом детального рассмотрения для таких политических мероприятий, их воздействие и результативность могут в значительной мере зависеть от расположения области. Являясь основой для экономической интеграции, такие «институты» фиксируют получаемые выгоды и переводят плоды конвергенции в материальное благосостояние.

Даже если брать ЕС в целом, то возрастающее неравенство рыночных доходов его членов в период 1985–1995 гг. было частично скомпенсировано прогрессивным налогом и политикой перераспределения доходов. Рост доходов квалифицированных работников был сдержан более высокими налогами, а неквалифицированные работники получили материальную помощь в виде денежных трансфертов<sup>18</sup>. Аналогичным образом, прогрессивная налоговая система в Соединенных Штатах уменьшила диспропорции между чистыми доходами в разных штатах страны, тогда как производство становилось более концентрированным. Хотя величина этих территориальных диспропорций со временем сильно менялась вместе со сменой политики правительства (см. вставку 8.5).

Опыт ЕС и Соединенных Штатов при решении проблемы территориальной справедливости с помощью территориально нейтральной системы налогообложения, представляется поучительным. Конечно, скептики могут считать, что охват системой налогообложения в развивающихся странах мал, и что слабость налоговых ведомств и широкое распространение там неформальной экономики снижают потенциальные выгоды от прогрессивного налогообложения. Но не стоит забывать, что столетие назад, когда Соединенные Штаты только что ввели у себя систему налогообложения, они во многом походили на теперешние развивающиеся страны. Население там было в основном сельское, и в 1910 г.

Рисунок 8.1 Франция извлекает выгоду от растущей концентрации экономического производства и уменьшает территориальные диспропорции за счет располагаемого дохода



Источник: Martin 2005.



### ВСТАВКА 8.5 Налогообложение против территориального неравенства? Федеральная система взимания подоходных налогов в США

Прогрессивный федеральный подоходный налог в Соединенных Штатах сократил неравенство в доходах среди населения. Непредусмотренный эффект уменьшил неравенство доходов в разных штатах, показав, что территориально нейтральные политические меры могут оказаться точным инструментом для уменьшения территориальных неравенств.

Данные, полученные в Налоговом управлении США, показывают, насколько принятый в стране подоходный налог уменьшил территориальное неравенство. Чтобы понять это, заметим, что сначала доход до вычета налогов для наивысшего процентия доходополучателей, делится в каждом штате на показатель индивидуального дохода в США. Величина этого дохода берется из публикации Бюро экономического анализа. Затем дисперсионное отношение доходов, вычисляется для доходов после вычета налогов. После этого рассчитывается разница между величинами

отношений доходов до и после вычета налогов для двух групп: в Группу 1 попадают те 10 штатов, где самые высокие доходы до вычета налогов, а в Группу 2 – те, где самые низкие. На нижнем рисунке показано, как меняется разница в чистом доходе между наиболее богатыми и наиболее бедными штатами. Изменение величины дохода, непосредственно подпадающей под налогообложение, демонстрирует, каким образом налоговая система США помогает сократить неравенство в доходах между американскими штатами.

Самой высокой ставка налогообложения была в 1918 г., когда она приближалась к 77%, чтобы финансировать военные действия. После Первой мировой войны эти ставки снижались. Опустившись до 24% в 1929 г., ставка налогообложения для наиболее крупных доходов во времена Великой депрессии вновь полезла вверх (-26% в 1940 г. по сравнению с -7% в 1930 г. для Группы 1). Когда во

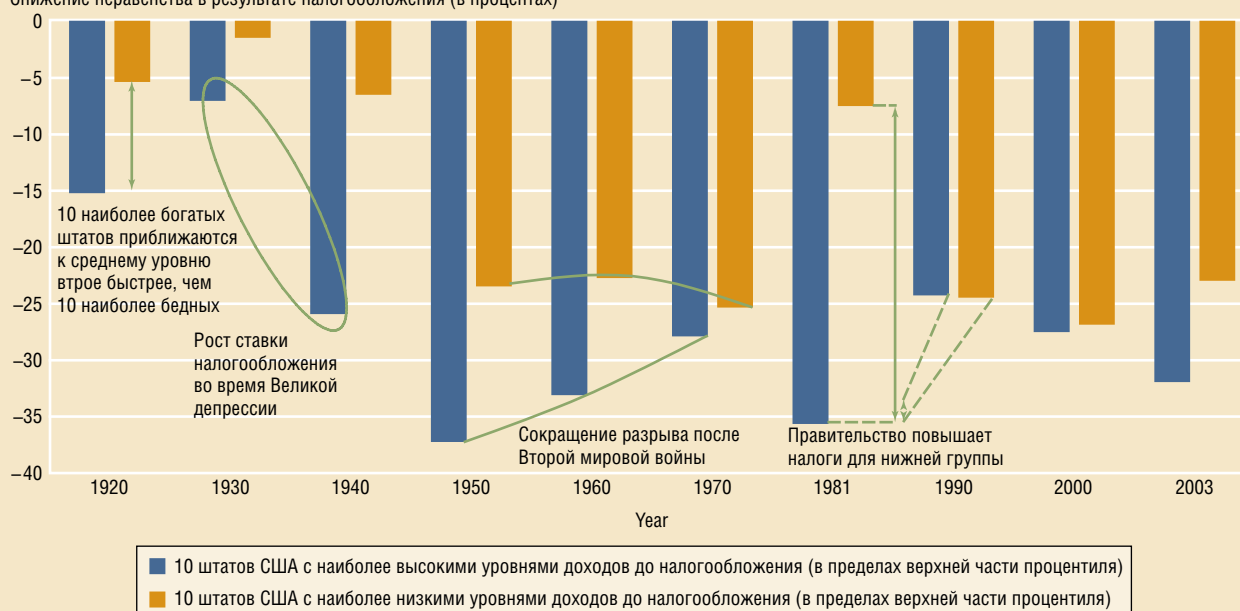
время Второй мировой войны Конгресс США предложил ввести налог на заработную плату для целей социального страхования и поквартальную уплату налогов, система прогрессивного налогообложения была упрощена. Но эти меры по уменьшению неравенства начали выдыхаться в период 1950–1970 гг. После кратковременного усиления эффекта от их действия в конце 1970-х, последовало его падение в 1980-е и 1990-е гг.

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

а. Хотя в каждом из штатов обе эти группы включают в себя 1% самых богатых, следует помнить о резком отличии уровней богатства в разных штатах. К примеру, в 1940 г. доход около 47 тыс. долл. США, указанный в налоговой декларации делал его подателя одним из 1% наиболее богатых жителей в штате Миссисипи, тогда как в округе Колумбия с таким доходом он бы вошел в 10% наиболее богатых.

Не фокусируясь исключительно на территориальных отличиях, федеральная система налогообложения США сокращает территориальные диспропорции

Снижение неравенства в результате налогообложения (в процентах)



Источник: Авторский коллектив ДМР-2009, на основании анализа, выполненного Эстель Соммелье.

всего лишь 28% этого населения жило в крупных городах с их предместьями<sup>19</sup>. В 1925 г. в американской автомобильной отрасли платили 0,72 долл. в час. Налоговых поступлений и доходов в казну было мало, лишь 10% семей в 1916 г. заполняли индивидуальную налоговую декларацию, тогда как сегодня таких семей 93%.

Некоторые данные, полученные из развивающихся стран, до некоторой степени подтверждают затруднительность перераспределения доходов через систему прогрессивного налогообложения, и то, что адресность расходов в соответствии с уровнем индивидуальных или семейных доходов и уровня

средней ставки налогообложения важнее для перераспределения национального дохода. Таким образом, высокопродуктивная система пропорционального налогообложения, возможно, обладает более сильным выравняющим воздействием, чем низкопродуктивная система прогрессивного налогообложения<sup>21</sup>.

Территориально нейтральный налог и трансфертная политика формируют основу государственной стратегии по пространственной интеграции страны и помогают извлечь выгоду из процессов концентрации и конвергенции. Но одних этих мер может быть недостаточно. Странам, с учетом их национальных особенностей, требуется более

широкий инструментарий для внутренней интеграции. Проблему экономической интеграции можно представить как сокращение расстояния между людьми – особенно малоимущими – и их экономическими возможностями. Неверное территориальное распределение плотности населения и барьеры для мобильности работающих и предпринимателей между ведущими и отстающими областями, воздвигаемые внутренней разобщенностью, еще более усложняют задачу.

В общих чертах, рамочная основа мер по экономической интеграции включает в себя следующее:

- **Институты (территориально нейтральные мероприятия).** Данный термин используется здесь для того, чтобы обозначить меры, не имеющие ясно очерченной территориальной направленности, но приводящие к последствиям, которые могут различаться от места к месту, от района к району. К ним относятся такие общенациональные стратегии как система налогообложения доходов, внутригосударственные фискальные отношения, управление землей и жилищным рынком, а также система образования, здравоохранения, централизованного водоснабжения и канализации, а также другие инициативы правительства.
- **Инфраструктура (территориально связующие мероприятия).** Используемый здесь термин служит для сокращенного обозначения всех инвестиций, предназначенных для того, чтобы связывать между собой населенные пункты и обеспечивать базисные бизнес-услуги, такие как общественный транспорт и коммунальные предприятия. К ним относится развитие сети межобластных автомагистралей и железных дорог, что способствует торговле товарами и, кроме того, совершенствует информационные и коммуникационные технологии, которые, в свою очередь, увеличивают поток информации и идей.
- **Стимулы (территориально сфокусированные мероприятия).** Используемый здесь термин включает в себя территориально-адресные мероприятия для стимулирования экономического роста в отстающих областях. К ним относятся субсидирование капиталовложений, налоговые вычеты, локальное регулирование, развитие местной инфраструктуры и целевые инвестиции, связанные с изменениями климата, такие как особые правила, связанные с экспортом производственных зон.

Набор этих интеграционных инструментов – институтов, инфраструктуры и стимулов заполняет промежуток между универсальными и территориально-адресными мероприятиями. Каждая из названных трех

категорий может включать в себя налоги, государственные расходы и регулирование.

Неблагоприятная физическая география, как правило, увеличивает экономическое расстояние, сокращая торговлю товарами, оказываемые услуги и потоки рабочей силы, финансов и информации, усложняет оказание социальных услуг. В Папуа-Новая Гвинея, где транспортная система расчленена труднопроходимой гористой местностью, среднее время передвижения из сельской общины до ближайшей дороги составляет два с половиной часа, а до ближайшей остановки общественного транспорта – более трех часов<sup>22</sup>. Во многих суровых местах Перу сеть общественного транспорта развита слабо<sup>23</sup>. К таким же местам относятся «экстремальная зона» (*Zonas Extremas*) на западе Чили, Верхний Египет, пограничные районы Непала и северо-восток России. В этих краях из-за очень суровых природных условий уровень бедности может быть высоким. Но по тем же причинам – если государственная политика или общественно-политические причины не препятствуют исходу людей, а стимулы не соблазняют там остаться – в этих районах проживает мало людей.

Интеграция уменьшает экономическое расстояние между отстающими областями и более динамично развивающимися территориями. Наиболее удачные шаги в этом направлении, соизмеряющие экономическую эффективность с политическими возможностями, учитывают конкретные особенности страны. К наиболее значимым обстоятельствам здесь относятся плотность населения в отстающих областях и то, до какой степени внутренняя разобщенность ослабляет рыночные силы. Там, где в отстающих областях живет мало людей, как на северо-востоке России, интеграционная политика должна отличаться от той, что проводится на северо-востоке Бразилии, где отстающие области густо населены. Если у населения отстающих и ведущих областей общий язык и обычаи, как в Бразилии и Китае, то проведение интеграционной политики требует меньших усилий, чем в областях, где языковые, этнические или религиозные отличия разобщают части страны, как в Индии или Нигерии.

В Бразилии фактор расстояния между отстающим северо-востоком и ведущим юго-востоком сочетается с фактором высокой плотности населения в прибрежных районах на северо-востоке. Но многие жители северо-востока (*Nordestinos*) открыли для себя экономические возможности, переместившись в направлении динамичного юго-востока. 4 млн жителей Большого Сан-Пауло – выходцы с северо-востока<sup>24</sup>. Это говорит о высокой плотности населения на северо-востоке и здоровых рыночных силах, связанных с мобильностью труда. Все это стало возможным бла-

годаря таким факторам, как общий язык и общая национальная принадлежность.

Вновь обратимся к картам Индии, где в некоторых отстающих областях высокая концентрация бедного населения и высокий уровень бедности (см. карту 8.3). Интеграционные процессы в этих районах особенно усложняются, когда субнациональные группы населения возникают по принципу этнических, языковых или социальных отличий<sup>25</sup>. Возможность выхода из таких групп для людей ограничен, поскольку существуют местные предпочтения и дискриминация по отношению к особым группам (см. главу 5). Рыночные силы, определяющие фактор мобильности, там оказались ослабленными внутриполитической и социальной разобщенностью – о чем, в частности, свидетельствует враждебность, которую работники из штата Бихар встречают в более преуспевающих частях Индии. В таких странах к числу сложных интеграционных проблем относятся преодоление экономического расстояния, неправомерно сложившейся на местах плотности населения, а также внутренняя разобщенность.

С помощью территориальных оценок расстояния, плотности и разобщенности, которые характеризуют сложившиеся в стране условия, можно разработать суггестивную таксономию, позволяющую помочь странам скроить интеграционные политические программы с учетом особенностей их национальной экономической географии. В этой систематике можно различить страны, по крайней мере, трех типов:

- **1-й тип:** страны с малонаселенными отстающими областями
- **2-й тип:** единообразные страны с густонаселенными отстающими областями
- **3-й тип:** страны с внутренней разобщенностью и густонаселенными отстающими областями

Такая таксономия подходит для характеристики отстающих районов в большинстве стран. Но здесь необходимы две оговорки. Во-первых, отстающие области в ряде стран могут быть настолько неоднородны, что их трудно безошибочно отнести к одному из этих трех типов. Северо-восток Таиланда густонаселен и удален от центральной части страны с высокой экономической плотностью. А малонаселенный юг является домом для его мусульманского меньшинства. В Индии отстающий северо-восток малонаселен, тогда как в отстающих районах Центральной Индии находится две трети индийской бедноты. Во-вторых, страны, отнесенные к 1-му типу (с малонаселенными отстающими областями), могут быть едины или внутренне разобщены. Однако интеграционные стратегии для этих двух типов стран – единообразные страны с малонаселенными отстающими областями, такие

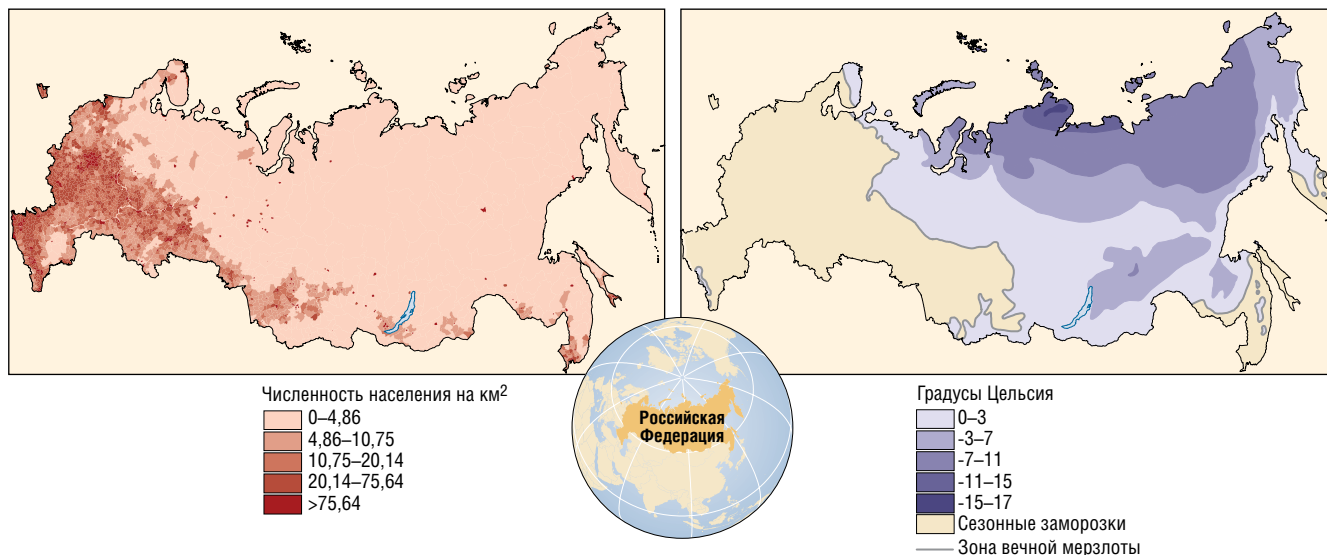
как Россия, или разобщенные с малонаселенными отстающими областями, такие как Филиппины, – не будут отличаться.

### **Каждому измерению проблемы – свой инструмент**

**Институты преодолевают расстояние.** В странах с малонаселенными отстающими областями проблема интеграции, в основном, одна и состоит в сокращении экономического расстояния. В таком случае универсальные меры – территориально нейтральные по своей конструкции и действующие на национальном уровне – способны выполнить значительную часть задачи по успешной экономической интеграции. В эту категорию развивающихся стран входят Чили, Китай, Гана, Индонезия, Кения, Мексика, Монголия, Казахстан, Россия, Шри-Ланка, Уганда и Вьетнам. Основная цель таких мероприятий – подтолкнуть людей к переселению в места с экономическими возможностями. Скажем, по мере продвижения России от планового хозяйству к рыночному, стране придется сворачивать доставшуюся ей по наследству политику индустриализации своей огромной территории. Еще сегодня миллионы людей получают субсидии на то, чтобы жить в «холодных» и изолированных местах на северо-востоке страны (см. карту 8.4), где они не могут воспользоваться преимуществами новых экономических возможностей, которые открылись в динамичных западных областях<sup>26</sup>.

Приоритетами для универсальной стратегии должны стать коррекция искажений, допущенных земельными рынками, отмена ограничений на мобильность и обеспечение основных общественных услуг, таких как базовое образование, здравоохранение, централизованное водоснабжение и канализация. Цены, связанные с продажей земли, – включая оплату, стоимость изыскательских работ и оплату передачи земли – могут сделать такие транзакции чрезвычайно дорогостоящими. В России цена за геодезические изыскания в частном секторе эквивалента двухгодичной минимальной зарплате. Эти цены могли замедлить миграцию за счет уменьшения возможности для не очень состоятельных людей вкладывать деньги в операции с землей<sup>27</sup>. Китайская система регистрации домохозяйств (система хукоу) служила и служит преградой для миграции из села в город. Не имея городского хукоу, сельские переселенцы в городских районах не имеют права на получение бесплатного государственного образования и медицинской помощи. Это способно порождать огромную межобластную разницу в уровнях заработной платы. В недавнем исследовании отмечается, что если бы отменили такие ограничения на мобильность, то это привело бы к перемещению рабочей силы из одних областей в другие, сократило разницу в уровне зарплат и снизило неравен-

**Карта 8.4** В Российской Федерации самая высокая плотность населения в экономически подвижных и более теплых западных районах, хотя часть людей в качестве коммунистического наследия осталась в холодных внутренних районах



Источник: Плотность населения: Fay, Felkner, Lall, 2008; толщина льда: National Snow and Ice Data Center, 2007.

ство доходов<sup>28</sup>. Однако величина извлекаемых при этом выгод зависела бы от отклика городского рынка недвижимости на дополнительные запросы вновь прибывших.

Для некоторых стран характерно наличие малонаселенных отстающих областей и внутренней разобщенности. В Лаосской Народно-Демократической Республике этническая разнородность может явиться причиной малой мобильности труда. Во Вьетнаме, ведущем районе страны, относительно низкий уровень бедности, тогда как в северных и южных провинциях этот уровень выше (см. карту 8.5). Но малоимущие распределены по стране весьма равномерно. В подобных случаях ответные политические меры должны быть территориально нейтральными. При этом особые усилия следует прикладывать для обеспечения равного доступа к общественным услугам для тех, кто проживает в этих районах. Афганистан и Таджикистан – еще два примера стран с внутренней разобщенностью и малонаселенными отстающими областями.

В других странах может быть мало отстающих областей, где низка населенность и есть разобщенность. В Индонезии – стране, объединенной по иному принципу, такие места проживания как Асех считаются отстающими областями. Там разобщенность ослабляет мобильность труда и капитала. Те, кто определяют политику, могут поддасться на соблазн создания экономических стимулов для компаний в этих областях, чтобы компенсировать недостаточный фактора мобильности, однако при этом следует учитывать сопутствующее такому процессу возникновение анклавов развития и углубление существующей разобщенности. Взамен этого, могут оказаться более подходящими как с экономической, так и с политической точек зрения, инициативы, способствующие

экономической интеграции за счет увеличения фактора мобильности. К числу примеров можно отнести территориально-адресные программы, направленные на улучшение системы образования, и законодательные меры, выравнивающие возможности людей, что позволяет труженикам из отстающих областей не сталкиваться с дискриминацией по отношению к ним на рынке труда в других частях страны.

**Институты и инфраструктура способны преодолеть проблемы расстояния и плотности.** Когда расстояние в отстающих областях сочетается с высокой плотностью населения, тогда также необходима территориально-связующая инфраструктура. В числе стран, попадающих в данную категорию, Бангладеш, Бразилия, Колумбия, Арабская Республика Египет, Таиланд и Турция. Изоляция от рынков, расположенных в более динамичных частях страны (или мира), может уменьшить благосостояние потребителей, поскольку жители сталкиваются с более высокими ценами из-за рыночной фрагментации, а доступ к рынку для работников и хозяев уменьшается. В принципе, инфраструктурные инвестиции, направленные на связь периферийных областей с рынками, должны поднять и благосостояние потребителей, и эффективность производства.

В случаях, когда наблюдается значительная концентрация малоимущих в отстающих областях, к территориально нейтральным институтам, которые способствуют росту мобильности труда и капитала и обеспечивают предоставление базисных услуг, необходимо добавить меры, облегчающие предпринимателям в отстающих областях доступ к рынкам. Хотя миграция и поможет поднять уровень территориальной эффективности и справедливости, но при наличии большого количества малоимущих в

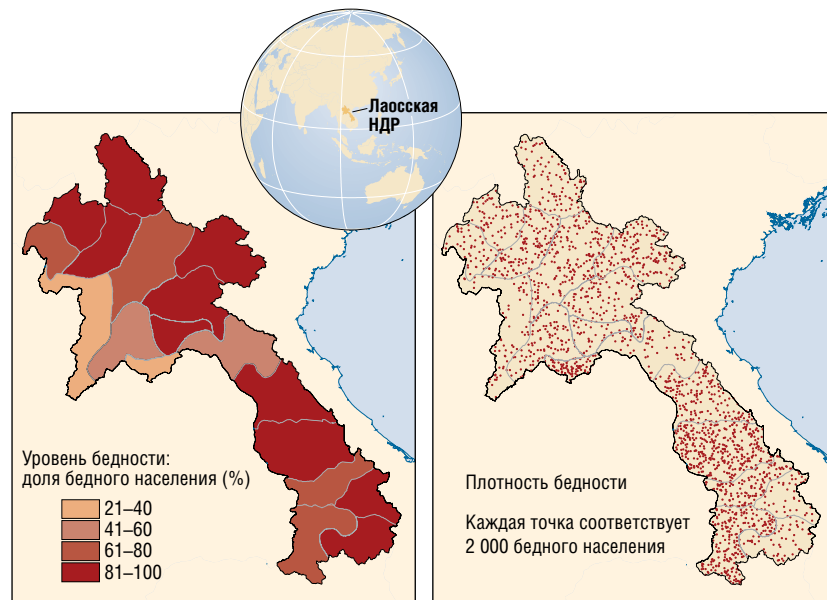
отстающих областях такой процесс мог бы занять много времени (см. главу 5). Если улучшить инфраструктурные связи между отстающими и ведущими областями, то – благодаря облегчению доступа к рынку – это может привести к расцвету некоторых видов деятельности в отстающих областях. Но эти же связи способны привести к росту концентрации экономической активности и в ведущих областях, поскольку фирмы, которые ценят выгоды от агломерации, теперь смогут издалека дотягиваться и работать на рынках отстающих областей (см. главу 6). Виды деятельности, которые соответствуют более качественной инфраструктуре в отстающих областях, – это те, что не являются представителями агломерационной экономики: земледелие, переработка сельхозпродукции, а также трудоемкие обрабатывающие отрасли, такие как производство изделий из кожи и лесоматериалов (см. главу 4).

Чтобы осмыслить, каким образом инвестиции в инфраструктуру улучшают структурную связанность, полезно подумать о мере доступа к рынку, что и определяет размеры и плотность рыночных центров, а также качество транспортных сетей, которые соединяют с этими центрами населенные пункты, расположенные в разных местах. Величина такой меры приходит из модели тяготения, используемой для анализа торговли между областями и между странами с учетом взаимодействия между двумя территориальными единицами (в частности, населенными пунктами). Такое взаимодействие считается пропорциональным их размерам (имеется в виду величина плотности населения или экономической плотности) и обратно пропорциональным расстоянию между ними (см. вставку 8.6).

Рассмотрим это на примере Арабской Республики Египет. Географическое расположение поселений там диктовалось природным доминирующим фактором сдерживания – доступом к воде. Большинство людей и в ведущих областях вокруг Каира и Александрии, и в отстающих областях Верхнего Египта вокруг Асуана и Кены живут вдоль Нила (см. карту 8.6). Также как и в густонаселенной прибрежной зоне Бразилии, институты, занятые интеграцией Египта, необходимо еще дополнить связующей инфраструктурой, чтобы обеспечить и территориальную эффективность производства, и территориально справедливое распределение материального благосостояния.

Проблема использования связующей инфраструктуры для интеграции периферийных областей с национальными рынками имеет длинную историю. Когда инвестиции в такую инфраструктуру сочетаются с деятельностью институтов по национальной интеграции, то инвестиции могут окупиться. Конгресс Соединенных Штатов в 1965 г. принял Закон о развитии района Аппалачей. Закон полагался на территориально ней-

**Карта 8.5** В Лаосской Народно-Демократической Республике уровень бедности высок вне центрального района, а бедное население рассеяно по отдаленным общинам



Источник: Richter, van der Weide и Souksavath, 2005.

Примечание. В пределах каждой провинции точки нанесены случайным образом и не отражают распределение населения по территории.

тральные институты и связующую инфраструктуру, чтобы 22 млн человек, обитающих в этой отстающей области, охватывающей территорию 13 штатов, интегрировать со всей страной<sup>29</sup>. Базовая стратегия совмещала в себе проведение территориально координированных социальных программ и создание материальной инфраструктуры. По Закону от 1965 г. 85% всех ассигнований выделялось на строительство автомагистралей – что представлялось решающим моментом перед постановкой других социально-экономических задач – и последовательно, год за годом – вплоть до середины 1990-х годов – на эти цели было израсходовано более 60% выделенных средств. Другая часть инвестиций шла на строительство больниц и реабилитационных центров, на сбережение и правильное использование земли, на рекультивацию шахтных отвалов, на меры по предупреждению наводнений и рациональному использованию водных ресурсов, на оснащение заведений профессионально-технического образования и работы по очистке сточных вод. В период 1965–1991 гг. общая сумма индивидуальных доходов и зарплата в графствах района Аппалачей росли в среднем на 48 процентных пунктов быстрее, чем у их экономических «сестер». Население района росло на 5 пунктов быстрее, а доход на душу населения рос на 17 пунктов быстрее<sup>30</sup>.

**Институты, инфраструктура и стимулы преодолевают расстояние, плотность и разобщенность.** Когда страны сталкиваются с разобщенностью, вызванной этнолингвистической или религиозной разнородностью, действие фактора мобильности может оказаться слабым

### ВСТАВКА 8.6 Плохой доступ к рынкам на отстающем мексиканском юге

Количественная информация об интеграции районных или местных рынков скудна. Сводные статистические данные – такие как протяженность дорог в штате или провинции или же расстояния по прямой до портов или городской агломерации – дают слабое представление о сложных проблемах, связанных с транспортной сетью на национальном или областном уровне. Чтобы поправить ситуацию, используем географическое представление мексиканской транспортной сети и исчисленный индекс доступности для каждого муниципалитета (*municipio*) страны. Такой показатель служит простой мерой потенциальной рыночной интеграции.

В этом индексе суммируются размер потенциального рынка, до которого можно добраться из заданной точки с определенной плотностью, и качество транспортной сети в данном районе. Для любой географической точки страны это величина суммарного населения городских центров, окружающих данную точку, отнесенная ко времени передвижения, которое надо затратить, чтобы попасть из данной точки в такой центр. Вычисления проведены с использованием современной,

в оцифрованном виде карты транспортной инфраструктуры, заимствованной у Национального института статистики и географии (*Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI*)<sup>3</sup>. Для каждого сегмента дороги в используемой базе данных отмечено число полос для движения транспорта и то, имеют ли они твердое покрытие, – а для железнодорожных линий указано число путей. В каждой категории автомобильной или железной дороги оценены средние скорости передвижения, чтобы вычислить, сколько времени потребуется на преодоление каждого сегмента этой транспортной сети<sup>4</sup>. Данные о численности городского населения, взятые из базы данных INEGI, содержат сведения о местоположении и численности населения примерно 700 мексиканских городов и агломераций. В этих городских центрах в 1968 г. проживало около 68 млн, а в 2000 г. – 97 млн мексиканцев.

На карте рыночной доступности (внизу) видно, что высокие значения индекса доступности располагаются повсюду в Федеральном округе и вблизи него благодаря высокой концентрации населения и инфраструктуры. Четверть всего ВВП в Мексике формируется

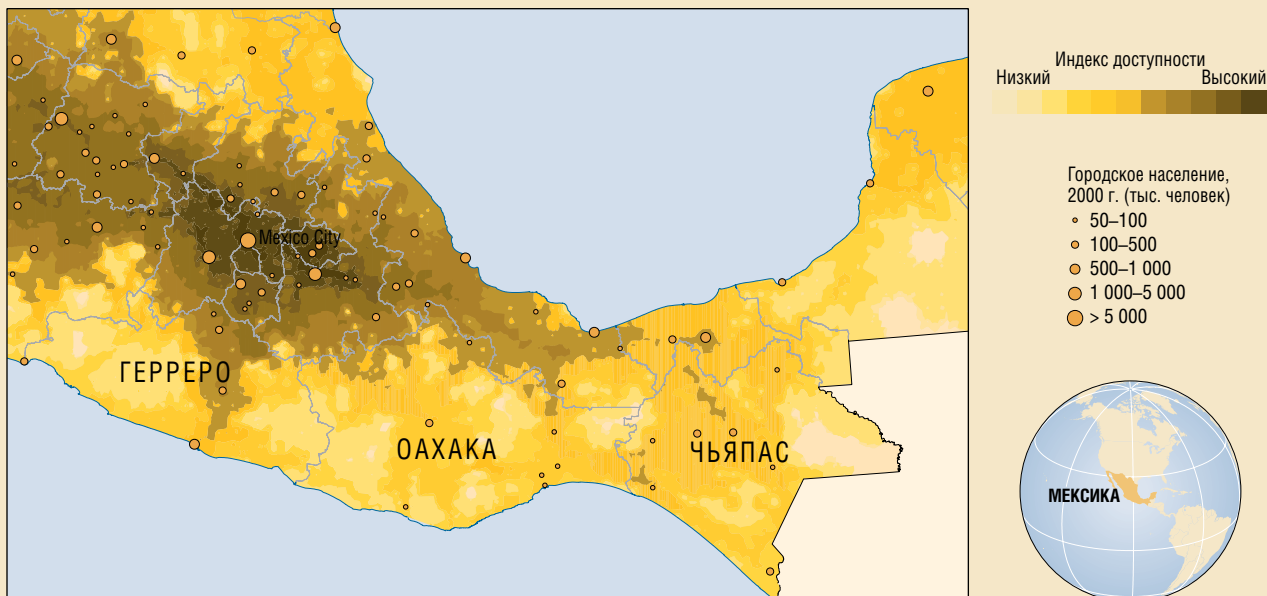
в зоне двухчасовой транспортной доступности до центра Федерального округа. В южных штатах страны Чиapas, Гуэрреро, и Оахака, где находятся беднейшие районы, рыночная доступность низка.

Источник: Deichmann, Fay, Koo and Lall, 2004.

а. Автодорожная и железнодорожная сети Мексики в оцифрованном виде включают в себя информацию о 171 тыс. км автодорог. Из них 84 тыс. км – дороги с покрытием, 51 тыс. км – дороги без покрытия и 36 тыс. км – проселки и накатанные колеи. Общая длина отмеченной железнодорожной сети составляет примерно 14 тыс. км. Эти данные вычислены с помощью геоинформационной системы (ГИС) на основе оцифрованных карт в масштабе 1: 1 000 000 и не всегда совпадают с данными официальной статистики.

б. Использование такого параметра как время передвижения для транспортной сети является более точной мерой доступности по сравнению с гораздо более простым измерением расстояния по прямой, чем пользовался, например, Hanson (1998).

#### Доступ к рынку в Мексике выше всего вблизи национальной столицы и ниже всего в отстающих южных штатах страны



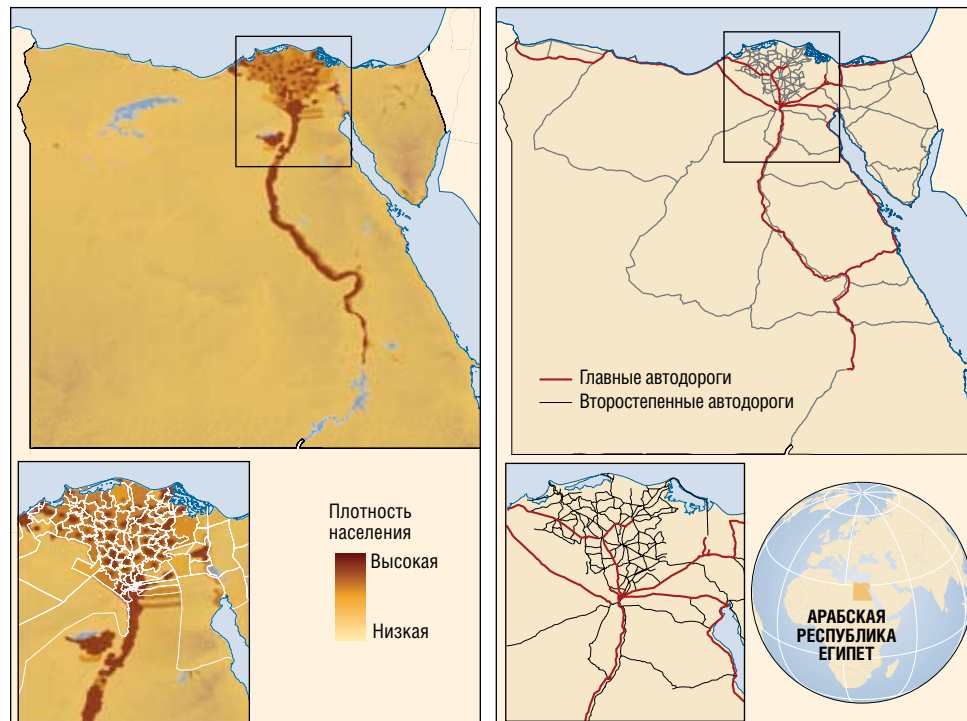
Источник: Deichmann, Fay, Koo и Lall, 2004.

даже на относительно коротких расстояниях. В качестве примеров могут служить Индия и Нигерия. В таких случаях территориально сфокусированные стимулы нуждаются в подкреплении институтами и инфраструктурой, чтобы поддержать экономическое производство в отстающих областях. Как правило, в набор используемых стимулов входят финансовые стимулы и субсидии, особые экономические зоны, регламентирование размещения промышленных отраслей и мероприятия по оздоровлению инвестиционного климата.

Лишь немногие страны сталкиваются с тройственной проблемой расстояния,

плотности и разобщенности. Тем не менее, стимулы по поддержанию экономического развития в отстающих областях распространились широко. Полученный при этом опыт оказался плачевным<sup>31</sup>. В значительной степени это произошло потому, что стимулы тогда использовались в качестве основного инструмента, а не дополнительного к интегративным институтам и инфраструктуре. В большинстве случаев территориально-адресные стимулы вообще не нужны, если цель стратегии состоит в интеграции ведущих и отстающих районов, а не в поддержке промышленного производства в неблагоприятных для этого местах.

**Карта 8.6** В Арабской Республике Египет высокая плотность населения в отстающих районах, и чтобы помочь территориальной интеграции, там нужна связующая инфраструктура



Источник: World Bank, 2008b.

В Таблице 8 приведена сводка возможностей политики для осуществления интеграции на локальном уровне. При этом используется калиброванная по значимости комбинация из институтов, инфраструктуры и стимулов. Формируя политику, руководители должны держать в уме три отправные точки при конструировании интеграционных стратегий. Во-первых, меры стратегии должны быть сфокусированы главным образом на повышении материального благосостояния людей, поддерживая их в поиске экономических возможностей, где бы они ни появились. Во-вторых, такие меры должны помогать единению страны в долгосрочной перспективе. Внутренняя разобщенность может на короткое время затормозить экономическую интеграцию, но снижение уровня разобщенности следовало бы считать долгосрочной целью. В-третьих, мероприятия, направленные на устранение сдерживающих факторов, которые связаны с разобщенностью, не должны непреднамеренно усиливать действие этих факторов. К примеру, устанавливая для отстающих областей свои особые законы о земле и труде или о школьном образовании, можно ослабить экономическую и политическую интеграцию.

### Рамочная основа в действии

В этом разделе представлены рамки для рассмотрения вопроса о том, каким образом разные страны использовали особые меры стратегии по интеграции отстающих и ведущих областей.

### Институты, которые содействуют переселенческим инвестициям

**Инвестирование в человеческий капитал.** Всеобщность предоставления начального образования и базисных услуг в области здравоохранения видится очевидным для широкого круга развивающихся стран. Это вытекает из обзора их национальных конституций, что в Докладе рассматривалось выше. К примеру, конституции провозглашают: начальное образование должно быть бесплатным и универсальным, т.е. всеобщим, независимо от местожительства. А дополнительные национальные законы устанавливают, сколько лет обучения входит в понятие завершить начальное образование. В странах, раздираемых конфликтами, или там, где внутренние конфликты только что закончились, базовое образование рассматривается как инструмент национального примирения или обеспечения территориальной целостности.

Несмотря на такое законодательство, качество образования, здравоохранения и уровни бедности значительно отличаются от области к области во многих странах, особенно в Азии и Африке. В Китае, где индекс развития человеческого потенциала (учитывающий совокупность уровней развития образования, здравоохранения и доходов) для ведущей области в 2003 г. был 0,97 – что близко к этому показателю в республике Корея. Тогда как тот же индекс для отстающего района в Китае был 0,59 – примерно такой же, как в Лаосской НДР (см. рис. 8.2).

Таблица 8.1 Для каждого измерения свой инструмент – политические рамки развития района или области

	Тип страны		
	Малонаселенные отстающие районы	Густо населенные отстающие районы в странах без внутренней разобщенности	Густо населенные отстающие районы в странах с внутренней разобщенностью
Примеры (страны)	Чили, Китай, Гана, Гондурас, Пакистан, Перу, Российская Федерация, Шри-Ланка, Уганда, Вьетнам	Бангладеш, Бразилия, Колумбия, Араб. Респ. Египет, Мексика, Таиланд, Турция	Индия, Нигерия
Размеры интеграционной проблемы	Экономическое расстояние (1-И)	Экономическое расстояние Высокая плотность населения в отстающих районах (2-И)	Экономическое расстояние Высокая плотность населения и внутренняя разобщенность (3-И)
Какие политические меры должны содействовать решению проблемы	Мобильность труда и капитала	Мобильность труда и капитала Рыночная интеграция для товаров и услуг	Мобильность труда и капитала Рыночная интеграция для товаров и услуг Отдельные виды экономической активности в отстающих районах
<b>Политические приоритеты</b>			
<b>Территориально нейтральные институты</b>	Подвижные рынки земли и труда, безопасность, программы образования и здравоохранения, безопасная для здоровья вода и канализация	Подвижные рынки земли и труда, безопасность, программы образования и здравоохранения, безопасная для здоровья вода и канализация	Подвижные рынки земли и труда, безопасность, программы образования и здравоохранения, безопасная для здоровья вода и сливная канализация
<b>Территориально-связующая инфраструктура</b>		Межрайонная транспортная инфраструктура Информационные и коммуникационные услуги	Межрайонная транспортная инфраструктура Информационные и коммуникационные услуги
<b>Территориально-адресные стимулы</b>			Стимулы для сельского хозяйства и промышленных отраслей по переработке сельхозпродукции Ирригационные системы Профессиональная подготовка рабочей силы Автодороги местного значения

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

В Главе 2 указывалось, что эти разрывы несколько лет назад были еще больше.

Развитие человеческого капитала существенно вне зависимости от того, направлены ли меры политики на предоставление работы по месту проживания людей, или же они нацелены на поощрение людей к перемещению к месту работы. Одну из основных выгод приносит помощь людям, живущим в отстающих областях, когда им помогают перебраться в районы с лучшими экономическими возможностями. В России огромные экономические и географические расстояния между отстающими областями и потенциально желанными тормозят миграцию. Каждый дополнительный год образования, сокращая экономическое расстояние, приводит к увеличению миграции из отдаленных районов на 40%<sup>32</sup>. По мере того как Бразилия осуществляла трансформацию своей экономики от аграрной к промышленной в период с 1960 по 2000 гг., миграционные потоки из ее отстающего северо-востока в направлении динамичного юга и юго-востока росли. Люди, живущие на северо-востоке и имеющие, по крайней мере, начальное образование мигрировали чаще тех, кто был менее образован<sup>33</sup>.

Полагают, что один из наиболее крупных успехов внутренней политики Соединенных Штатов заключается в росте числа афро-американцев, охваченных школьным образованием после их «Великого переселения» с юга. В 1900 г. 90% афро-американцев жило на юге США. И лишь 4,3% родившихся там, жило в других местах. К 1950 г. данный

показатель на юге снизился до 68%, а 19,6% родившихся в этот районе, его покинули. Данные переписи населения 1900, 1940 и 1950 гг. говорят о том, что более образованные люди мигрировали с большей вероятностью, поскольку полученное ими образование повышало их осведомленность о возможностях удаленных рынков труда и их собственных способностях вливаться в отличающуюся от привычной для них местной обстановки социальную и экономическую среду. И такое знание снижало издержки<sup>34</sup>. В другом американском социологическом исследовании прослеживается перемещение людей в период между 1968 и 1982 гг. Оказывается, люди с более высоким уровнем образования менее склонны к смене профессии, но более склонны к территориальному перемещению. Человек с образованием на уровне колледжа готов был географически перемещаться в три раза чаще человека со школьным образованием на уровне восьмой ступени или ниже<sup>35</sup>.

Предоставление широких миграционных возможностей создает стимулы для более значимых инвестиций в человеческий капитал: люди принимают во внимание возможность получения отдачи от полученного образования не только там, где живут, но и в других местах. Если в отстающих областях получение лишь школьного образования, то потенциальные мигранты будут вкладывать средства в дополнительный человеческий капитал, предугадывая, какие виды работ в лидирующих районах потребуют от них дополнительных знаний и навыков.



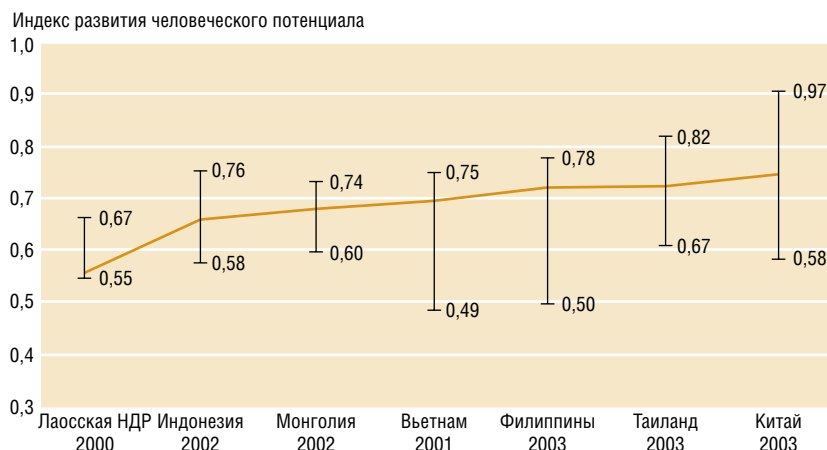
Работодатели в ведущих районах, скорее всего, отдадут предпочтение образованным работникам, которые ощущают себя более «способными», чем остальные работники из отстающих районов. В Соединенных Штатах доля заявлений о приеме в высшие учебные заведения афро-американских школьников была значительно выше в южных штатах, которые прежде испытали большой миграционный отток. Рост уровня более ранней миграции объясняет 7,4 процентное увеличение доли заявлений о приеме в ВУЗы от афро-американцев в период между 1910 и 1930 гг. Поскольку все большее число афро-американцев переселялось с юга, миграция стала обычным и доступным делом, и в ответ на это росло количество поданных школьниками заявлений о приеме в высшие учебные заведения.

Школьное образование оказывает сильное воздействие на материальное благосостояние, как, например в Бразилии. В девяти ее северо-восточных штатах, где наихудшее качество образования, там и доходы ниже, чем в остальных частях страны. Грамотных в этих девяти штатах в среднем менее 42% по сравнению с 49% в других штатах, а неграмотных в среднем вдвое больше, чем по стране (18% по сравнению с 9%). Различием в школьном образовании объясняется разница более чем наполовину в величине доходов между северо-востоком и ведущим юго-востоком. Если бы жители на северо-востоке в массе своей имели такой же образовательный профиль, как и на юго-востоке, то средний доход на северо-востоке Бразилии мог бы вырасти более чем наполовину, перемещаясь с 62% от среднего значения по стране к 93%<sup>36</sup>.

Правительственные программы – наподобие той, что касается всеобщего начального образования в Уганде, зачастую отражают национальные приоритеты. Действие угандийской программы проявилось в росте числа заявлений о приеме в вузы, поданных на севере – беднейшей области страны (см. вставку 8.7). Но для улучшения качества образования нужны дополнительные усилия общества, поскольку предоставление услуг в северных районах обходится дороже. В отстающих районах слабы возможности для выполнения Программы и наблюдается неполное использование выделенных средств, и, тем не менее, разрыв между «региональными нуждами» и ассигнованиями, выделяемыми с самого верха правительством, со временем лишь увеличивается. Хотя это явление можно посчитать и территориально адресными общественными затратами, однако в рамках политики, которая ориентирована на *конечный результат*, такие политические усилия следует рассматривать как территориально нейтральные.

**Передаточные механизмы для предоставления общественных услуг.** Перераспределение денежных средств, исходящее от высших эшелонов власти, способно

Рисунок 8.2 Уровень жизни может значительно отличаться в ведущих и отстающих районах



Источник: Gill и Kharas, 2007.

сократить диспропорции в финансовом наполнении и предоставлении общественных услуг, находящихся под субнациональной юрисдикцией. При размещении этих средств следует руководствоваться, по крайней мере, тремя критериями:

- **Потребность.** В районы с более низкими доходами должно бы приходиться больше инвестиций, но более богатые районы также могут потребовать дополнительные ассигнования, связанные с необходимостью решать проблемы растущей у них численности населения и скученности.
- **Эффективность.** Для районов с более высокой отдачей от инвестиций следовало бы выделять больше ассигнований.
- **Равенство.** Затраты выравниваются посредством количества предоставляемых ассигнований так, чтобы общественные инвестиции не давали преимуществ ни одному из районов.

Трансферты, основанные на необходимости в финансовой помощи, способны улучшить предоставление общественных услуг в отстающих областях, поскольку местные базы налогообложения могут и не давать достаточных доходов. Трансферты денег сверху на более низкие уровни власти способны помочь в обеспечении примерно одинаковой доступности общественных услуг для жителей по всей стране. Такие денежные трансферты особенно важны для местных властей, которые сильно зависят от федеральных денег для покрытия своих расходов. С помощью трансфертов финансируется около 60% субнациональных затрат в развивающихся странах с переходной экономикой и примерно одна треть в странах-членах Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). В Индии центральное правительство трансфертами финансирует 30% всех государственных затрат. В Китае деньги, перечисленные по направлению центр-провинция и провинция-локальный

### ВСТАВКА 8.7 *Всеобщее начальное образование в Уганде увеличило посещаемость школ в ее северных областях*

Решение угандийского президента Мусевени ввести всеобщее начальное образование (ВНО) в 1996 г. сделало Уганду первой африканской страной, возведшей эту меру на институциональный уровень. ВНО уничтожило плату за обучение и взносы в родительско-учительские объединения и в фонды поддержки школьных зданий. Это привело к огромному росту числа учащихся в начальной школе, причем в процентном отношении рост был максимальным среди самых малоимущих слоев населения, а количество учащихся девочек с 1992/1993 учебного года по 2002/2003 учебный год утроилось. В отстающей северной области страны доля девочек, поступающих в школу, поднялась с 40 до 73%.

ВНО произвело выравнивающий эффект в отношении доступности, но не в отношении качества преподавания и полученных знаний. В северной области большая нехватка учителей, маленькая учительская зарплата и ограниченная образовательная инфраструктура, а также учебные материалы невысокого педагогического уровня – и все это является причиной низкого качества образования. К тому же бюджетные ассигнования в расчете на душу населения не всегда отражают затраты на предоставление услуг в этой области. Пространственно нейтральной программе образования, где особое значение придается результативности, не следует быть географически нейтральной.

*Источник: Bird and Higgins, 2008.*

уровень, в 2003 г. составили 67% провинциальных, 57% префектурных и 66% окружных затрат и затрат более низкого уровня<sup>37</sup>.

Таким образом, правила выделения трансфертов оказывают большое влияние на возможности роста благосостояния людей в разных областях. Однако внутригосударственные трансферты, которые финансируют значительную часть субнациональных расходов, редко делают из соображений достижения территориальной справедливости. Действительно, значительные трансферты направляются в области, где люди и так уже получают высококачественные услуги (см. вставку 8.8).

Трансферты, направляемые в отстающие области, в целях бюджетного выравнивания финансируются за счет чистых налоговых поступлений жителей ведущих областей. В литературе, посвященной фискальной конкуренции, принято считать, что более высокие налоговые ставки в некоторых областях приводит к миграционному оттоку производительных сил из этих районов. Новейшая экономическая география оставляет некоторую надежду на то, что миграция, порожаемая налогами, окажется ограниченной, если резиденты (как фирмы, так и домохозяйства) ведущих областей выигрывают от агломерационной экономики. Внешние экономические факторы стимулируют факторы мобильности в направлении географических кластеров и превращают эти факторы мобильности в как бы постоянно действующие движущие силы. Поэтому если постоянные жители видят выгоду в том, чтобы находиться рядом со своими, такими же, как они, соседями, то эти люди остаются на месте, не особо реагируя на разницу в величине налогов. Таким образом, с помощью умеренных по размеру внутригосударственных трансфертов из средств лидирующих областей можно финансировать общественные услуги в отстающих областях.

Хотя трансферты могут помочь преодолеть нехватку финансов в отстающих областях лишь в краткосрочной перспективе, сама финансовая зависимость представляет опасность. Когда с помощью локальных трансфертов финансируется львиная доля местных затрат, то местные власти вряд ли будут улучшать у себя собираемость налогов и не станут более подотчетными жителями своего области<sup>38</sup>. Страны-члены ОЭСР признали тормозящее действие таких трансфертов, и многие из этих стран уменьшили выравнивающий компонент отчислений и дотаций (к примеру, Италия и Испания).

В Индии, где с помощью федеральных трансфертов перераспределяются денежные средства в пользу бедных областей, средние доходы в малоимущих штатах составляют 40% от этого показателя в высокодоходных штатах. Поскольку поступления от местных налогов связаны с местными доходами, объем налогов в малоимущих штатах мал по сравнению с их высокодоходными собратьями.<sup>39</sup> Компенсатором этого различия служит прогрессивная система перераспределения налоговых поступлений. Малоимущие штаты получают 48% всех трансфертов центрального правительства по сравнению с 17% перечислений из центра, приходящихся на высокодоходные штаты. Прогрессивность таких трансфертов очевидна и в том случае, если обратиться к подушевой раскладке – Бихар, беднейший штат, получает из налоговых трансфертов 501 рупию на человека. Махараштра, высокодоходный штат, в котором находится лидер среди индийских городских центров – Мумбаи, получает лишь 298 рупий на человека. Однако в Индии переход количества получаемых денежных средств в качестве предоставляемых общественных услуг на местах не всегда заметен в отстающих областях.

Многие развивающиеся страны собирают и затем распространяют весьма достоверную информацию об уровне предоставляемых услуг, чтобы повысить ответственность поставщиков услуг и улучшить результативность их работы. Увеличение доступности надежной количественной информации о результатах работы поставщиков услуг приводит к тому, что тем становится труднее игнорировать такую информацию, называя ее случайной или несуровой. Если помочь общественности на местах осознать важность их участия и подключить их к проведению собственного мониторинга, то можно пробудить у массового пользователя желание сделать поставщиков услуг подотчетными.

Таким образом, эффективность предоставления услуг зависит от наличия достаточных финансовых ресурсов и результативности их использования на местах. Инвестирование в общественные блага в отстающих областях снижает миграционный отток в краткосрочной перспективе, поскольку возрастает привлекательность

### ВСТАВКА 8.8 *Повышение территориальной результативности правительственных трансфертов в Нигерии*

В Нигерии с бедностью и качеством услуг хуже всего дела обстоят на севере, особенно на северо-востоке. На юге с этим значительно лучше, особенно на юго-западе<sup>a,b</sup>. Нигерийские штаты, в предоставлении большинства общественных услуг полагаются на фискальные трансферты из центра. Государственные дотации в Нигерии (в 2006 г. на эти цели потрачено 700 млрд найра)<sup>c</sup> не имеют адресной направленности и распределяются по простому принципу: 54% этих средств распределяются равномерно по штатам, независимо от численности населения, расположения района, степени бедности или иных причин, вызывающих потребность в финансовой помощи<sup>d</sup>. Индикаторы уровня здравоохранения и образования влияют лишь на 7% адресного наполнения такого трансферта.

Индикаторы, которые выбраны для того, чтобы направлять столь малый процент выделяемых средств, в данном случае обладают регрессивным свойством, поскольку они благоприятствуют тем штатам, где предоставляются наилучшие общественные услуги и самая крепкая инфраструктура. Трансферты, выделяемые на базовое образование, целиком определяются количеством учащихся. И таким образом они благоприятствуют штатам, в которых уже есть образовательная инфраструктура и учителя, и одновременно ставят в невыгодное положение те штаты, где этого нет. Трансферты, идущие на базовое здравоохранение, полностью зависят от количества больных коек, то есть аналогичным образом поддерживают состоятельные штаты, которые и так располагают достаточными средствами для строительства новых больниц.

Денежные средства, получаемые штатами в виде трансфертов, на севере – в пересчете на душу населения это 3 300 нигерийский найра – меньше, чем на юго-западе (3 700 найра), несмотря на то, что на севере самая высокая суммарная бедность и услуги там предоставляются наихудшим образом<sup>e</sup>. Чтобы разобраться, какие бы могли произойти изменения, если бы трансферты оказывали на территорию прогрессивное воздействие, т.е. были территориально прогрессивными, Институт мировых ресурсов проделал убедительный эксперимент. 50% выделенных государством дотаций использовались для их размещения среди выбранной части населения и на площади эксперимента, которые отражали спрос на услуги. Соответствующие равномерные ассигнования были сокращены на 5% (с прежних 54%). Деньги, выделяемые на образование и здравоохранение, поделены на две части между мерами в поддержку существующего уровня услуг и на поддержку прогрессивного финансирования в штатах, плохо обеспеченных такими услугами. Что касается образования, то, если прежде оценивалось количество поданных заявлений о поступлении в школу (которое выросло от 4 до 5%), по новым условиям оценивалась еще и степень недоступности школьного обучения (которая выросла от 0 до 5%). Общий рост составил 10%. Такой же весовой прирост в 10% получило и здравоохранение. Ассигнование на напряжение доходных статей удержано на прежнем уровне 2,5%. Была добавлена категория бедности, вес которой, определяемый количеством малоимущих и уровнем бедности (при поголовном учете всех жителей, участвующих в эксперименте), составил 2,5% на каждого.

Предложенные изменения смогли бы сместить межправительственные трансферты на локальном уровне в пользу штатов, которые испытывают в них наибольшую потребность. Карта внизу демонстрирует величину такого смещения в расчете на душу населения.

a. National Bureau of Statistics, 2006.

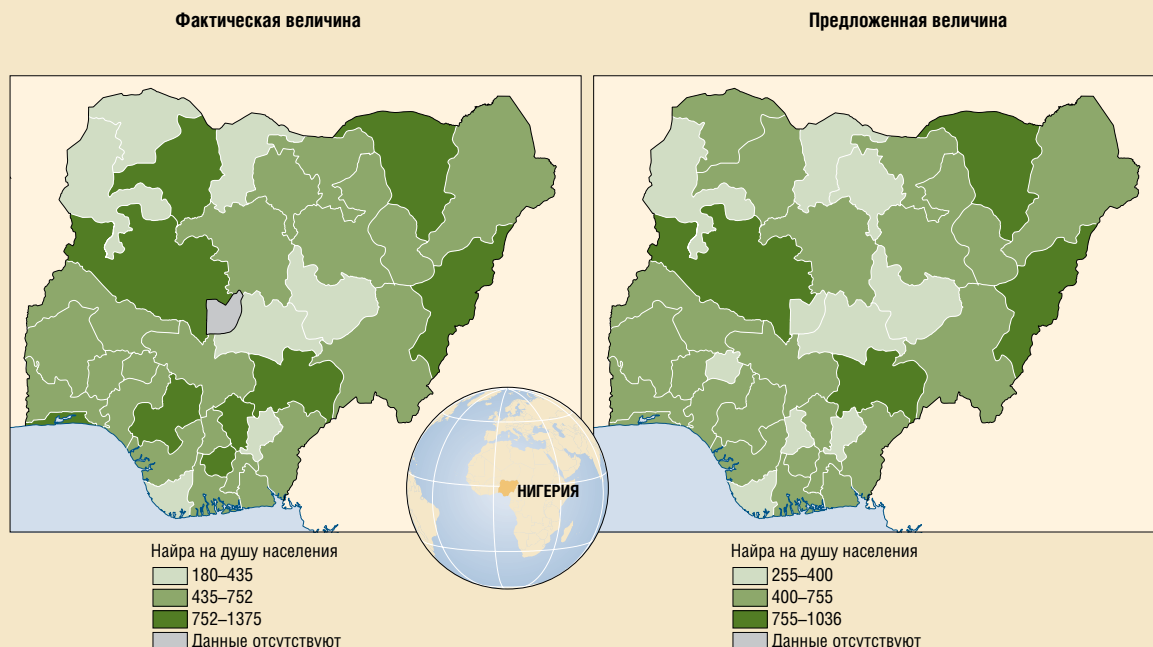
b. Приводятся многочисленные измерения качества и доступности предоставляемых услуг (National Bureau of Statistics 2006); опросный лист Индикатора основных показателей уровня материального благосостояния (Core Welfare Indicator Questionnaire, CWIQ). Данные в электронном виде можно получить в Нигерийском статистическом управлении (Nigerian Bureau of Statistics) по адресу: <http://www.nigerianstat.gov.ng/cwiq/2006/survey0/index.html>.

c. Отчисления в размере 13% выручки от продажи нефти и отчисления из нефтяного фонда (при этом из 36 южных штатов 9 – где добывают нефть – получили 13% нефтяных доходов) в 2006 г. составили примерно 330 млрд. нигерийских найра, или примерно одну треть от размера всех трансфертов для штатов. В то время как эти отчисления выстраиваются точно по образцу всеобщих нигерийских трансфертов, данный трансферт прописан в конституции, а не определен соглашением, и поэтому сюда не включен (получены и обработаны данные федерального министерства финансов Нигерии, представленные в электронном виде по адресу: <http://www.fmf.gov.ng/portal/detail.php?link=faac>).

d. Комиссия по распределению взысканных налогов и финансам (Revenue Mobilization Allocation and Fiscal Commission), 2003.

e. Национальное статистическое управление (National Bureau of Statistics), 2004.

**Нигерийские дотационные трансферты на душу населения по факту реально полученных денег в 2006 году (слева), и тот же параметр при более справедливом распределении)**



Источник: Институт мировых ресурсов; [www.funnelthemoney.org](http://www.funnelthemoney.org); Layke и Adam, 2008.

этих областей. Однако адресные социальные инвестиции на предоставление переселенческих средств могут улучшить материальное положение людей и способствовать их долговременной мобильности, вынуждая людей повышать свою профессиональную подготовку для будущей работы в ведущих областях и областях промежуточного звена.

**Выгоды пособий на переселение.** Даже имея материальные средства на переселение, людям бывает трудно решиться на такой шаг. В ряде стран недостаточные пособия на переселение, вероятно, должны снижать темп миграции. Оценивая потенциальное снижение эффекта от пособий из-за различий в схемах их применения или их недостаточной гибкости, работники с меньшей вероятностью захотят перемещаться даже в тех случаях, когда в ведущих районах им предлагают повышенные зарплаты. Европейская комиссия однозначно признает существование такой проблемы<sup>40</sup>.

**Улучшить регулирование земельного рынка.** Хорошо работающие земельные рынки предоставляют людям возможность приобретать землю, обмениваться ею с другими и эффективно использовать<sup>41</sup>. И те меры, которые закрепляют защищенные законом и рыночные, по сути, права собственности на землю и строения, скорее всего, будут способствовать географической мобильности людей. Возможность защищать права с помощью закона, а не физической силой позволяет людям оставлять свою землю, чтобы воспользоваться преимуществами, которые открываются перед ними в краткосрочной перспективе. А возможность одновременно с этим пользоваться и своей землей или продать ее дает возможность людям выделять средства на миграционные затраты и извлекать выгоду от открывающихся перед ними экономических и социальных возможностей где-то в другом месте.

Участие правительства в организации работы земельных рынков и укрепление прав собственности оберегает домохозяйства от разорительной траты личных сбережений. Но при чрезмерной вовлеченности правительства может пострадать эффективность. Широкомасштабная общественная собственность способна отстранять землю от рынка и искусственно взвинчивать цены, тем самым, отсекая многих бедняков от вхождения в рынок. А высокие прямые издержки и усложненные процедуры могут снизить стимулы для официального обмена землей между людьми.

Меры по защите малоимущих от повышения цен на землю и жилье зачастую тормозили деятельность рынков. В Чешской Республике, где велик рынок аренды, фактически осуществляемое регулирование арендной платы удерживало цены значительно ниже их рыночного уровня и дополнительно ограничивало мобильность. Квартирное хозяйство не хотят терять столь

выгодное им положение, записанное в ныне действующих договорах<sup>42</sup>. Тем временем в Чили успех правительства в адресном субсидировании жилищного строительства для малоимущих также оказался и мощным стимулом для бедных в отстающих областях не мигрировать, что препятствует территориальной конвергенции людей даже в стране с малочисленным населением и однородным составом общества.

### **Институты и инфраструктура призваны связывать отстающие и ведущие районы**

**Транспортная инфраструктура.** Рассмотрим Бангладеш – страну с проблемами в двух измерениях, где большинство отстающих областей удалено от мест с высокой экономической плотностью, но где высока плотность населения. Здесь в значительной степени могут помочь инвестиции в корректирующую инфраструктуру. Мост через реку Джамуна открыл рынку доступ к производителям на северо-западе в окрестностях административного округа Раджшахи. Этот мост, строительство которого обошлось в 1 млрд долл. США, впервые обеспечил автомобильную и железнодорожную связь северо-запада – области, находящейся на среднем уровне экономического развития, и более развитого востока, куда входит территория со столицей государства. Лучший доступ к рынку и сниженные затраты на производство поощрили фермеров на выращивание нетрадиционных для них высокоурожайных зерновых культур, таких как современные разновидности риса, и скоропортящихся овощных культур<sup>43</sup>. Правительство страны дополнило меры по созданию связующей инфраструктуры территориально нейтральными институтами, призванными расширить масштабы предоставляемых социальных услуг. Расширенная программа по иммунизации ставит своей целью привить всех детей в возрасте до года против шести болезней с помощью вакцинации. План стратегических инвестиций в мероприятия по улучшению здоровья, питания и регуляции численности населения на период 2003–2010 гг. предполагает помочь округам с плохими индексами здоровья<sup>44</sup>.

В Исламской Республике Иран – стране, где также проблемы по принятой в Докладе терминологии находятся в двух измерениях, улучшение связующей инфраструктуры необходимо для территориальной интеграции. Вдобавок, территориально нейтральные мероприятия по улучшению состояния школ, также как и обусловленные трансферты для детей на посещение школ могут поднять материальное благосостояние в отстающих областях страны<sup>45</sup>. В Турции отстающие восточные области занимают 44% ее территории, на которые приходится лишь 5,7% национальных автомагистралей, а асфальтовое покрытие дорог в этих обла-

стях составляет 40% от аналогичного показателя в ведущих областях страны.

Осуществление правительственных Плана поддержки сельской инфраструктуры (KÖYDES) и Плана поддержки муниципальной инфраструктуры (BELDES) подняло уровень жизни в сельских районах и небольших поселках за счет создания дорожного покрытия и централизованных сетей канализации и питьевой воды<sup>46</sup>. А инвестиции в человеческий капитал наверно должны быть выгодны как потенциальных мигрантам, так и тем, кто остается на старом месте.

**Информационные и коммуникационные технологии.** Благодаря мобильным телефонам снизилась стоимость, резко возросло проникновение и качество информационного потока. В 2003 г. в Китае было больше пользователей мобильными телефонами (269 млн человек), чем пользователей стационарными телефонными линиями (263 млн человек). В 29 районах Китая с 1986 по 2002 г. телекоммуникационная инфраструктура развивалась в точном соответствии с ростом ВВП на субнациональном уровне<sup>47</sup>. Поскольку для телекоммуникационных инвестиций с течением времени характерно сокращение доходов, то именно отстающие области могут получить наибольшую выгоду от таких вложений.

Благодаря новым технологиям снизились цены и на финансовые услуги, делая эти услуги более доступными. У многих жителей отстающих областей был ограниченный доступ к финансовым услугам, и им приходилось расплачиваться наличными, минуя банковскую систему. Но наряду с ростом международных и национальных денежных переводов более высокая доступность финансовых услуг способна помочь жителям таких районов преодолеть затруднения в сфере кредитования. Распространение мобильной связи, которая теперь присутствует даже в отдаленных областях, открывает новые возможности для обеспечения финансовых услуг посредством сети мобильной телефонии (банковские операции по мобильной связи, m-banking). В отчетах из Филиппин отмечается, что там 3,5 млн человек могут пользоваться мобильными телефонами с функцией денежного перевода<sup>48</sup>.

Производители в отстающих районах могут быть лучше информированы о цене, за которую они могут сбывать свою продукцию. В индийском штате Керала благодаря мобильной телефонии настолько снизился разброс рыночных цен, так что теперь цены на разных рынках отличаются лишь на разницу в транспортных издержках для этих рынков<sup>49</sup>. А в Перу повсеместная и зачастую недооцененная коммуникационная система поддерживает связь мелких производителей с рынками – но это почтовая связь (см. вставку 8.9).

**Больше выгод для областей со средним уровнем развития.** Можно ожидать, что

области со средним уровнем экономического развития, которые расположены ближе к центрам экономической массы, получат больше выгод от крепнущей связующей инфраструктуры, а отстающие области выгод получат меньше и с отставанием по времени. Улучшение связующих свойств транспортной системы в китайских районах среднего уровня развития может оказаться экономически выгодным для отстающих областей. Сокращая транспортные затраты на перемещение с запада к побережью, инфраструктурные инвестиции в центрально расположенные (со средним уровнем развития) транспортные узлы в провинциях Хэнань, Хубэй и Хунань наверно произведут намного более заметные эффекты в развитии китайского запада, чем меры по улучшению самого западного района. Но для Китая главной задачей является общий рост, а инфраструктурные инвестиции в динамично развивающиеся экономические центры на побережье – Хэбэй, Цзянсу и Шаньдун – по-прежнему могут обеспечивать наивысшую отдачу<sup>50</sup>.

В Бразилии развитие сети автодорог, проведенное в период 1950–1980 гг., заметно снизило затраты на транспорт и логистику. Но большинство экономических выгод досталось центральному западу, тогда как отстающему северо-востоку – лишь малая их часть. В тот период доля национальной автодорожной сети, приходящейся на северо-восток, выросла с 15 до 25%. Даже при этих условиях дорожные инвестиции реально сдвинули экономическую плотность в направлении отстающего северо-востока.

В Колумбии, где вода и земля пригодны для занятия сельским хозяйством, гористый

### ВСТАВКА 8.9 Почтовая связь в Перу работает на экспорт, связывая мелких производителей с рынками

Во многих странах небольшие предприятия зачастую исключаются из экспортной цепи, поскольку они работают в деревнях или небольших городках или же попросту не имеют достаточной информации для экспортных операций. В Перу программа содействия торговле, названная «Экспорт без помех», подсоединяет мелких производителей к рынкам. Ключевым элементом данной программы служит самая фундаментальная из всех транспортных сетей – национальная почтовая служба.

*Как это работает?* Физическое лицо или компания отправляется с товаром в ближайшее почтовое отделение, которое товар бесплатно упаковывает. Отправитель заполняет экспортную декларацию, а почта взвешивает упаковку и сканирует декларацию. Экспортировать таким способом можно товары, ценность которых не превышает 2 тыс. долл. США. Основное преимущество данного вида транспортировки заключается в том, что экспортеру не нужно прибегать к услугам представителя таможни, логистика или экспедитора

или объединять свой товар с другими, поскольку всё будет упаковано. Фирме или индивидууму остается просто прийти в почтовое отделение с весами и сканером и затем воспользоваться Интернетом, чтобы заполнить экспортную декларацию для налоговой службы.

*Заметна ли разница?* За шесть месяцев с момента предоставления этой почтовой услуги более 300 фирм отправили товаров на общую сумму, превышающую 300 тыс. долл. США. Большинство тех, кто воспользовался услугой, – новые экспортеры: мелкие предприниматели и небольшие компании, производящие ювелирные изделия, одежду из альпаки и хлопка, пищевые добавки (из натуральных компонентов), косметику, резьбу по дереву и прочие ремесленные поделки, обувь и кожаные изделия, а также бакалею. Причем многие из этих производителей располагаются в беднейших районах страны.

Источник: Guasch 2008.

рельеф местности затрудняет грузовые перевозки. По этой причине некоторые области со средним уровнем экономического развития слабо интегрированы в крупные национальные и международные рынки. В Касанаре, крупнейшем в стране районе по возделыванию риса, хороший потенциал для производства биотоплива из зерновых и пальмового масла. Но оттуда дорога до Боготы занимает 18 часов, а до главного порта страны – 50 часов. Улучшение качества дорог позволило бы увеличить доступ к рынку и помочь районной экономике. Ла-Мохана – область, занимающая 5 тыс. кв. км плоскогорья и расположенная вблизи портов на атлантическом побережье Колумбии и поблизости от крупных ее городов, часто страдает от наводнений, поскольку находится в буферной зоне двух главных рек страны. Улучшение системы природопользования в совокупности с развитием транспортно-связующих элементов увеличило бы доступ этого района к крупным городам и портам<sup>51</sup>.

***Развитие связующей инфраструктуры на межобластном уровне может привести к большей экономической концентрации.***

Потенциальные приобретения от улучшения доступа периферийных районов к рынку могут для фирм обернуться укрупнением агломераций<sup>52</sup>. А совершенствование транспортно-связующих элементов может способствовать дальнейшей концентрации экономической активности. Автомобильные и железные дороги тянутся в обе стороны – улучшение транспортных связей не только обеспечивает доступ к рынку местным фирмам в отстающих областях, но также позволяет и фирмам в ведущих районах добираться до этих рынков. Снижение транспортных расходов помогает компаниям-конкурентам в лидирующих районах без труда увеличивать масштабы своего производства для выхода на эти, новые для них рынки в отстающих областях и держать там цены ниже цен местных производителей. Следовательно, увеличение доступности рынка может ударить по производству однородных товаров в самих отстающих областях. Однако более низкие цены и доступность новой продукции, по всей видимости, должны поднять материальное благосостояние потребителей.

Опыт подтверждает это предположение. В Италии из-за снижения транспортных расходов на сообщение между севером и югом в 1950-е годы предприятия компании «Меццоджорно» (*Mezzogiorno*) лишились прежней экономической протекции, что ускорило их деиндустриализацию<sup>53</sup>. А во Франции, где транспортные расходы в пределах страны в период с 1978 по 1993 г. упали на 38%, возросла географическая концентрация занятости<sup>54</sup>.

В дополнение к эффектам роста, которые изменяются от области к области, полезно еще рассмотреть распределитель-

ные эффекты от улучшения инфраструктуры. Насколько велики выгоды от развития инфраструктуры и достаточно ли прогрессивно они распределяются для того, чтобы в целом уменьшить неравенство в доходах и чтобы бедные получали больше пользы, чем небедные? Данных, добытых опытным путем на сей счет довольно мало, но исследование, проведенное в Непале, показывает, что развитие обширной сети автодорог в сельской местности привело к значительным экономическим выгодам, причем у малоимущих доходы заметно прибавились. Однако их доля зачастую не столь велика, чтобы сильно сократить неравенство в величине доходов, поскольку выгоды для богатых от расширения автомобильных дорог, по всей видимости, оказались еще больше<sup>55</sup>. В Гане эффект от того, что бедные улучшают свой доступ к инфраструктуре, мог бы возрасти при использовании дополнительных территориально нейтральных политических мер – таких как улучшения в сфере образования и здравоохранения, которые могли бы повысить отдачу от такой инфраструктуры<sup>56</sup>.

***Институты, инфраструктура и стимулы призваны преодолевать трехмерную проблему, порожденную расстоянием, плотностью и разобщенностью***

Стимулы, содействующие экономическим инвестициям в отстающие области, широко использовались странами для ускорения экономического роста и повсеместного сбалансированного прироста производимой продукции. Представляется, что эти стимулы лучше работают, когда они подкрепляют рыночные сигналы и помогают устранить недостатки. Но действие стимулов становится менее успешным, если правительства сами выбирают географические места для поддержки экономического роста. Похоже, надо извлечь следующий урок: пусть рынки сами выбирают нужное место, а правительства помогают им запустить механизм роста.

***Скорее всего, успешными окажутся те стимулы, которые используют преимущества географического расположения.***

Для стимулирования экономического роста многие правительства предлагали применять налоговые каникулы, надежную инфраструктуру и оздоровление бизнес-среды. Зачастую стимулы географически фокусируются на особых экономических зонах, чтобы быстро создать анклав роста, при этом общенациональная инфраструктура и управление на длительный срок оказываются без достаточного внимания. Повсюду не прекращаются споры о том, не замедляют ли сфокусированные стимулы темпы экономических реформ, но здесь важно установить, где и каким образом эти стимулы с наибольшей вероятностью должны иметь успех. Следует

ли стимулировать развитие областей, где с точки зрения географии все благополучно, и стимулировать рост человеческого капитала? Или же эти стимулы должны являться корректирующими мерами, которые нужны для компенсации нежелательного воздействия рыночных сил, и должны помогать развитию отстающих областей?

Похоже, что в Китае и в Индии территориально-адресные стимулы имеют успех, когда они усиливают действие благоприятных географических условий – особенно в районах, преимущество которых заключается в наличии у них хорошего доступа к внутренним и международным рынкам (см. вставку 8.10). В Уганде рентабельность инвестиций в развитие автомагистралей и энергетику выше всего в тех районах, где уже есть квалифицированная рабочая сила и сочетание разнообразных видов промышленного производства<sup>57</sup>. Именно так сложились обстоятельства вдоль коридора, соединяющего две основные агломерации страны, Кампалу и Джиньбу. Если же инфраструктура используется для того, чтобы расширить территорию промышленного производства, а не способствовать его концентрации, то это может привести к замедлению национального экономического роста.

Стимулы, которые укрепляют рыночные связи и улучшают качественные показатели сельского хозяйства в областях с хорошими природными условиями, могут стать частью стратегий развития для густонаселенных отстающих районов, где фактор мобильности ограничен. Но прежде чем предоставлять стимулы, следует оценить, в какой мере сельское хозяйство в данном районе является экономическим двигателем на локальном уровне. В Докладе о мировом развитии-2008 представлена полезная диагностическая методика для определения того, является ли данный субнациональный район базово сельскохозяйственным, или находится в переходной стадии, или же он урбанизирован – вот «три мира» сельского хозяйства страны. Такая методика основывается на долевой оценке совокупного роста, происходящего в сельскохозяйственном производстве, и долевой оценке совокупной бедности сельского населения. Использование данной методики может помочь предвидеть, останется ли сельское хозяйство определяющим направлением экономики для отстающих областей в диапазоне от краткосрочной до среднесрочной перспектив.

Обратимся в качестве примера к Малайзии, где сельское хозяйство является важной частью региональной экономики отстающих областей, в которых проживает более 40% сельского населения страны (Саба и Саравак – являются домом для более чем 2 млн человек)<sup>58</sup>. Чтобы поддержать развитие сельского хозяйства в восточной части полуострова, национальное правительство

на протяжении длительного времени предлагало реинвестиционное списание для капиталовложений в сельское хозяйство. Правительство предоставляло огромные льготы и услуги по обработке скоропортящейся сельхозпродукции, а также освобождало от налогов предприятия по переработке сельхозпродукции пищевого назначения<sup>59</sup>.

В Гане, напротив, отстающий север находится в основном в зоне саванн, и плотность населения там мала, поэтому развитие сельского хозяйства вряд ли будет содействовать территориальной интеграции. Если не содействовать широкомасштабной миграции или структурному преобразованию экономики, то даже быстрого и значительного повышения урожайности земляного ореха и других важнейших сельскохозяйственных культур окажется недостаточно для того, чтобы поставить север страны вровень с югом в среднесрочной перспективе<sup>60</sup>.

**Позвольте рынкам самим выбирать населенные пункты.** Республика Корея – один из немногих примеров успешного подключения территориально-адресных стимулов. Для поддержания экономического роста в конкретных областях, национальное правительство совместно с представителями частного сектора экономики определило области, обладающие преимуществами для размещения производства. Согласование национальной промышленной политики и целей политики на локальном уровне оказалась эффективным средством. Хотя снижение концентрации деловой активности в центральном районе вокруг Сеула неявно являлось одной из политических задач тактики правительства по распределению налогов, его решения, содействующие развитию ориентированных на экспорт «стратегических отраслей промышленности», были сердцевиной индустриальной и локальной политики<sup>61</sup>.

Территориальная справедливость не определяла национальную промышленную политику. На самом деле, области, которые были выбраны рынком и получили поддержку с его стороны, находились в разной стадии индустриализации. В 1960-е и 1970-е годы национальная промышленная политика привела к созданию новых крупных индустриальных городов. Это Ансан, Чангвон, Куми, Кванъян, Поханг и Ульсан. Частный сектор корейской экономики (*чеболи*) с помощью импортных технологий и заимствованного иностранного капитала построил и наладил работу больших отраслевых заводов. Промышленная и локальная политика, направляемая рынком, привела к различной специализации на всей территории страны, при этом штаб-квартиры чеболей располагались в Сеуле, а их производственные подразделения были без вмешательства центральной власти выведены в районы, находящиеся за пределами столицы. Начиная с середины 1980-х годов, благодаря

### ВСТАВКА 8.10 Особые экономические зоны обеспечивают рост, если используют преимуществами физической и экономической географии

Во многих развивающихся странах есть районы, где состояние инфраструктуры и экономическое регулирование более благоприятны, чем в среднем по стране. Такие районы, часто называемые особыми экономическими зонами (ОЭЗ), укрепляют конкурентоспособность производимых промышленных товаров, привлекают прямые иностранные инвестиции и разнообразят экспортную продукцию. Согласно последним оценкам, в развивающихся странах и странах с переходной экономикой существует 2300 таких зон<sup>а</sup>.

#### Присмотримся к Китаю

Самые первые ОЭЗ были созданы в Китае, развивающейся стране, под руководством председателя Дэн Сяопина в начале 1980-х годов. В 1978 г. правительство приняло решение сделать экономику страны открытой для внешнего мира. ОЭЗы и «открытые» города побережья были важной составной частью этого процесса. В 1980 г. были созданы ОЭЗы вдоль юго-восточного побережья в городах Шэньчжэнь, Чжухай и Шаньту провинции Гуандун и в городе Сямень провинции Фуцзянь (см. карту внизу). В 1984 г. 14 прибрежных городов открыли свои двери иностранным инвестициям, а в 1988 г. весь остров Хайнань получил статус ОЭЗ. Примерно в то же самое время прибрежный пояс в дельте рек Янцзы, Жемчужная и треугольник городов Сямень-Чжанчжоу-Цяньчжоу открылись для торговых операций с остальным миром. В начале 1990-х годов китайское правительство сделало доступными для иностранного капитала 11 приграничных городов и шесть портов на реке Янцзы. Происшедшие изменения явились отражением стратегии использования

наиболее выгодного географического расположения для выхода на внешние рынки.

#### И к Индии

Беглый взгляд на индийские ОЭЗы подсказывает, что они не столь удачно расположены. В 2007 г. было одобрено создание ОЭЗ в прибрежных штатах Андхра-Прадеш, Гуджарат, Махараштра и Тамил-Наду, а также в штатах Харьяна, Карнатака, Пенджаб и Раджастан, находящихся во внутренних районах страны. Но даже в прибрежных штатах многие ОЭЗы располагаются не вдоль побережья<sup>б</sup>.

Более тщательное изучение выявляет значительные разнообразие товарной специализации, от стандартизированного промышленного производства до информационных технологий и фармацевтики. По сравнению со стандартизированными промышленными товарами производство продуктов, требующих вложения человеческого капитала, больше опирается на телекоммуникационную инфраструктуру и удобно расположенные аэропорты, чем на морские порты. Более того, индийские экономические зоны адресно нацелены и на внутренний рынок. Взять, к примеру, Гургаон, город-спутник, находящийся в двух шагах от международного аэропорта в Дели. Еще 20 лет назад здесь было скопление деревень (*gaon* на хинди означает «деревня»). Теперь это один из главных сервисных коридоров страны, вклинившийся прямо в центр самого крупного в Индии рынка потребительских товаров. В городе разместились такие поставщики услуг в области информационных технологий как корпорация «Ай-Би-Эм» и «Майкрософт» наряду с такими поставщиками товаров народного потребления как компании «Кока-Кола», «Жилетт» и «Нестле».

В отличие от китайских ОЭЗ, ведомых правительством, индийские особые экономические зоны создаются частным сектором, такими компаниями как Infosys и HCL, способствующими развитию информационных технологий и отражающими расширяющиеся мировые тенденции. В настоящее время из общего числа ОЭЗ в развивающихся странах 62% – частные, тогда как в 1980-е годы таких было 25%. Как правило, они прибыльней и у них лучше послужной список в социальной области и в области сохранения окружающей среды по сравнению с зонами, создаваемыми государством – за исключением зон государственного подчинения в Восточной Азии.

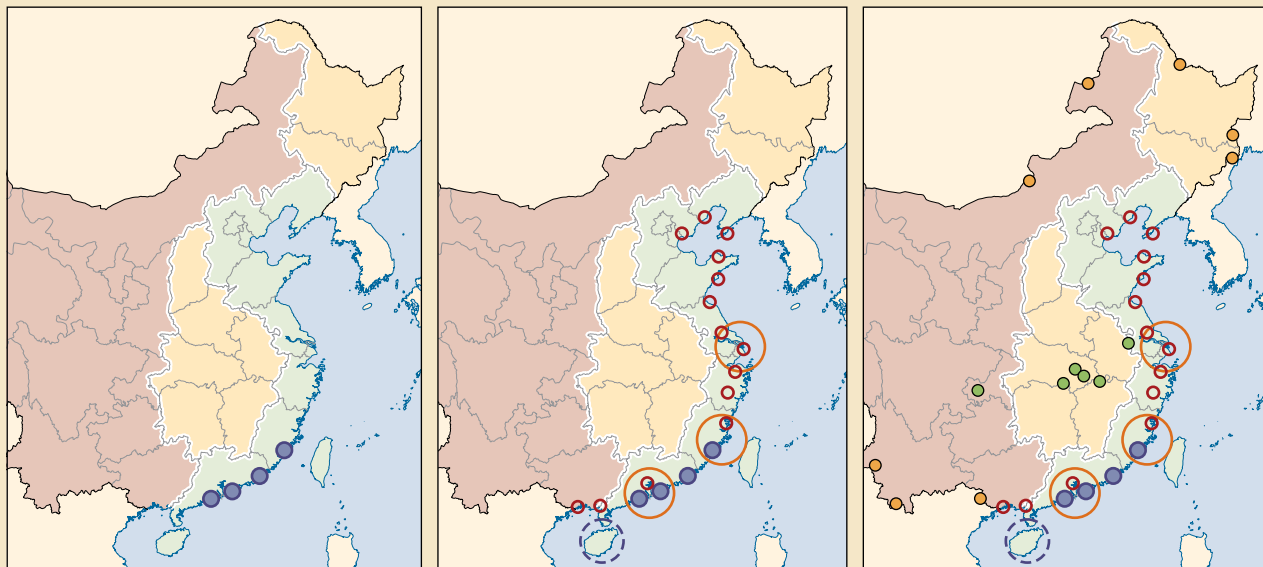
Географическое местоположение – ключевой момент: неудачное расположение является основным препятствием на пути к успеху. Большее значение имеет выбор местоположения зон, а не то, кто ими владеет, управляет или там работает. Опыт Китая и Индии состоит в том, что территориально ориентированные меры воздействия, скорее всего, окажутся успешными тогда, когда они используют географические преимущества местности, а не пытаются компенсировать их недостатки.

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

а. ОЭЗы весьма разнообразны по форме. Это могут быть зоны свободной торговли, зоны экспортного производства, свободные порты и специализированные зоны (Gauthier, 2007).

б. Данные о расположении индийских ОЭЗ основаны на информации веб-сайта SEZ INDIANWEB по адресу: [http://www.sezindianweb.com/SEZ\\_map.html](http://www.sezindianweb.com/SEZ_map.html).  
с. Информация об ОЭЗях в Индии взята из базы данных Индийского статистического управления (Indiastat).

#### Особые экономические зоны Китая открыли страну для внешних рынков



- 4 первые особые экономические зоны (1980)
- 14 прибрежных городов (1984)
- 3 дельты рек (1985)
- Провинция Хайнань (1988)
- 6 портов на реке Янцзы (1992)
- 11 приграничных городов (1992)

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009, на основе Huang and Luo (в печати).



промышленной политике поддерживавшей высокотехнологичные производства, был дан толчок и к восстановлению промышленной концентрации в столичном регионе.

Для ускорения экономического роста стимулы были дополнены инфраструктурными инвестициями, которые связали юго-восток страны со столичным регионом. Скоростная автомагистраль Гёнмбу, соединяющая города Бусан, Дэгу, Дэджон и Сеул, позволила за пять часов добираться из промышленных областей юго-востока до столичного региона. В результате отрасли промышленности, производящие стандартизированные полуфабрикаты в столице и на юго-востоке, выгадали от значительного снижения цен. Возможно, именно для республики Корея будет справедлив такой вывод: рынки подобрали места, а власти задали темп<sup>62</sup>.

Многие страны стимулировали создание экономической массы в отстающих областях. Идея состоит в следующем. Чтобы привлечь фирмы, отстающим областям необходимо компенсировать повышенные расходы на транспорт и логистику, слабую инфраструктуру, более высокие цены на факторы производства и более низкий уровень социальных услуг. У европейских стран давний и большой опыт использования промышленной политики для привлечения фирм в отстающие области. Однако фискальные стимулы, будучи политически эффективными, не смогли коренным образом изменить экономические судьбы отсталых областей<sup>63</sup>:

- В Италии одна из основных задач национальной экономической программы, начавшей действовать в 1965 г., состояла в устранении разрывов между развитием юга и остальной части страны. Чтобы поддержать эту программу применялось финансовое стимулирование компаний на юге посредством частичного освобождения от налогов, идущих на подъем материального благосостояния. На протяжении 1992 г. общественная инфраструктура и финансовое стимулирование содействовали промышленному развитию южных областей страны.
- Во Франции пятый государственный план развития (1966–1970), обеспечил поддержку сельского хозяйства и начал направлять инвестиции не в Париж, а в низкодоходные районы запада. Отрасли легкой промышленности – с их более низкими транспортными расходами и большей трудоемкостью – было намечено переместить в другие районы страны.
- Великобритания поддерживала экономическое развитие северной части Англии, Шотландии, Уэльса и Северной Ирландии. Во время Второй мировой войны военная строительная инспекция переводила промышленные отрасли с юга Англии в северные и отдаленные

районы страны. В период послевоенной рецессии в 1958 г. спад производства и занятости в угольной, текстильной и судостроительной отраслях возродил интерес к переносу производства на север. В 1960-е годы проводилось дифференцированное по районам инвестиционное стимулирование и выделялись дотации на строительство в отстающих районах через Закон о местной занятости, и одновременно с этим 250 тыс. рабочих мест было переведено из процветающих в отстающие области.

Общей темой традиционных региональных стратегий, сосредоточенных на налогах, субсидиях и регулировании является то, что они в основном представляли собой инициативы центрального правительства по созданию занятости и обеспечению инфраструктурой, имея при этом целью рассредоточение (или борьбу с концентрацией) экономической деятельности. Для этого адресно поддерживались конкретные компании в надежде, что те станут якорями местной экономики, и это окажет мультиплицирующий эффект<sup>64</sup>. Однако в большинстве своем такие стимулы не смогли поддержать устойчивый рост экономики в отстающих областях, одновременно возложив большое бремя на налогоплательщиков.

Большинство европейских стран в настоящее время наибольшее внимание уделяют «мягким» мерам воздействия, таким как инвестирование в инновации и поддержку научно-исследовательских институтов и «технологических парков» (см. Таблицу 8.2)<sup>65</sup>. Программы центрального правительства заменены более тесным взаимодействием между государственным и частным секторами экономики. И такие координационные мероприятия значительно сильнее, чем адресно-поддерживаемые фирмы, привлекают целые скопления взаимосвязанных компаний. Строгую оценку этих новых программ произвести трудно. Но можно сказать, что инновационная политика, несущая новую информацию и новую технологию в отстающие области, должна, в принципе, помочь в долгосрочной перспективе.

Федеральное правительство США также включилось в меньшие по масштабу программы «экономического развития». В недавнем обзоре указано на 180 программ федеральных ведомств США, представляющих собой широкий спектр программ планирования и экономического развития, включая обновление промышленных парков, восстановление инфраструктуры и реконструкцию зданий. В число этих ведомств входит и самое заметное из них – Управление экономического развития (EDA), которое является частью Министерства торговли США<sup>66</sup>. Оно потратило более 188 млрд долларов на экономическое развитие, однако при малой координации инициатив, т.е. при отсутствии

Таблица 8.2 Опыт ОЭСР по стимулированию отстающих районов использовался и развивался

Стратегия	«Традиционные» политические подходы к территориям	«Новые» политические подходы к территориям	Экономическая перспектива
Цель	Создать рабочие места и широкомасштабную инфраструктуру	Обеспечить дополнительные услуги, субсидировать затраты на инновационную деятельность – научно-исследовательские институты, научно-технические парки	Стимулы должны предоставляться только «новым» видам деятельности – на создание новой продукции в рамках локальной экономики и внедрение новых технологий в производство уже существующей продукции
Основные исполнители	Центральное правительство	Смешанные государственно-частные товарищества и компании	Государственный сектор недостаточно информирован о потребностях компаний
Зона концентрации внимания	Стимулы для привлечения отдельных частных компаний	Поощрять развитие кластеров – как при развитии отдельных отраслей, так и бизнеса	Государственный сектор должен целенаправленно поддерживать виды деятельности, а не отрасли; субсидированные виды деятельности должны проявлять сильно выраженный экономический эффект

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

общей экономической цели. Само Управление сообщает, что его инвестиции в частный сектор дали 37 долл. отдачи на каждый доллар, потраченный Управлением<sup>67</sup>. Но произвести независимую оценку этих программ не представляется возможным.

Стимулы, предоставляемые отдельным областям, столь популярные в развивающихся странах, дали, в лучшем случае, разнородные результаты (см. Таблицу 8.3). В Бразилии, которая ставила целью привлечь «динамичные» отрасли промышленности в отстающие области на северо-восток при помощи финансового стимулирования, затраты составляли от 3 до 4 млрд долл. США в год. Недавно проведенная оценка эффективности этих затрат показывает, что размещение таких «конституционных фондов» действительно вызвало приход независимых предприятий обрабатывающей промышленности в отстающие области – но стимулы оказались недостаточно привлекательными для вертикально интегрированных отраслей промышленности<sup>68</sup>. В период с 1970 по 1980 г. мексиканское правительство использовало финансовые стимулы для содействия промышленному развитию вне трех крупнейших городских агломераций. Компании, расположенные вне этих трех крупных городов, были выбраны из-за 50–100-процентного снижения импортных пошлин и доходов, снижения продаж и налогов с доходов, а также ускоренного падения рыночных цен и снижения процентных ставок. Их воздействие на экономическую децентрализацию было незначительным, поскольку импортные пошлины на сырье и средства производства изначально были низкими. Поэтому указанные сокращения не повлияли на решения по территориальному размещению и на величину потерь государственных доходов<sup>69</sup>.

В Индии Резолюция по промышленной политике от 1956 г. ввела систему строгого лицензирования прямых инвестиций в отстающие области. Индийское правительство решило, что оно не будет выдавать инвестиционные лицензии новым промышленным объектам, которые расположены в окрестностях больших столичных районов. И потребовало от правительств своих штатов и финансовых учреждений отказа от поддержки новых промышленных отраслей в столичных районах, даже когда районы не требовали промышленной лицензии. Крупные объекты государственного сектора (например, сталелитейные заводы) были размещены в отстающих штатах Бихар, Мадха-Прадеш и Орисса. Промышленные зоны, или комплексы промышленных предприятий (или центры промышленного роста) обрели инфраструктурные инвестиции и финансовые стимулы для частных инвестиций в промышленность в избранных отстающих областях. Даже после более чем 30-летнего драконовского регулирования экономики, лишь немногие из отстающих областей стали важными промышленными центрами.

Экономические реформы 1991 г. отправили на свалку такую политику лицензирования. Спад производства во внутренних районах страны продолжался, а населенных пункты с хорошим доступом к рынку и благоприятной локальной бизнес-средой процветали. В настоящее время 10 индустриальных районов с наилучшими экономическими показателями расположены к югу от горного хребта Виндхья-Каймур, отделяющего север страны от юга<sup>70</sup>.

Аналогичным образом в бывшем Советском Союзе органы централизованного планирования решали, где следует размещать предприятия, и пытались распределить экономическую активность по территории всей страны. Плановики из центра распределяли производственные мощности по миллионам квадратных километров бывшего СССР. Далекое от рынка и недостаточно специализированное производство в стране было малоэффективным. Как изменилась ситуация после того, как страна перешла к рыночной экономике? Новые компании расположились ближе к рынкам, а старые в отдаленных районах позакрывались. В результате в период между 1989 и 2004 гг. ежегодный рост производительности труда в компаниях составлял 2,5%<sup>71</sup>.

**Согласование стимулов на локальном и национальном уровнях.** Стимулы для отстающих областей лучше всего сочетаются с национальной отраслевой политикой: если взять весь запас различных инициатив в области содействия национальной экономике и расположить предлагаемые территориальные меры воздействия в соответствии с этой политикой, то результат может быть положительным. Например,

территориально-адресные субсидии составляют всего лишь 12% всех тех субсидий на продвижение бразильского экспорта и индустриализацию, которые благоприятствуют промышленному юго-востоку страны. Оценки показывают, что на эти промышленные субсидии в 1999 г. потрачено 42 млрд долл. США, или 4,4% бразильского ВВП<sup>72</sup>. В Бразилии законодательные инициативы по привлечению фирм к работе на северо-востоке страны явно вступили в противоречие с более обширными промышленными стимулами, которые оказались лучше приспособлены к действию рыночных сил.

Также и в Индии, общепринятая политика в области ценообразования, направленная на снижение повсеместного неравенства ударила по экономическим перспективам отстающих областей. Программа мер по выравниванию грузовых перевозок 1956 г. установила стандартные цены на транспортировку по всей стране «необходимых» товаров, таких как уголь, сталь и цемент, независимо от расстояния. В результате этого богатые ресурсами области потеряли все преимущества, связанные с географическим расположением. В потере оказались, в частности, юг Бихара и запад Ориссы, которые и так числятся среди наиболее бедных и наименее промышленно развитых частей страны. Такая политика ослабила стимулы для того, чтобы частный капитал размещал производственные мощности в отстающих областях.

Децентрализация зачастую сопровождалась усилениями местных властей по созданию экономической концентрации, чтобы быть способными выполнить свои обязательства. Местные власти предлагали финансовые стимулы и налоговые льготы для привлечения компаний под свою юрисдикцию. Но если такие стимулы не были как следует скоординированы, то они могли оказаться расточительными и даже привести к обратным результатам.

Посмотрите на состязание между бразильскими штатами, когда Байя и Рио-Гранде-ду-Сул предложили целый комплекс стимулов, чтобы побудить компанию «Форд» построить автозавода в 1990-е годы именно в их штате. Штат Рио-Гранде-ду-Сул предложил «Форду» пакет стимулов, который включал в себя заем от штата на сумму 210 млн крузадо (около 200 млн долл. США) на исключительно выгодных условиях (доходность 6% годовых со сроком выплаты 15 лет), дополнительные затраты штата на создание инфраструктуры в размере 234 млн крузадо (223 млн долл. США) плюс общественные работы, заем под гарантию бразильского национального банка развития в размере 500 млн крузадо (около 476 млн долл. США), а также освобождение от местных налогов на 10 лет. Когда правительство этого штата попыталось пересмотреть условие сделки, опасаясь излиш-

**Таблица 8.3** Правительства использовали разный инструментарий для создания экономической концентрации в отстающих районах, но результаты оказались скромными

Инструмент	Примеры
<b>Инвестиционные субсидии</b>	<b>Бразилия:</b> Конституционные фонды (субсидии на процентную ставку) – обеспечивают приход независимых частных компаний, но не тех, что относятся к вертикально интегрированным отраслям промышленности (Carvalho, Lall, Timmins, 2005)
<b>Налоговые «каникулы»</b>	<b>Таиланд:</b> Освобождение от подоходного налога; снижение налога с оборота для компаний, расположенных в городах-спутниках, в 1970-е годы – неудачная мера, поскольку налоговые изъятия из налогооблагаемой прибыли не побуждали компании располагаться в неприбыльных местностях (World Bank, 1980)
<b>Сокращение импортных пошлин</b>	<b>Мексика:</b> Сокращение импортных пошлин и освобождение от налогов для рассредоточения промышленного производства и выведения его из трех крупнейших агломераций – неудачная мера, поскольку налоговые ставки были изначально низкими (World Bank, 1977; Scott, 1982)
<b>Промышленные зоны/зоны свободной торговли</b>	<b>Чили:</b> Зоны свободной торговли в экстремальных зонах с освобождением от таможенных пошлин, налога на добавленную стоимость, налога с оборота и налогов на недвижимые имущества – успешная мера в период высоких налогов и тарифов в стране до середины 1990-х гг. Ее значение постепенно уменьшалось из-за снижения импортной пошлины в стране с 35% в 1980-е гг. до 6% в 2000 г. (World Bank, 2005b)
<b>Нормативная база</b>	<b>Индия:</b> Предпочтение в области промышленного лицензирования для вяло развивающихся районов (промышленная политика 1956 г.) при преимущественном росте государственного промышленного сектора экономики в отстающих районах и нормативной базе, призванной остановить промышленную экспансию в ведущих районах, – неудачная мера, поскольку лишь немногие из вялых районов взяли резвый старт, а когда властные распоряжения ослабели, то отстающие районы продолжили угасать (Chakravorty и Lall, 2007)

Источник: Авторский коллектив ДМР-2009.

ней щедрости со своей стороны, то «Форд» перешел под крыло штата Байя, который предложил пакет, аналогичный начальному. Оценки показывают, что эти «фискальные войны» обошлись бразильским налогоплательщикам примерно в 172 тыс. долл. США на каждое вновь созданное рабочее место – впятеро больше, чем обошлось создание рабочего места при строительстве завода «Дженерал моторс» в Теннесси<sup>73</sup>.

**Продумывать всю схему стимулирования.** Прежде чем применять стимулы для поддержки экономического развития отстающих областей, центральные и местные власти должны разобраться, почему рынок обходит стороной некоторые районы. Не кроется ли причина в том, что в этих местах низка социальная отдача от производства, низкая способность к сохранению этой отдачи или дорого обходится финансирование?<sup>74</sup> Не могли ли предпринимаемые меры вольно или невольно заблокировать рост местной экономики? Успех стимулирования зависит от того, насколько верно установлен диагноз конкретной проблемы. Быть может, следует начать с рассмотрения особенностей природного, человеческого и инфраструктурного факторов в данной конкретной области?<sup>75</sup> «Познай свою экономику» – эта фраза из Доклада о мировом развитии-2000/2001 должна бы стать девизом местных властей. Хорошая информированность может способствовать конструктивной дискуссии относительно вариантов развития и выработке единого мнения относительно стратегии развития.

Если имеющаяся информация и последующий анализ указывают на какие-то конкретные возможности роста, то сле-

дующим шагом должно стать определение того, должны ли запланированные стимулы субсидировать формирование капитала или же способствовать инновациям. Если задача стимулирования состоит в привлечении компаний с возможностью последующего их умножения на локальном уровне, тогда важно знать, будет данная товарная специализация иметь значение для агломерационной экономики, что приведет к снижению значимости этих стимулов. Что касается компаний, которые работают в секторах, где для производства большое значение имеют экономика масштаба и агломерации, то представляется маловероятным, что территориально-адресные меры воздействия привлекут их в отстающие области. Промышленное анкетирование в Бразилии, Китае, Индии, Индонезии и Мексике указывает на то, что производственные предприятия по многим товарным специализациям при решении вопроса о месте своего географического расположения ценным для себя считают как внутреннюю экономику масштаба, связанную с доступностью рынка, так и экономику агломерации<sup>76</sup>. Компании, которые производят стандартизованные изделия и обслуживают рынки на локальном уровне, а также компании, эксплуатирующие природные ресурсы, скорее всего, должны значительно слабее ценить экономику агломерации по сравнению с теми компаниями, работа которых зависит от квалифицированной рабочей силы, сферы обслуживания и доступа к источникам информации.

Из перспективы национального роста важно понять, даст ли «адресное» перемещение промышленных отраслей чистый прирост занятости и объема производства в масштабах страны. Если это не предвидится, то усилия на локальном уровне по привлечению промышленного производства могут оказаться играми с нулевой суммой. А если производительность перемещенных отраслей на новом месте будет ниже, чем прежде, то политическое руководство столкнется с тем, что результирующая сумма и вовсе окажется отрицательной. Если же стимулы используются для продвижения инноваций, то важно создать такие условия, при которых производственные процессы на местах могли бы приспособиться к этим инновациям.

### **Избегать «балканизации»: политические выгоды от экономической интеграции**

Экономические и политические устремления могут сталкиваться, но чаще они совпадают. На Западных Балканах бывшая республика Югославия после Второй мировой войны стала федеративным государством. Но распалась, когда входящие в нее республики в начале 1990-х годов зая-

вили о своей независимости. Распад подпитывали растущие автаркия и дробление внутри Югославии, когда, начиная с середины 1970-х годов, появились препятствия к перемещению людей и капитала через внутренние республиканские границы, возникли ограничения в торговле между этими республиками и происходило дублирование производства. В 1987 г., например, 70% всей продукции, произведенной в Сербии, было поглощено местным рынком<sup>77</sup>.

Как было сказано при рассмотрении вопроса в Главе 5, анализ показывает, что фактор мобильности выравнивает благосостояние людей по областям, тем самым, ослабляя стимулы для раскола экономикополитического союза<sup>78</sup>. И наоборот, устойчиво сохраняющееся неравенство районов разжигает дезинтеграционные движения. Единство, а не единообразие – вот разумный направляющий принцип, как политической, так и экономической интеграции.

В настоящей главе предложена рамочная основа для интегрирования отстающих и ведущих областей, когда стране приходится иметь дело с экономическим расстоянием, несоответствием в распределении плотности и внутренней разобщенностью. Экономические силы, скорее всего, будут вести к территориальным различиям как следствию роста. Модели экономической географии и роста показывают, что увеличение отдачи от агломерационной экономики и экономики масштаба могут положить начало и поддерживать эффективный цикл роста и инвестирования лишь в немногих областях.

Тем не менее, есть веские причины, по которым разработчики политики озабочены скорым сокращением географического дисбаланса, происходящим в некий момент между сейчас и отдаленным будущим. А иногда политическое давление может оказаться столь сильным, что развитие дивергенции окажется вовсе неприемлемым. Типичная политическая реакция на решение проблемы территориального развития состоит в акцентировании значимости адресных стимулов и крупномасштабной инфраструктуры для поддержки экономически значимого производства в отстающих областях. Однако из представленных в этой главе данных со всей очевидностью вытекает, что многие из таких мер в результате оказывались убыточными. Тогда как направленным на устранение узких мест в работе институтов политическим мерам, способным помочь людям воспользоваться открывшимися перед ними возможностями где-то в другом месте или поднять их материальное благосостояние на старом месте, могли не придавать значения.

Но даже с учетом таких компромиссов львиная доля сложных политических про-

блем заключается в предвидении результатов, к которым следует стремиться при реальной оценке положения дел, а это, в свою очередь, зависит от степени развития, а также от финансовых и институциональных возможностей страны. Там, где доходы низкие, достижимым, быть может, окажется лишь уменьшение территориальных диспропорций в уровнях бедности и в большей доступности столь необходимых людям – крова над головой, воды, медицинского обслуживания, питания и системы образования. Китайский 11-й пятилетний план развития, принятый Всекитайским съездом народных представителей в 2006 г., постановил, что «необходимо ускорить построение государственной финансовой системы... для постепенного выравнивания по стране доступности в предоставлении базовых общественных услуг». В октябре 2007 г. 17-й Съезд вновь указал, что для уменьшения областных диспропорций выравнивание обеспеченности базовыми общественными услугами следует считать первоочередной задачей. Страны, где доходность находится на уровне высшего среднего класса, могут решать более амбициозные задачи выравнивания основных показателей потребления по районам. А развитые страны, такие как члены ЕС, могут строить еще более честолюбивые планы. Для стран с высоким уровнем доходов значимой целью может стать уменьшение территориального неравенства в величинах чистого дохода.

Но на любом уровне развития насильственное выравнивание экономического производства по областям является и труднодостижимым, и дорогостоящим занятием. Рост обычно бывает несбалансированным, но он всегда предоставляет обществу дополнительные ресурсы, чтобы сбалансировать результаты развития. Тем, кто определяет политику, следовало бы распознавать и осуществлять стратегии, которые уравнивают результаты развития по областям с помощью иных средств, нежели сопротивление силам несбалансированного роста – поскольку это все равно, что бороться с самим экономическим ростом.

Описанная в настоящей главе рамочная основа мер ставит своей целью помочь разработчикам политики определить те стратегии, которые наилучшим образом подходят к условиям интеграции внутри их страны. Предлагаемые решения исходят из конкретных, особых для данной страны условий. В чем суть этих решений? Во-первых, интеграционные стратегии должны увеличивать доступ бедных слоев населения в отстающих областях к экономическим возможностям. Это достигается с помощью целого ряда территориально

Таблица 8.4 Оценка исполнения политических стратегий развития районов

Критерий исполнения	Сокращает ли территориальное неравенство? (межобластная справедливость)	Направлено ли на бедные слои населения? (межличностная справедливость)	Избегает ли потерь за счет достижения территориальной эффективности?
Институты	Да	Да	Да
Инфраструктура	Нет	Нет	Да
Стимулы	Нет	Нет	Нет

Источник: World Bank, 2008b, основано на исследованиях по конкретным странам.

нейтральных институтов. Во-вторых, нужна инфраструктура, которая привязывает отстающие районы к ведущим, когда проблема расстояния между отстающими и ведущими районами сочетается с несоответствующей плотностью населения в отстающих областях. В-третьих, когда проблема экономического расстояния сопровождается как несоответствующей плотностью, так и разобщенностью, тогда необходимы адресные стимулы.

Предлагаемая здесь рамочная основа апробирована путем изучения процесса территориальной интеграции в зависимости от конкретной ситуации в конкретной стране. В число таких стран входили Бразилия, Гана, Индия, Мексика, Россия и Уганда. Каждый набор интеграционных стратегий оценивался по трем критериям: (1) Сокращают ли эти стратегии экономическое расстояние между областями внутри страны? (2) Идут ли они в первую очередь на пользу малоимущим? (3) Являются ли они территориально эффективными (т.е. не приходится ли идти на какие-то компромиссы или потери ради достижения территориальной эффективности)? В таблице 8.4 приведены итоговые ответы на эти вопросы. Усилия по укреплению институтов дают хорошую отдачу по всем трем критериям. Хотя инфраструктурные инвестиции не способны уменьшить экономическое расстояние или помочь малоимущим, они могут оказаться территориально эффективными. А вот стимулы, связанные с особыми географическими условиями, не дают хорошей отдачи.

И, быть может, важнее всего то, что в настоящей главе указана точка начала всех дискуссий, посвященных политическим стратегиям территориального развития, – это территориально нейтральные институты. Инфраструктура, которая привязывает отстающие области к рынкам, способна помочь интеграции на национальном уровне. Иногда, но не всегда, в это рассмотрение следовало бы включать вопросы территориально-адресного стимулирования. Верный набор интеграционного инструментария принесет выгоды, происходящие как от несбалансированного роста, так и от развития в интересах всего населения.

# Победители без границ

## Интеграция бедных стран в мировые рынки



В период независимости многие африканские лидеры призывали к политическому объединению континента. Феликс Уфуэ-Буаньи, первый президент Кот-д'Ивуара, пошел ещё дальше и выступил за постепенное расширение экономического сотрудничества с соседними странами. Он предложил создать Совет Согласия (Conseil de l'Entente), ставший одним из первых региональных экономических объединений в Африке. При Совете был создан фонд взаимопомощи, средства в который поступали, главным образом, из Кот-д'Ивуара. Ключевыми направлениями деятельности Совета явилось поощрение свободной торговли и свободного передвижения людей<sup>1</sup>.

Основным направлением миграции стал, естественно, Кот-д'Ивуар. Доля иностранцев в стране увеличилась с 5% в 1950 г. до 26% в 1998 г. (при населении страны в 16 млн чел.). Кот-д'Ивуар вошел в первую десятку стран, наиболее предпочтительных для миграции во всем мире. Стране был выгоден вклад иностранной рабочей силы в развитие экспортных направлений её промышленности и сельского хозяйства. Что касается стран-экспортеров рабочей силы, – прежде всего Бенина, Буркина-Фасо, Нигера и Того, – то они получали доходы от денежных переводов своих мигрантов и от роста объемов торговли. Политический кризис, вызванный военным переворотом в 1999 г., затронул весь регион. И, тем не менее, президента Уфуэ-Буаньи, инвестировавшего средства в будущее своих соседей, стали называть «Африканским мудрецом».

Пример Кот-д'Ивуара иллюстрирует основные положения настоящей главы. В сегодняшних развитых регионах (Европа, Северная Америка и Северо-Восточная Азия) большинство видов экономической деятельности носят высококонцентрированный характер, их экспорт узко специализирован, их жизненный уровень выравнивается. Эти регионы вышли за пределы своих национальных границ и интегрировали свою экономику в соседние регионы и в остальной мир. Региональная и глобальная интеграция служит дополнением развития этих регионов, а не его заменой (см. вставку 9.1).

Однако в большей части развивающегося мира процессы концентрации и

конвергенции идут медленно, часто из-за сохраняющейся экономической, политической и культурной разобщенности стран (см. главу 3). Она затрудняет их усилия в использовании преимуществ, связанных с ростом масштабов производства (см. главу 4), увеличением мобильности рабочей силы и капитала (см. главу 5) и сокращением транспортных расходов (см. главу 6). Одни развивающиеся страны пытаются интегрировать свою экономику в глобальный рынок через одностороннюю либерализацию, другие – через региональную интеграцию. У обоих подходов есть как успехи, так и неудачи. В настоящей главе рассматриваются возможности сочетания этих двух подходов путем расширения сотрудничества между регионами и создания прочных связей с мировыми рынками. Одновременно будут проанализированы приемлемые и неприемлемые соотношения между этими двумя подходами.

В настоящей главе предлагается региональная интеграция как механизм увеличения возможностей поставки товаров и услуг, а также глобальная интеграция для улучшения доступа к мировым рынкам и поставщикам. Интеграция означает сотрудничество между странами в области торговли, внутреннего регулирования и политики, региональной инфраструктуры и в ряде трансграничных инициатив, в том числе в отношении общественных благ. Региональная интеграция подразумевает сотрудничество между соседними странами. Глобальная интеграция – это сотрудничество на более широком международном уровне.

Структура этой главы, относящаяся к действиям стратегического характера, использует классификацию по региональному принципу для анализа того, как лучше всего противостоять трудностям развития каждого из развивающихся регионов мира.

Ниже приведены основные стратегические подходы:

- **Страны, расположенные рядом с большими мировыми рынками, должны стремиться извлечь пользу из своей близости к территориям с высокой экономической плотностью и стать продолжением больших рынков.** Мексика, страны Карибского бассейна, страны – члены Европейского союза и Республика Корея связаны, соответственно, с рын-

ками США, ЕС и Японии. Но для получения существенных выгод в деле развития интеграция должна осуществляться не только в рамках обычных соглашений о свободной торговле. Труднее всего сделать внутренние рынки настолько привлекательными для инвесторов, чтобы они рассматривали эти рынки как продолжение близлежащих крупных мировых.

- **Страны с крупными соседними странами, удаленные от мировых рынков, должны развивать собственный региональный рынок.** Для этого необходимы два инструмента: во-первых, институциональные реформы, облегчающие внутрирегиональную торговлю товарами и мобильность факторов производства, и, во вторых, инвестиции в инфраструктуру, связывающую отстающие и ведущие страны, равно как и весь регион, с основными мировыми рынками. Естественно, что региональная интеграция содействует развитию региональных производственных сетей. Эти сети максимизируют преимущества соотношения объема и стоимости продукции за счет эффекта масштаба. Они также позволяют небольшим странам специализироваться на нишевых продуктах, реализуемых через региональные торговые сети. Более высокая рентабельность этих сетей облегчает таким регионам их последующую интеграцию в глобальные рынки.
- **Страны, удаленные от мировых рынков, находящиеся в Средней Азии, на небольших островах Тихого океана и в Африке к югу от Сахары – «нижний миллиард» населения планеты – сталкиваются с жесточайшими трудностями экономического роста.** Им совершенно необходимо стремиться к совместным действиям. Для региональной интеграции стран в этих «природных соседствах» необходимы три инструмента. Им требуется тесное институциональное сотрудничество и крупные инвестиции в региональную инфраструктуру, равно как и взаимная поддержка. Им также необходимы межстрановые компенсационные механизмы для поддержания усилий в области интеграции, поскольку глубокая интеграция может привести к неодинаковым кратковременным выгодам и потерям для тех или иных стран. Международное сообщество может поддерживать стремление этих стран к интеграции путем согласованного стимулирования этого процесса.

Восточная, Центральная и Западная Африка попадают в третью категорию. Бедные ресурсами прибрежные страны этих регионов демонстрируют наименьший экономический рост по сравнению с другими регионами мира<sup>2</sup>. Для них в Докладе

### ВСТАВКА 9.1 *Направлены ли политические идеи настоящего Доклада против глобальной интеграции? Ответ – нет.*

В «Докладе о мировом развитии 2009» внимание сосредоточено на региональной интеграции, поскольку именно здесь существует широкое поле для действий в области политики. Однако из этого не вовсе следует, что Доклад направлен против глобальной интеграции. Совсем наоборот. В данной главе утверждается, что региональное сотрудничество увеличивает возможности групп стран-соседей по поставкам товаров и услуг через производство региональных общественных благ и использование региональной специализации. Таким же образом можно увеличить выгоды каждой страны и от глобальной интеграции. В этом смысле региональная и глобальная интеграция не подменяют, а дополняют друг друга. Без глобальной интеграции выгоды от регионального сотрудничества были бы мизерными, а то и вообще отрицательными, как это имело место в прошлом со многими региональными соглашениями. Но без региональной интеграции преимущества глобализации могли бы оказаться попросту недостижимыми для некоторых стран, которые не имели бы возможности самостоятельно конкурировать в глобальном масштабе.

Для многих стран, особенно для стран Африки, экспорт продукции которых на мировые рынки значительно сократился, выгоды от глобальной интеграции представляются весьма эфемерными. Глобальная интеграция иногда рассматривается как рискованная. Именно поэтому переговоры на Дохийском раунде по некоторым проблемам, важнейшим для развивающихся стран, например, по торговле сельхозпродукцией, шли весьма медленно. По этой же причине, региональное сотрудничество в прошлом также не приносило существенных выгод, и многие региональные соглашения попросту разваливались. Это выдвигало на передний план существующую проблему неравных прибылей больших и малых стран одного региона, что отрицательно сказывалось на долго-

срочной стабильности указанных соглашений и на готовности стран реагировать на неожиданные ситуации. Поскольку в прошлом многие усилия по региональной интеграции были безуспешными, вопрос о заключении новых региональных соглашений порождает серьезный скептицизм в кругах, ответственных за сферу развития.

В Главе утверждается, что в современных условиях подобный скептицизм является неуместным. Нестабильность, порождаемая макроэкономической политикой и слабой системой управления, явление менее обычное сегодня, чем ещё десять лет назад. Поэтому в настоящее время меньше вероятности того, что страна начнет «импортировать» проблемы от своих соседей, даже если их экономические системы будут интегрированы. А с сокращением транспортных расходов и расширением глобальной торговли выгоды от экономического роста за счет увеличения экспорта сейчас более значительны, чем когда бы то ни было в прошлом. Чтобы быть конкурентоспособными страны теперь более склонны к согласованию своей политики и своих институтов, поэтому перспективы регионального сотрудничества существенно улучшаются. Это, возможно, является одной из причин того, почему в июне 2006г. в рамках Всемирной торговой организации (ВТО) были подписаны или инициированы 56 региональных, 49 расширенных региональных (сотрудничество между странами, объединенными региональным соглашением, и страной), 5 надрегиональных (сотрудничество между двумя или большим числом стран, объединенных региональными соглашениями) и 118 чисто двусторонних соглашений. Основываясь на глобальных подходах, эти соглашения стремятся определить приемлемые и неприемлемые компромиссы между региональной и глобальной интеграцией.

Источник: авторский коллектив ДМР 2009.

предлагается заключение договора с участием правительств стран региона и международного сообщества для улучшения социальных услуг и инвестиций в человеческий капитал в отстающих странах и для улучшения инфраструктуры в ведущих странах региона, где наиболее вероятен экономический подъем. Это должно быть подкреплено преимущественным доступом региональных экспортных товаров на рынки развитых стран. В свою очередь, отстающие и ведущие страны этих «природных соседств», могли бы допустить более свободное внутрирегиональное перемещение рабочей силы, капитала, товаров и услуг.

Сегодня развивающиеся страны, как «опоздавшие», стоят перед единственно возможным выбором: продолжать быть разобщенными и терять под собой почву или стать победителями без границ.

### **Региональная интеграция – для увеличения предложения, глобальная интеграция – для повышения спроса**

Некоторые страны, такие как Чили, Маврикий и хорошо известные «восточноазиатские тигры» осуществили глобальную интеграцию без тесного сотрудничества внутри своего региона. Они использовали существенные преимущества первого хода. Однако для многих других развивающихся стран достичь этого было очень трудно. Поэтому некоторые задаются вопросом, действительно ли появление сегодня на рынке таких высококонкурентоспособных экспортеров, как Индия и Китай, уменьшает вероятность осуществления успешной стратегии развития, основанной на экспорте.

Доводом против этого является то, что ассортимент товаров, от экспорта которых страна может получить сравнительные преимущества, увеличивается вместе с ростом глобальной торговли. Промежуточные товары и услуги, пользующиеся спросом и свободно обращающиеся на рынке предоставляют развивающимся странам более широкий диапазон возможностей, чем прежде, для диверсификации своего экспорта<sup>3</sup>. Эмпирические данные свидетельствуют о том, что это положение является верным даже для стран Африки к югу от Сахары<sup>4</sup>. Если говорить об отдельных странах каждой из девяти групп стран-соседей Африки к югу от Сахары, то их импорт промежуточных товаров из соседних стран за предыдущий год положительно соотносится с общим объемом их экспорта в текущем году. При этом, по мере того как импорт промежуточных товаров увеличивается и переходит некоторое пороговое значение, узаконный эффект заметно усиливается.

Эти данные свидетельствуют о том, что более высокие показатели экспорта имеют место как в условиях регионального сотрудничества между странами (рост масштабов производства, большая мобильность факторов производства и меньшие транспортные расходы), так и в случае их глобальной интеграции. Региональное сотрудничество означает, что компании соседних стран имеют возможность производить у себя более дешевую готовую продукцию (путем создания международных сетей поставщиков), чем, если бы они полагались на поставщиков из одной страны (см. вставку 9.2). Глобальная интеграция обеспечивает спрос и стимулирует дальнейшее развитие подобных эффективных региональных сетей поставщиков. Сочетание региональной и глобальной интеграции приводит к появлению успешно развивающихся стран в сегодняшних богатых регионах.

Информация, полученная от различных компаний, детализирует эти сводные

эконометрические данные<sup>5</sup>. Так, компании, экспортирующие товары на региональные рынки, в большей степени страдают от перерывов в подаче электроэнергии и неэффективных пограничных процедур, чем компании, экспортирующие товары на глобальные рынки, хотя компании, экспортирующие товары с ограниченным сроком их реализации на глобальные рынки (например, текстиль), также страдают от неэффективных пограничных процедур. Степень оперативности компаний определяет место реализации ими своей продукции: так, наименее расторопные компании торгуют лишь на внутренних рынках, другие обслуживают внутренние и региональные рынки, а наиболее оперативные торгуют на внутренних, региональных и международных рынках<sup>6</sup>.

Успешная интеграционная политика приводит к концентрации экономической деятельности в районах с лучшим доступом к рынкам и средствам производства, независимо от того, являются ли они субнациональными, национальными, или региональными. Интеграция может привести к временной неравномерности в распределении доходов между странами региона, и это будет длиться до тех пор, пока отстающие страны региона не догонят его ведущие страны в условиях экономического роста всего региона. Когда интеграция происходит по рыночным законам, как, например, в странах Восточной Азии, то начинается процесс перемещения факторов производства, а это, в свою очередь, стимулирует выравнивание доходов на душу населения внутри всего региона (см. главу 3). Но если интеграция идет под контролем государства, как это происходит сегодня в большинстве развивающихся регионов, то главную озабоченность могут вызывать трудности политико-экономического характера<sup>7</sup>.

### **Региональная и глобальная интеграция предполагают наличие компромиссов**

Региональные интеграционные соглашения, будучи весьма нелегкими для переговоров и реализации, интенсивно используют административный ресурс. Усилия по унификации региональных структур через заключение таких соглашений могут привести к издержкам, как для внутренней администрации, так и для процесса односторонней либерализации, от которых может зависеть интеграция страны с остальной частью мира. Региональные соглашения способны также удерживать страны от ускоренной глобальной интеграции, если некоторые страны региона пожелают замедлить этот процесс.

Дискуссии на тему «регионального» против «глобального» не являются чем-то новым. Они ведутся вокруг последствий для благосостояния страны возможной переориентации торговли и создания



## ВСТАВКА 9.2 Диверсификация производства путем регионального сотрудничества

Диверсификация экономики – нелегкая задача. Идальго, Барабази и Хаусман (Hidalgo, Barabasi, and Hausman, 2007) показывают, что существующая структура экспорта страны определяет то, насколько легко ей будет диверсифицировать свою производственную базу под выпуск более ценной продукции. Авторы используют сравнение с лесом, представляющим «пространство продукции» («product space»). Это метафора одинакова для всех стран мира. Каждое дерево – конкретный продукт, а компании – обезьяны, которые могут подниматься вверх по дереву, чтобы увеличить добавленную стоимость (интенсивная диверсификация) или перепрыгнуть на другое дерево, символизирующее более ценный продукт (экстенсивная диверсификация).

Компании развивающихся стран полагают, что им легче обеспечить рост путем интенсивной диверсификации, основываясь на своих возможностях. Имеется также альтернатива взобраться на «более дорогие» деревья, для чего необходимы более высокие доходы или желание дать ответ конкурентам, предлагающим более дешевые товары. Но даже если стране повезло иметь такие «более дорогие» деревья неподалеку от своей производственной базы, всё же подобный «прыжок» остается дорогостоящим и рискованным. Он может потребовать физической инфраструктуры, специфических «ноу-хау», знания предпочтений и нормативов рынков конкретных товаров, а также легкого и недорогого доступа к специфическим средствам производства. Хаусман и Родрик (Hausman, Rodrik, 2003) назвали процесс определения первоначальных потребностей в финансовых средствах на эти цели «открытием стоимости» («cost discovery»), имея в виду стремление компаний-пионеров «открыть» и исследовать новые возможности. Потребность в финансовых средствах может быть «открыта» несколь-

кими способами. Значительная часть информации и «ноу-хау» может быть получена путем анализа данных о прямых иностранных инвестициях в регионе. Можно также получить эти сведения от своих соседей. Таким образом, сотрудничество между соседними странами может оказаться полезным, поскольку оно создает условия, привлекательные для иностранных инвесторов и обеспечивает доступ к необходимым промежуточным товарам, что, в свою очередь, позволяет сделать «прыжок» к производителю нового вида продукции менее дорогостоящим и рискованным. Такое сотрудничество может обеспечить рынок сбыта для производителей промежуточных товаров, которые реализуют эти товары компаниям, занимающимся производством новых видов продукции в других частях региона.

Когда экспортные возможности Африканского континента за период с 1980 по 2004 год были сопоставлены с глобальным «пространством продукции», состоящим из восьмисот видов продукции («четырёхзначная» подотрасль экономики), то у стран – членов Экономического и валютного сообщества стран Центральной Африки оказалось лишь несколько вариантов диверсификации (только лес и изделия из него). Члены Восточноафриканского сообщества располагают большим числом таких вариантов, поскольку их экспорт более разнообразен (овощи и фрукты, пищевые полуфабрикаты, рыба, лес и изделия из него, хлопок, текстиль, низкотехнологичные готовые изделия, изделия из металла, химикаты и полезные ископаемые). Другие страны с аналогичной структурой производства могут пойти на диверсификацию по таким группам товаров как хлопок, текстиль и предметы одежды, которые в настоящее время обладают предпочтениями в торговле на американском рынке согласно Закону об обеспечении роста и расширении возможностей в Африке, принятому в США.

Почти все члены Западноафриканского экономического и валютного союза могут получить выгоды от сотрудничества, по меньшей мере, в семи группах экспортных товаров (овощи, фрукты и продукция из них, лес и изделия из него, хлопок, низкотехнологичные изделия, химикаты и полезные ископаемые), имея в виду уменьшение сверхзависимости от товаров своего традиционного сельскохозяйственного экспорта, таких как кофе и какао.

Члены Южноафриканского таможенного союза Южной Африки (кроме ЮАР) могут получить значительно большие преимущества, чем другие союзы, от сотрудничества в области, связанной с использованием природных ресурсов и в обрабатывающей промышленности, поскольку они располагают значительно более простыми вариантами диверсификации, основанными на существующей у них ситуации в сфере логистики, финансов, подготовки кадров и инфраструктуре, которая отражает их статус стран со средними доходами.

Путем анализа того, какие сферы экономической деятельности предоставляют им наибольшие возможности для дальнейшего развития, страны могут сконцентрировать своё сотрудничество на конкретных инфраструктурных направлениях, таких как нормирование и стандартизирование, система мер и весов, разработка учебных планов подготовки квалифицированной рабочей силы и внедрение новых технологий. Это может явиться дополнением к общим направлениям сотрудничества в области региональной инфраструктуры, в улучшении регулирования предпринимательской деятельности и создании качественной судебной системы.

Основано на статьях Ванданы Чандра, Джессики Боккардо и Израэля Озорио.

новых торговых связей по сравнению с оптимальным положительным влиянием на него односторонней либерализации или многосторонних отношений<sup>8</sup>. При этом, в связи с недавним быстрым увеличением числа соглашений о свободной торговле были начаты дискуссии о так называемом «новом регионализме». Одна из сторон видит в региональной интеграции вполне конкурентоспособный процесс либерализации, который в конечном итоге будет содействовать глобальной интеграции<sup>9</sup>. Другая сторона усматривает в этом появлении «клубка проблем», препятствующих глобальной интеграции<sup>10</sup>.

Данную дискуссию едва ли будет легко завершить. Однако подход к этой проблеме с точки зрения новой экономической географии переводит дискуссию в иную плоскость. Некоторые утверждают, что когда при моделировании торговых отношений должным образом учитывается физическая география, то региональные торговые соглашения могут оказаться более эффективными с точки зрения улучшения благосостояния, нежели многосторонние торговые соглашения при

условии, что межконтинентальные транспортные расходы намного выше, чем внутриконтинентальные торговые издержки<sup>11</sup>. Региональная интеграция обладает также преимуществами неэкономического характера, такими как большая степень спокойствия и безопасности в регионе, равно как и усиление позиций стран – участниц региональных соглашений на международных форумах<sup>12</sup>. Эти неэкономические доводы иногда оказываются важнее экономических при принятии решений о подписании соглашений о региональной интеграции.

Региональная интеграция может принимать множество форм, от официальных договоров, регулирующих многие аспекты экономического обмена и сотрудничества, до неформальной фактической интеграции, берущей начало из углубления экономических связей между структурами частного сектора. Подобное разнообразие определяет различную динамику процесса интеграции. В то время как глобальные соглашения носят всесторонний характер и заключаются нечасто, региональные соглашения могут начинаться с малого и двигаться вперед со скоростью и в

объемах, полностью устраивающих каждую из сторон. Каждый регион должен найти для себя тот путь, который позволил бы ему получать выгоду, как от региональной, так и от глобальной интеграции.

***Развитые регионы подсказывают полезные идеи – мыслите широко, начинайте с малого***

Успешные регионы Европы, Северной Америки и Северо-Восточной Азии преподносят нам три урока разработки и осуществления программ региональной и глобальной интеграции: мыслите широко, начинайте с малого и компенсируйте потери наименее удачливому партнеру.

***Мыслите широко.*** Для всех развивающихся сообществ наиболее важные экспортные рынки находятся за пределами их регионов. Республике Корея, Мексике и Румынии посчастливилось находиться недалеко от одного из таких крупных мировых рынков, в отличие от большинства стран, которым повезло меньше. Главной целью любого процесса региональной интеграции должно являться стимулирование роста за счет экспорта. Действительно, фактором успеха региональных соглашений об интеграции является «открытый регионализм», устанавливающий низкие внешние тарифы и отменяющий все внутренние тарифы<sup>13</sup>. Это его главное отличие от первой волны регионализма 1970-х годов, который попросту распространил интроспективную политику замещения импорта со стран на регионы.

***Начинайте с малого.*** Программы региональной интеграции не должны немедленно решать все вопросы. Также не должны они сразу же охватывать целый континент. Опыт 1970-х годов стран Латинской Америки и Африки к югу от Сахары показывает, что всеобъемлющие соглашения с участием большого числа стран зачастую остаются «на бумаге»<sup>14</sup>. Европейский союз берет начало из узкоспециализированного соглашения – Европейское объединение угля и стали (см. «География в движении. Преодоление раздела в Западной Европе»). Североамериканское соглашение о свободной торговле (НАФТА) началось с соглашения о свободной торговле автомобилями между США и Канадой<sup>15</sup>. Дробление Восточной Азии на регионы ускорило в 1980-хг., после того как японские транснациональные корпорации создали экспортно-промышленные зоны по всему региону. Часто региональная интеграция может начаться без какого-либо формального соглашения с декларацией о намерениях развивать стратегическое сотрудничество, которое дает компаниям уверенность в том, что любые разногласия будут решены быстро и по справедливости.

Региональная интеграция предполагает дополнительные политические шаги со стороны государств-участников. Чем больше

число участников, тем более сложными являются вопросы координации и более высоким риск неудачи. Поэтому, подписание индивидуальных соглашений, основанных на интересах конкретных стран, позволяет организовать региональную интеграцию с «изменяемой геометрией», то есть, когда страны (или отдельные территории внутри стран, как в случае с «треугольником роста» в Восточной Азии) углубляют сотрудничество в собственном ритме. Такая форма сотрудничества в сфере торговли и в неторговых областях может постепенно создать сильный регион. И это не препятствует выполнению специфических программ в масштабах всего континента по проектам с высокими постоянными издержками, такими как, например, запуск и поддержание на орбите спутников.

***Компенсируйте потери наименее удачливому партнеру.*** Региональная интеграция может привести к появлению победителей и проигравших среди стран-участниц, по крайней мере, в краткосрочном плане<sup>16</sup>. Если в интеграционном процессе участвуют две страны с неодинаковой национальной инфраструктурой, то страна с лучшей инфраструктурой может быстрее развиваться в промышленном отношении, что способно углубить различия между ними в доходах и в занятости населения<sup>17</sup>. Созданию жизнеспособного союза стран с различными экономическими возможностями помогает механизм компенсации, обеспечивающий справедливое распределение доходов от интеграции. Так, в Европейском союзе богатые страны-члены субсидируют развитие инфраструктуры в более бедных странах – членах Союза. В Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) более богатые страны-члены имеют специальные программы помощи более бедным странам – членам Ассоциации. Помощь осуществляется в рамках так называемой Программы интеграции АСЕАН. В некоторых регионах существуют также двусторонние программы помощи своим более бедным соседям.

Один из подходов к компенсации состоит в создании единого фонда таможенных доходов, собираемых таможенными союзами, с последующим перераспределением их в соответствии с потребностями экономического развития каждого из участников. Так, Западноафриканский экономический и валютный союз (УЭМОА) учредил в 2000 г. единый внешний тариф и ввел однопроцентный сбор на любые импортные операции третьих сторон с целью создания компенсационного фонда. К сентябрю 2006г. были собраны и распределены 500 млн долларов. При этом Кот-д'Ивуар и Сенегал, самые богатые члены УЭМОА, внесли в фонд 60% его объема, а получили из него лишь 12%. Такие «вливания» являются политически целесообразными, если более богатые страны понижают, что в долгосрочном плане они будут

получать ощутимую выгоду от процветания своего региона. Программы перераспределения доходов могут быть более эффективными от присоединения к ним какой-либо развитой страны в качестве внешнего партнера, желающего субсидировать процесс развития. Примерами являются Соглашения об экономическом партнерстве (СЭП), которые сейчас обсуждаются между ЕС и странами Африки, Карибского бассейна и Тихоокеанского региона (см. вставку 9.3).

### Построение интегрированных регионов: структура

«Прочность» границ страны – это добровольное препятствие развитию, это своеобразный изолирующий слой, увеличивающий экономическое расстояние до рынков (см. главу 3). И в довершение всего, в некоторых регионах есть небольшие страны, внутренние рынки которых просто являются недостаточно емкими для начала и поддержания процесса индустриализации, или же у них нет возможностей диверсифицировать свою экономику и развивать цепочку добавленной стоимости. Таким образом, разные страны

сталкиваются с разными проблемами, которые требуют разных политических подходов к вопросу их интегрирования в мировую экономику. Интеграция осуществляется в значительной степени благодаря частной инициативе в сфере движения товаров и факторов производства. Но большинство институтов и инфраструктур, необходимых для присоединения региона к мировой экономике, относятся к категории общественных благ, что требует коллективных действий для решения задач координации и преодоления трудностей внешнего характера.

Для осуществления региональной интеграции можно использовать три вида политических инструментов. Они же помогают и в вопросах глобальной интеграции.

- *Институциональное сотрудничество* позволяет решать проблемы координации внутри региона и увеличивает прибыль за счет роста масштабов производства;
- *Региональная инфраструктура*, стратегически связывающая регион с ведущими мировыми рынками, позволяет сократить транспортные расходы.

### ВСТАВКА 9.3 *Соглашения об экономическом партнерстве между Европейским союзом и странами Африки, Карибского бассейна и Тихоокеанского региона могут быть улучшены*

В период до 2007 г. Европейский союз предоставил невзаимные торговые преференции странам Африки, Карибского бассейна и Тихоокеанского региона (АКТ). Эта политика не соответствовала принципам ВТО по статусу наиболее благоприятствуемой нации. Однако отказ ЕС от своих прав носил временный характер, и его срок истек в декабре 2007г. Соглашения об экономическом партнерстве (СЭП) между ЕС и странами АКТ являются новым подходом к развитию торговли и одновременно к достижению общих целей развития.

В 2003 г. Европейский союз начал переговоры по соглашениям об экономическом партнерстве с шестью самоопределившимися регионами стран АКТ: Карибским форумом африканских, карибских и тихоокеанских государств (КАРИФОРУМ), Центральноафриканским валютно-экономическим сообществом (СЕМАС), Странами Восточной и Южной Африки (ВЮА), Экономическим сообществом западноафриканских государств (ЭКОВАС), Сообществом по вопросам развития юга Африки (САДК) и со странами Тихоокеанского региона.

Главной составляющей СЭП являются региональные торговые соглашения между ЕС и каждым из этих шести регионов. Структура экспорта этих регионов в страны ЕС неоднородна и часто отражает их зависимость всего лишь от нескольких видов продукции. Соглашения об экономическом партнерстве носят более широкий характер. Они предусматривают стопроцентный беспошлинный и бесквотный доступ на рынки ЕС для каждого региона с упрощенными правилами происхождения, принятыми в ЕС. В то же время, стра-

анского региона разрешается импортировать товары из Европейского союза на менее льготных для ЕС условиях (в среднем, можно ввозить беспошлинно 80% товаров в течение 15 лет).

Цели этого сотрудничества амбициозны. СЭП побуждают страны Африки, Карибского бассейна и Тихоокеанского региона к увеличению объемов региональной торговли и региональному сотрудничеству. Этим они отличаются от предыдущих соглашений, которые отдавали предпочтение так называемой «звездообразной» (hub-and-spoke) структуре, препятствующей взаимодействию с соседними странами региона. В то время как ранее торговые преференции определялись Европейским союзом в одностороннем порядке, СЭП обсуждаются совместно всеми странами. Конечно, некоторые страны не выражают желания сотрудничать по невыгодным для них направлениям. Однако у Европейского союза есть возможности стимулировать такое сотрудничество путем предоставления, например, помощи для преодоления разногласий.

Вместе с тем опыт показывает, что одна лишь либерализация торговли (между Севером и Югом) не способствует экономическому развитию. Поэтому СЭП стремятся улучшить связь между торговлей и развитием. Помимо торговли товарами, СЭП предусматривают торговлю услугами, инвестиции, поставки по государственной линии и принятие законодательства о конкуренции. И хотя соглашения о торговле товарами и услугами предусматривают либерализацию торговли на взаимной (пусть даже несимметричной), основе, всё же при решении вопросов, относящихся к торговле, преследуются не только сугубо ком-

мерческие цели. Стороны стремятся также поддерживать региональную интеграцию с помощью общего регионального регулирования, гармонизации отношений и выполнения обязательств, что улучшает политическую и экономическую стабильность и создает лучший деловой и инвестиционный климат.

Одной из самых трудных проблем являются ожидаемые потери на фискальных тарифах, которые составляют, в среднем, приблизительно 2% валового внутреннего продукта для стран Африки к югу от Сахары. Для некоторых из них потери могут составить от 4 до 6% ВВП, а это уже ощутимая часть общественного кошелька. Поэтому, разработано поэтапное уменьшение тарифов для смягчения значительного сокращения правительственных доходов. В долгосрочном плане потери на фискальных тарифах должны быть компенсированы путем реформ внутреннего налогообложения и системы взимания налогов. Для ЕС более радикальным подходом могла бы стать помощь бюджетам наиболее проблемных стран в течение заранее установленного переходного периода.

Другая проблема касается сложных правил происхождения, которые должны быть упрощены и стать более либеральными. Кроме того, необходима техническая помощь, которая позволит развивающимся странам соблюдать нормативы ЕС и поощрять своевременную подготовку заявок на поставки для улучшения доступа на рынки. Средства для этого выделяются по линии программы «Содействие торговле» («Aid-for-Trade»).

Источник: предоставлено Себастьяном Волмером.

- *Скоординированное стимулирование* с участием всех заинтересованных сторон региона и доноров ведущих мировых рынков может содействовать мобильности факторов производства и выравниванию жизненного уровня ведущих и отстающих стран региона.

### **Институциональное сотрудничество**

#### **Реформы национального регулирования («за пределами границ»)**

Институциональное сотрудничество, как, например, заключение соглашений о взаимном признании порядка осуществления промышленной и коммерческой деятельности, принятие международных стандартов и параметров макроэкономической конвергенции, позволяет увеличить размер региональных рынков, обеспечивающих прибыль за счет роста масштабов производства. Действительно, национальные и иностранные компании рассматривают инвестиционные возможности и связанную с ними правительственную политику, а также условия ведения бизнеса (в том числе право собственности, регулирование внешнеэкономической деятельности, налоговое законодательство, финансы, инфраструктуру, коррупцию и макроэкономическую стабильность), как часть пакета, определяющего привлекательность страны для иностранных инвестиций<sup>18</sup>. Другая часть пакета – это качество правовой системы страны, которая позволяет увеличивать инвестирование в акционерный капитал, а также размеры компании<sup>19</sup>. Подобные подходы применяются даже в отношении стран с лучшими институциональными возможностями на ведущих мировых рынках. Чем менее привлекательны страны-соседи, тем менее привлекательна и

сама страна, особенно когда ее внутренний рынок невелик.

Теперь, когда тарифные льготы сократились, характер торговли стал в большей степени определяться внутренними законодательными барьерами. Путем унификации национальных и международных стандартов и институтов, регионы могут улучшить свою привлекательность для прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и увеличить свои торговые возможности, что особенно важно с учетом необходимости их присоединения к региональным и глобальным производственным сетям и рынкам. Так, например, кризис рыбообрабатывающей отрасли в Кении в 1990-х гг. был бы менее серьезным, если бы поставщики сырой рыбы и рыбных полуфабрикатов Кении, Танзании и Уганды сотрудничали между собой и приняли гигиенические стандарты Европейского союза<sup>20</sup>. В настоящее время многие страны Африки к югу от Сахары стремятся к такому сотрудничеству<sup>21</sup>.

**Пограничная политика.** Облегчение движения капитала, рабочей силы и средств производства – предварительное условие для создания трансграничных производственных сетей. ВТО предоставляет такую схему либерализации, которая позволяет изменять условия соглашений. Почти все новые региональные торговые соглашения включают условия по либерализации сферы обслуживания, однако некоторые из такого рода услуг тесно связаны с людьми и требуют соответствующих соглашений по вопросу мобильности рабочей силы, в отношении которой сейчас мало единства (см. табл. 9.1)<sup>22</sup>. Перемещение рабочей силы создает экономические и политические проблемы, которые представляются намного более серьезными, чем торговля товарам и инвестициями капитала. Поэтому лишь немногие соглашения обеспечивают ту степень мобильности, которая необходима странам и людям для получения оптимальной выгоды.

Сотрудничество в валютно-финансовой сфере улучшает мобильность капитала и увеличивает привлекательность региона для прямых иностранных инвестиций, что особенно важно для небольших стран<sup>23</sup>. Действительно, небольшие финансовые рынки, как правило, менее конкурентоспособны и эффективны вследствие невозможности использования существенных преимуществ, связанных с ростом масштабом производства. При этом некоторые сегменты рынка могут вообще отсутствовать. Кроме того, небольшие рынки менее способны к диверсификации инвестиций и операционных рисков. Структура регулятивных органов небольших стран более дорогостоящая и более низкого качества, а вспомогательные службы, например, службы информации о кредитоспособности, весьма трудно поддерживать на должном уровне. Региональная

**Таблица 9.1 Немногие региональные соглашения предусматривают полную мобильность рабочей силы**

Степень мобильности рабочей силы	Соглашения
Полная мобильность рабочей силы	Европейский Союз, Соглашение о Европейском экономическом пространстве, Европейская ассоциация свободной торговли, Австралийско-Новозеландское торговое соглашение об углублении экономических связей, Экономическое сообщество стран Западной Африки
Доступ на рынки для некоторых групп	Сообщество стран Карибского бассейна, Североамериканское соглашение о свободной торговле, Европейские соглашения, Соглашения о свободной торговле (Группа Трёх, Канада и Чили, США и Сингапур, США и Чили, Япония и Сингапур).
На основании ГАТС (4-й вариант) с дополнительными условиями или ограничениями	Зона свободной торговли АСЕАН, Евросредиземноморские соглашения об ассоциации, Соглашение между Новой Зеландией и Сингапуром о тесном экономическом партнерстве, Соглашение об Общем рынке стран Южного Конуса, Соглашения о свободной торговле (ЕС и Мексика, ЕС и Чили, США и Иордания, МЕРКОСУР).
Отсутствуют эффективные нормативы мобильности рабочей силы	Азиатско-Тихоокеанский Форум экономического сотрудничества, Южноазиатская ассоциация регионального сотрудничества, Центральноевропейский договор о свободной торговле и Общий рынок Восточной и Южной Африки

Источник: World Bank 2004a, дополнено авторским коллективом ДМР 2009.

Примечание: АСЕАН – Ассоциация государств Юго-Восточной Азии; ГАТС – Генеральное соглашение о торговле услугами; МЕРКОСУР – Южноамериканский общий рынок.

и глобальная торговля финансовыми услугами – лучший способ справиться с проблемами небольших стран. Это достигается путем открытия национальных рынков иностранным финансовым посредникам, путем полной или частичной интеграции с региональной финансовой системой и путем постепенного открытия национальных рынков притоку иностранного капитала. Преимущества региональной финансовой интеграции возрастают, если группа стран стремится к единой валюте, к созданию единого центрального банка, к единой системе лицензирования и регулирования для компаний, предоставляющих финансовые услуги<sup>24</sup>. Вместе с тем, такая интеграция одновременно уменьшает гибкость политики реагирования на серьезные потрясения.

**Роль соседних стран.** Развивающиеся страны и, особенно, страны, не имеющие выхода к морю, страдают от высоких транспортных расходов вследствие дорогих и ненадежных транспортных услуг. В этих странах имеется зарегулированный транспортный сектор, неэффективные службы материально-технического снабжения, олигополистические транспортные агентства, а также контрольно-пропускные пункты, взяточничество в международных транспортных коридорах<sup>25</sup>. Задержка в отгрузке товара на один день равноценна увеличению расстояния его транспортировки между торговыми партнерами на 70 км и сокращению объема торговли на 1%<sup>26</sup>. В частности, страны, не имеющие выхода к морю, смогли бы увеличить экспорт своих товаров, если бы соседние с ними страны улучшили качество их транспортировки по своей территории и их таможенную обработку. Подсчитано, что улучшение состояния материально-технического снабжения на величину одного среднеквадратичного отклонения для страны, не имеющей выхода к морю, вместе с улучшением работы системы материально-технического снабжения на величину одного среднеквадратичного отклонения в соседних странах, привело бы к росту экспорта страны, не имеющей выхода к морю, на 74%<sup>27</sup>.

Институциональные реформы в странах-соседях, облегчающие торговлю и транспортировку товаров внутри региона, могут сильно увеличить эффективность и надежность региональных логистических цепей. Центральная Азия и страны Африки к югу от Сахары, чья конкурентоспособность на международных рынках серьезно страдает от высоких транспортных расходов, в настоящее время изучают возможность создания транспортных коридоров, которые хорошо зарекомендовали себя повсюду, например, в Юго-Восточной Европе<sup>28</sup>.

В 1998 г. шесть стран обратились к Всемирному банку за помощью в разработке региональной программы облегчения

торговли и транспорта в Юго-Восточной Европе. К 2004 г. таких стран было уже восемь: Албания, Босния и Герцеговина, Болгария, БЮР Македония, Молдова, Румыния, Сербия и Черногория, Хорватия. Их программа состояла в сокращении транспортных расходов, борьбе с коррупцией, содействии таможенным структурам в деле постепенного приведения своих процедур в соответствие со стандартами ЕС. Цель программы состоит в сокращении времени обработки и транспортировки грузов, уменьшении сумм вознаграждений за упрощение формальностей, уменьшении коррупции, связанной с международной торговлей и транспортировкой грузов, а также в улучшении эффективности контроля за контрабандой товаров и борьбы с ней. Результаты дают обнадеживающий пример для подражания и повсеместного увеличения объемов региональной торговли.

### Региональная инфраструктура

Региональная транспортная инфраструктура сокращает экономические расстояния между торговыми партнерами, как внутри одного региона, так и между регионом и ведущими мировыми рынками. Электроэнергия, водопровод, телефонные линии и доступ в Интернет – всё это увеличивает производительность, однако качество услуг крайне недостаточно во многих развивающихся регионах (см. табл. 9.2). Многие страны могли бы извлечь выгоду от согласования своих действий и сотрудничества в области инфраструктуры. Развитие гидроэлектроэнергии, начатое в 1997 г. Мали, Мавританией и Сенегалом, снизило затраты и улучшило надежность и качество поставок электроэнергии<sup>29</sup>. Восточнокарибский

**Таблица 9.2 Страны Африки к югу от Сахары, Южной Азии, Ближнего Востока и Северной Африки наиболее серьезно страдают от ненадежной инфраструктуры. Меньше всего это затронуло Восточную Азию**

	Регионы мира						
	ВАТ	ЕЦА	ЛАК	БВСА	ЮА	АЮС	ОЭСР
Время ожидания подключения к электросети (дни)	19,4	9,3	32,9	53,7	<b>56,3</b>	43,8	9,7
Отключения электроэнергии (дни)	9,3	14,0	17,8	46,1	<b>121,5</b>	56,4	1,5
Потери из-за отключения электроэнергии (% от суммы её продаж)	2,5	3,1	3,6	4,2	5,6	<b>5,7</b>	2,3
Перебои в подаче воды (дни)	3,5	7,5	14,5	41,7	12,0	<b>37,2</b>	0,3
Время ожидания подключения к магистральной телефонной сети (дни)	15,8	13,4	45,1	49,9	<b>66,3</b>	58,4	9,0
Компании, пользующиеся Интернетом при работе с клиентами и поставщиками (%)	23,7	56,7	40,9	34,2	29,2	<b>20,4</b>	80,2

Источник: база данных World Bank ICA.

Примечание. ВАТ – Восточная Азия и Тихоокеанский регион; ЕЦА – Европа и Центральная Азия; ЛАК – Латинская Америка и Карибский бассейн; БВСА – Ближний Восток и Северная Африка; ЮА – Южная Азия; АЮС – Африка к югу от Сахары; ОЭСР – Организация экономического сотрудничества и развития.

телекоммуникационный проект, осуществленный в 1998 г., улучшил доступ к телекоммуникационным службам, уменьшил цены и увеличил возможности трудоустройства.

Региональная инфраструктура – важная составляющая региональной интеграции. Однако она часто требует значительной внешней финансовой поддержки, поскольку первоначальные затраты могут оказаться весьма высокими. Подготовка трансграничного проекта сложна, и у отдельных стран может не быть собственных возможностей для разработки концепции технического проекта и выработки единого решения<sup>30</sup>. Часто также отсутствует юридическая и регулятивная база, позволяющая облегчить создание трансграничной инфраструктуры. Все эти ограничения могут мешать многообещающим проектам региональной инфраструктуры в достижении ими коммерческого успеха.

Существуют три вида региональной инфраструктуры и относящихся к ней услуг, которые увеличивают доходы от роста масштабов производства, улучшают мобильность факторов производства и торговлю между странами.

**Региональная инфраструктура, повышающая эффективность производства.**

Энергетика, мобильные телефоны, возможность подключения к Интернету и магистральные дороги могут приносить доходы за счет платежей потребителей за оказанные им услуги. Увеличение пропускной способности этих инфраструктурных услуг приводит к увеличению желания потребителей продолжать такие платежи. Частные компании готовы поддерживать региональную инфраструктуру, если она приносит доход, как это имеет место в примере с южно-атлантическим подводным кабелем (SAT3), соединяющим Западную Африку с

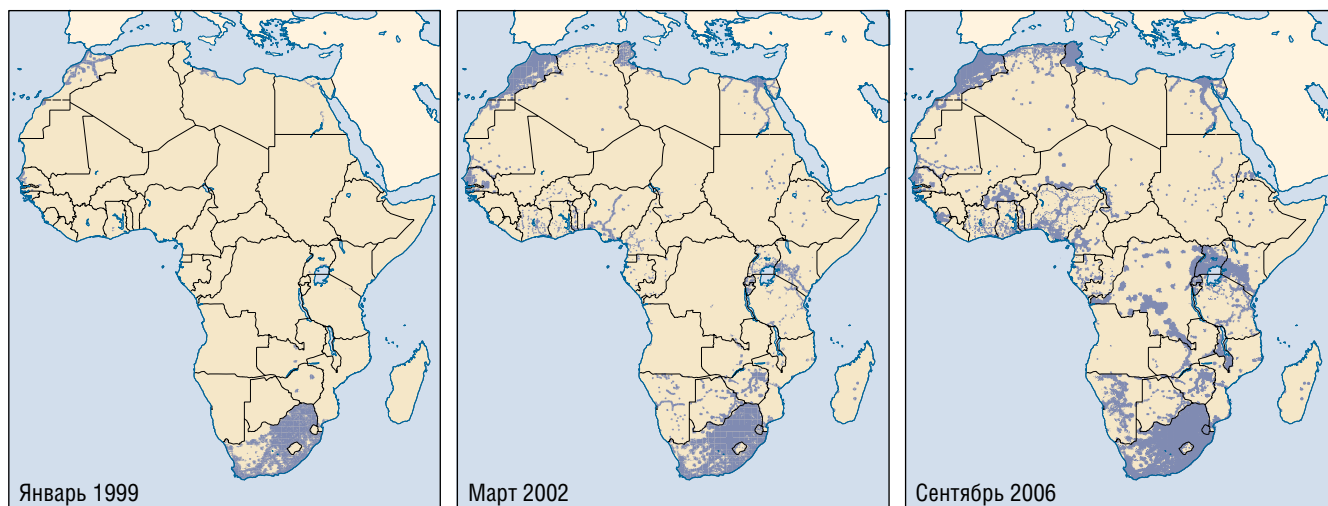
глобальной оптоволоконной сетью, или с Региональной африканской организацией спутниковой связи (RASCOM) – государственно-частного товарищества, обеспечивающего охват Африки спутниковой связью. Региональное сотрудничество позволяет создать прочную регуляторную базу, которая может, например, позволить свободный доступ соседних стран к магистральной инфраструктуре, равно как и свободный доступ различных компаний на национальные рынки. Тем не менее, несмотря на быстрое расширения покрытия мобильной связью территории Африки, на континенте все еще остаются неохваченными многие территории (см. карту 9.1).

**Региональная инфраструктура, повышающая мобильность рабочей силы.**

Сотрудничество в области высшего образования и профессионально обучения может не только увеличить возможности квалифицированных работников, но и улучшить мобильность рабочей силы, например студентов разных стран, создавая международные образовательные сети<sup>31</sup>. Так, Франция и Комиссия ЕС спонсируют сеть, состоящую из трех школ статистики: Высшей национальной школы статистики и прикладной экономики в Абиджане (ENSEA), Национальной школы прикладной экономики в Дакаре (ENEA) и Высшего института статистики и прикладной экономики в Яунде (ISSEA), в которых готовят высококвалифицированных специалистов в области статистики для франкоговорящих частных и государственных предприятий Африки<sup>32</sup>. Признавая важность региональных инфраструктур, повышающих мобильность рабочей силы, экспертная группа руководящих сотрудников Африканского банка развития предложила создать в сотрудничестве с частным сектором так называемые центры мастерства в сфере

**Карта 9.1** Покрытие территории Африки мобильной связью быстро увеличивается

Покрытие территории глобальной системой мобильной связи



научных исследований, высшего образования и профессионального обучения<sup>33</sup>.

**Региональная инфраструктура, улучшающая торговлю.** Хорошая транспортная инфраструктура уменьшает транспортные расходы, что в свою очередь приводит к увеличению торговых потоков<sup>34</sup>. Некоторые наблюдатели утверждают, что внутренняя торговля в развивающихся регионах обладает небольшим потенциалом, поскольку малый размер их экономик не будет создавать существенных торговых потоков<sup>35</sup>. А коль скоро это так, то улучшение качества региональных дорог едва ли повлияет на внутрирегиональную торговлю. Однако недавние исследования говорят о другом.

Моделирование торговых потоков показывает, что региональные инвестиции в укладку дорожного покрытия на всех межгосударственных немощенных дорогах увеличили бы объем внутрирегиональной торговли западноафриканских стран в три раза, а также объем торговли региона с остальным миром<sup>36</sup>. Модернизация основной дорожной сети в странах Африки к югу от Сахары могла бы увеличить сухопутную торговлю примерно на 250 млрд долл. в течение 15 лет, что принесло бы крупные доходы бедным сельским районам, в то время как расходы составляли бы около 20 млрд долл. собственно на модернизацию и по 1 млрд долл. ежегодно на обслуживание дорог<sup>37</sup>. Модернизация дорог в Центральной Азии могла бы увеличить объемы торговли наполовину, что больше ожидаемой прибыли от сокращения тарифов или от реализации программ содействия развитию торговли в сопоставимых величинах. Улучшение состояния дорог в одной лишь Албании, Венгрии и Румынии могло бы увеличить общий объем внутрирегиональной торговли в Восточной Европе и в Центральной Азии на 30%<sup>38</sup>.

### Скоординированное стимулирование

Скоординированное стимулирование позволяет справиться с рыночными трудностями и улаживать разногласия между странами, входящими в региональную ассоциацию. Центральноамериканский общий рынок, созданный в 1960 г. Сальвадором, Гватемалой, Гондурасом и Никарагуа, периодически рассматривал жалобы о перераспределении доходов в пользу Гондураса и Никарагуа. Рынок прекратил своё существование в 1969 г. после конфликта между Сальвадором и Гондурасом. Некоторые исследования предполагают, что базовой причиной этой неудачи явилось получение Сальвадором значительно больших выгод от регионального сотрудничества в силу своей более развитой инфраструктуры<sup>39</sup>. В 1977 г. Восточноафриканское сообщество (Кения, Танзания и Уганда) также прекратило свое существование из-за разногласий относительно прибылей, которые предполагалось получать от совместных региональных служб, таких как авиалиния, порты и телекоммуникации, а также из-за идеологических разногласий<sup>40</sup>. Уменьшить риск подобных неудач позволяют надежные механизмы компенсации и лучшая взаимная информированность относительно долговременных выгод для всех участников<sup>41</sup>.

Рассмотрим классификацию, содержащую три существенных свойства общественных благ, а именно неконкурентность, неисключаемость и совокупный вклад (см. табл. 9.3)<sup>42</sup>.

- **Неконкурентность** подразумевает, что несколько групп индивидов или несколько индивидов могут потреблять общественные блага без уменьшения их полезности. Примеры – чистый воздух и вода;

**Таблица 9.3** Региональные «клубные блага» могут быть легко предоставлены поскольку возможно их исключение из категории бесплатных благ  
Региональные общественные блага, их типы и примеры

Влияние совокупного вклада	Чистые общественные блага (несоперничество, неисключаемость)	Смешанные общественные блага	
		Блага, для которых исключаемость легко осуществима	Общественные услуги совместного пользования
Любой вклад одинаково влияет на количество и качество блага	Чистые водоемы	Транснациональные парки	Сохранение тропических лесов
Страны, более заинтересованные в благае, могут вложить в него больше средств	Ограничение распространения ВИЧ-инфекции и СПИДа	Электросети	Ликвидация транснациональных террористических угроз
Количество и качество блага определяется вкладом самого слабого участника	Претворение в жизнь международных финансовых стандартов	Центральнолучевая сеть аэропортов	Предотвращение и уменьшение стихийных бедствий
Количество и качество блага определяется вкладом более слабых участников	Предупреждение распространения сельскохозяйственных вредителей	Транспортная инфраструктура	Обеспечение подключения к Интернету
Количество и качество блага определяется вкладом ведущих стран	Ликвидация болезней	Запуск спутников	Поддержание мира в регионе
Количество и качество блага определяется вкладом самого сильного участника	Открытие эффективных методов лечения болезней	Средства защиты от биологической опасности	Сельскохозяйственные и биологические исследования

- *Неисключаемость* означает, что никому нельзя воспрепятствовать пользоваться данным благом. Может появиться желание переложить стоимость предоставления блага на третью сторону;
- *Совокупный вклад* относится к объединению ресурсов в один общий фонд с целью финансирования общественных благ. Обычно, готовность вкладывать средства в блага со временем уменьшается.

Каждое из этих свойств требует скоординированной реакции членов сообщества или определенного механизма для справедливого сопоставления затрат и выгод, иначе благо будет предоставлено в недостаточном размере. Количество и качество общественного блага зависят от вклада каждого члена сообщества. В ряде случаев значение любого члена сообщества одинаково. В других случаях качество и количество общественного блага зависит от самого слабого или от самого сильного члена сообщества (или от некоторой их комбинации). Данная классификация предполагает, что природа регионального сотрудничества изменяется в зависимости от его конечной цели.

Когда региональное общественное благо зависит от действий более слабых членов сообщества, как, например, в случае с функционированием аэропорта «звездобразной сети», то задача других его членов – довести результативность работы более слабых звеньев до приемлемого стандарта. Это можно сделать путем предоставления иностранных субсидий, как, например, в структурных фондах Европейского союза. В бедных сообществах иностранная помощь может оказаться единственным реальным способом гарантировать предоставление таких общественных благ. Если общественное благо, например, целевые сельскохозяйственные исследования, зависит от наиболее эффективного члена сообщества, то его более слабых членов можно попросить оказать помощь более сильным членам, или предоставление блага может быть осуществлено с иностранной помощью<sup>43</sup>.

Особенно важным в региональном сотрудничестве является доверительное отношение. Так, Арабская Республика Египет и Судан, две страны, которые были наиболее близки в культурном и политическом отношении, построили Асуанскую высотную плотину на р. Нил недалеко от своей границы вместо того, чтобы сотрудничать с Эфиопией, где плотина могла оказаться более эффективной с точки зрения производства электроэнергии и удовлетворения потребностей в воде всех трех стран<sup>44</sup>. Помочь в создании отношений могут и международные организации, как, например, это имело место в вопросе восстановления Аральского моря. Другой пример – «дипломатия развития», которая

помогла разрешить спор между Индией и Пакистаном относительно бассейна реки Инд. Этому сотрудничеству способствовал Всемирный банк. Такого рода дипломатия была признана тогдашним президентом Всемирного банка Юджином Блэком как «безусловно, самая важная вещь, которую Банк когда-либо сделал»<sup>45</sup>.

Узко специфические региональные соглашения могут помочь началу сотрудничества, но они могут также привести к многочисленным, зачастую, дублирующим друг друга договоренностям, ухудшающим координацию. Многим развивающимся регионам необходимо совершенствовать работу своих региональных экономических структур, делать более прозрачными свои отношения с организациями, ведающими речными бассейнами или гидроэнергетическими объектами<sup>46</sup>. Более широкие региональные соглашения могут укреплять доверие, служить институциональной основой для функционирования компенсационных механизмов, что облегчает заключение сделок и принятие более эффективных санкций<sup>47</sup>. Так, Сообщество по вопросам развития юга Африки помогло Южноафриканскому энергетическому пулу воспользоваться благоприятной ситуацией с размещением источников энергоснабжения в регионе. Создание Центральноамериканской объединенной энергосистемы было начато в 2005 г. под эгидой Центральноамериканского общего рынка (ЦАОР). Таким образом, специфические соглашения могут быть заключены в рамках единого комплексного соглашения, или они могут быть объединены в такое комплексное соглашение. Это вопрос тактического выбора.

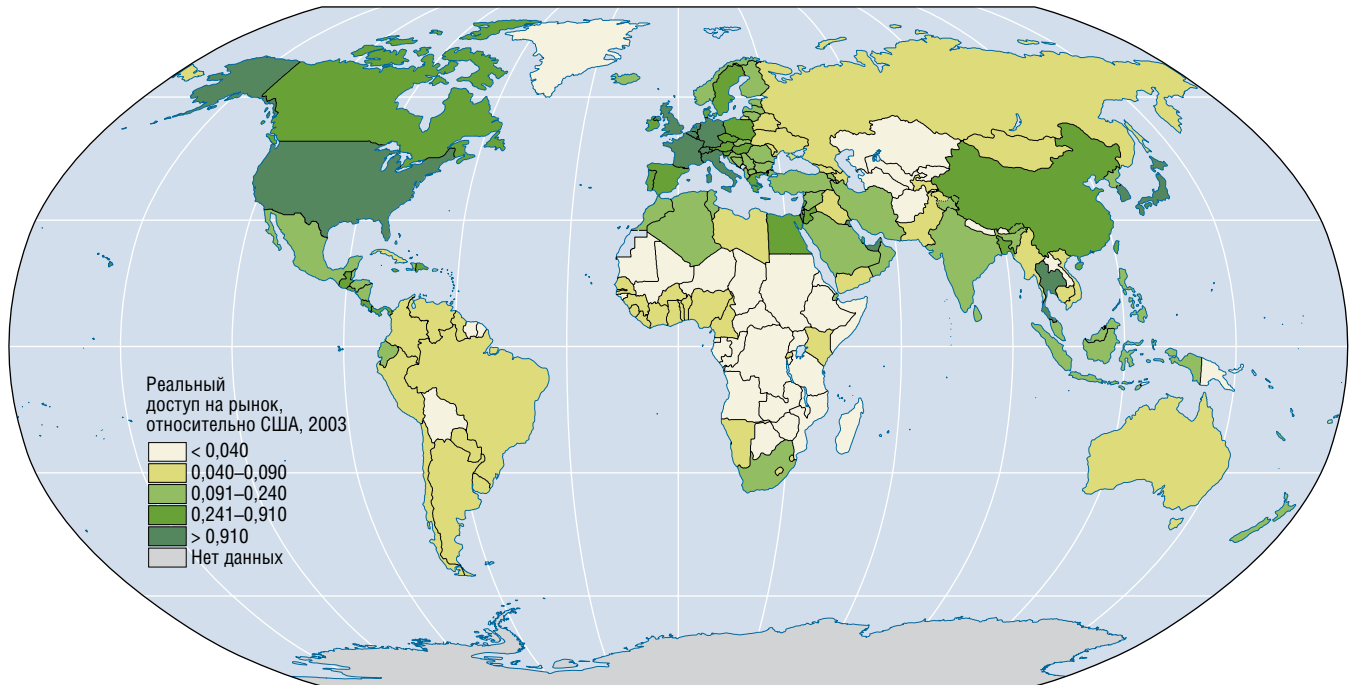
В этом смысле существует также выбор начать сотрудничество с подписания общеполитических соглашений, как в вопросе расширения ЕС, или с установления экономических связей, как в случае со странами – членами Ассоциации государств Юго-Восточной Азии и трех восточноазиатских стран (АСЕАН+3). У обоих подходов были свои успехи и неудачи. Так, Объединенная Арабская Республика, объединившая Египет и Сирию в 1958 г., перестала существовать, в частности, из-за её ограниченных экономических возможностей. Первое Восточноафриканское Сообщество, образовавшееся в 1967 г. как экономическое объединение, прекратило своё существование 10 лет спустя из-за политических разногласий между основными странами. Позже оно было восстановлено, однако между сторонниками экономического и политического союза до сих пор нет единства.

### *География региональной интеграции*

Взгляд на мировые регионы с точки зрения их доступа на рынки высвечивает роль трех главных мировых рынков – Европы,



**Карта 9.2** Определение возможности доступа на рынки в зависимости от сочетания факторов плотности населения, удаленности и разобщенности  
Реальный доступ на рынок, относительно США, 2003



Источник: Мауер 2008, для данного доклада.

Примечание: Расчет возможности доступа на рынки производится следующим образом. Каждой стране присваивается показатель в зависимости от размера её собственного рынка (реальный ВВП) и размера международных рынков, на которых она может торговать. Этот показатель определяется путем умножения ВВП других стран на обратное значение коэффициента, учитывающего физическое расстояние, транспортные расходы и наличие торговых барьеров, характеризующих степень трудности доступа на эти рынки. Настоящий коэффициент определен в отношении доступа на рынок США и, по существу, сводит все три пространственных категории: плотность населения, удаленность и разобщенность – в один итоговый показатель, характеризующий возможности доступа на рынок. Настоящая карта является дополнением к карте, характеризующей доступ на иностранный рынок и приведенной во вставке 6.6.

Северной Америки и Северо-Восточной Азии, то есть богатых регионов, где сосредоточена большая часть ВВП мира (см. главу 3). Близость к этим рынкам, «широта» границ и раздробленность мировых регионов характеризует возможность доступа на эти рынки для всех стран (см. карту 9.2)<sup>48</sup>.

Суммируя вышеуказанные показатели для различных стран, относящиеся к их возможности доступа на рынки, можно выявить три широких типа развивающихся регионов:

- *Страны первого типа находятся в регионах, близких к крупным мировым рынкам.* Для них показатель возможности доступа на рынки определяется, главным образом, близостью к наиболее населенным районам мира. Они находятся на периферии двух самых больших рынков – Северной Америки и Западной Европы. Это регионы Центральной Америки и Карибского бассейна, Восточной Европы, Ближнего Востока и Северной Африки.

Главная проблема этих стран – разобщенность между ними и крупными рынками. Главные инструменты интеграции должны носить институциональный характер: официальные региональные торговые соглашения, более узкие отраслевые соглашения (о мобильности

рабочей силы или разделе природных ресурсов), гармонизация стандартов и нормативов. Всё это осуществляется с участием региональных структур или без такового.

- *Страны второго типа находятся в регионах с крупными соседями далеко от мировых рынков.* Эти страны находятся в регионах с развивающимися мировыми гигантами – Бразилией, Китаем, Индией и ЮАР, которые, хотя и обладают потенциально большими рынками, но их рост еще не принял достаточно долговременного характера, и у них сохраняется много внутренних диспропорций<sup>49</sup>. Интеграция с ними связана с риском (разной степени в разных частях мира) от переноса своим соседям элементов собственной нестабильности и неэффективности своих внутренних структур. Однако поскольку их рыночные возможности привлекательны для предприятий Европы и Северной Америки, они могут служить каналом доступа к любым рынкам. В некоторых регионах, например, в Южной Азии, экономической интеграции всех стран региона также препятствуют причины политического характера.

Эти страны располагают умеренными возможностями доступа к рынкам (см.

Карта 9.3 Развивающиеся регионы мира отличаются по возможности доступа на основные мировые рынки



Источник: авторский коллектив ДМР 2009 г.

карту 9.3). Их удаленность от главных рынков снижает их общий показатель доступа к рынкам, однако наличие крупных развивающихся стран-соседей может до некоторой степени компенсировать этот показатель. Бразилия, Китай, Нигерия, Российская Федерация и ЮАР – примеры крупных развивающихся экономик, которые значительно увеличивают показатели доступа к рынкам своих соседей. Для стран этих регионов удаленность дополняется удаленностью. Надлежащими инструментами интеграции для них являются институциональное развитие и развитие инфраструктуры, в том числе создание в регионе совместных коммунальных объектов, транспортных коридоров и узлов, а также ряда других общественных благ регионального характера.

- Страны третьего типа находятся в регионах, удаленных от мировых рынков и без крупных соседей. Это «страны нижнего миллиарда», по определению П. Кольера (Collier, 2007), находящиеся в Центральной Африке, в Центральной Азии и на Кавказе, в Восточной Африке, на небольших островах Тихого океана и в Западной Африке. Отсталость многих из них объясняется их вовлеченностью в существующие конфликты. Они также страдают от отсутствия природных ресурсов, лишены выхода к морю и живут с «плохими» соседями, или это небольшие по величине страны и ими «плохо» управляют.

Ряд, главным образом, малых стран, располагают небольшими возможностями доступа к рынкам. Удаленность от главных рынков и необходимость противостоять ей приводит к разобщенности, отчуждению и слабому экономическому развитию. В дополнение к инструментам институционального и инфраструктурного характера, этим странам необходимо скоординированное стимулирование для осуществления региональной интеграции. Стимулы могут включать в себя перечисление средств от таможенных союзов и другие источники доходов, прямую финансовую помощь и льготный доступ к иностранным рынкам, равно как и упрощенные правила происхождения.

У всех этих трех типов стран значительно более низкие возможности доступа на рынки, чем у богатых стран. Вместе с тем, они обладают значительным потенциалом для более эффективной экономической интеграции. Но их длительная удаленность от крупных мировых рынков создает препятствия для выгодного перемещения рабочей силы, товаров, капитала и идей.

Для каждого из этих типов стран стратегия и приоритеты экономической интеграции будут неодинаковыми (см. таблицу 9.4). По мере уменьшения возможностей доступа на рынки, возрастает сложность проблем интеграции, и становится необходимым более широкий набор инструментов эффективного управления процессом интеграции. Для каждого из измерений процесса

Таблица 9.4 Один инструмент для каждого измерения – простая концепция региональной интеграции

	Регионы или сообщества		
	Близкие к мировым рынкам	Включающие большие страны и удаленные от мировых рынков	Небольшие страны, удаленные от мировых рынков
Мировые регионы	Центральная Америка и Карибский бассейн, Северная Африка, Ближний Восток	Южная Америка, Южная Африка, Восточная Азия, Южная Азия	Центральная Африка, Восточная Африка, Западная Африка, Центральная Азия и Кавказ, небольшие острова Тихого океана
Аспекты процесса региональной интеграции	Международная разобщенность (1-И)	Региональная разобщенность, экономическая удаленность (2-И)	Международная разобщенность, экономическая удаленность, низкая плотность населения (3-И)
Какие политические инструменты должны использоваться	Интеграция с большими соседними рынками	Региональная интеграция Региональное и глобальное взаимодействие	Региональная интеграция Региональное и глобальное взаимодействие Региональные механизмы компенсации
<b>Приоритетные инструменты</b>			
<b>Институты</b>	Соглашения о торговле и мобильности факторов производства внутри региона и по отношению к крупным ближайшим рынкам	Соглашения о торговле и мобильности факторов производства внутри региона и по отношению к крупным ближайшим рынкам; Региональное обеспечение общественными благами	Соглашения о торговле и мобильности факторов производства внутри региона; Учреждения совместного пользования (научные институты, центральные банки, регулятивные органы)
<b>Инфраструктура</b>		Транспортные коридоры к крупным странам региона; Региональные энергосистемы, телекоммуникации, управление водными ресурсами	Центральнолучевая инфраструктура; Региональные энергосистемы, телекоммуникации, использование водных ресурсов
<b>Стимулирование</b>			Субсидированные инвестиции в развитие человека в отсталых странах и районах; Инвестиции в производство в ведущих странах и районах; Льготный доступ на рынки

Источник: авторский коллектив ДМР 2009 г.

интеграции в настоящей главе предлагаются свои интеграционные инструменты.

Некоторые страны не полностью соответствуют одному из этих трех типов, например, Чили и Россия. Чили – относительно небольшая страна, удаленная от главных рынков. Однако её рост происходит благодаря экспорту товаров на мировые рынки без значительной региональной интеграции. Россия – другой особый случай из-за её особой экономической географии, распространяющейся на одиннадцать часовых поясов. Россия связана с Европой в её наиболее населенной и наиболее развитой западной части и с Северо-Восточной Азией через неприступную и слабо населенную Сибирь<sup>50</sup>. Одну часть России и некоторые из бывших советских республик, политически и экономически связанные между собой, можно рассматривать как регион, находящийся по соседству с крупной страной и удаленный от мировых рынков. Но поскольку экономический центр России находится в западной части страны, её более уместно считать страной, близкой к мировым рынкам.

В случае с Россией также весьма очевиден тот факт, что понятие потенциала рынка не является общенациональным, а носит, скорее, территориальный характер. Целесообразно определять его, как простое количество всех специфических территорий внутри страны. Но во многих развивающихся странах есть территории, откуда рынки других стран потенциально более доступны, чем их собственные рынки, вследствие неразвитости местной инфраструктуры. Так,

северные области Пакистана ближе к Афганистану и западному Китаю, чем к крупным рынкам в Карачи и Лахоре. Индонезийский Медан ближе к Пинангу в Малайзии, чем к собственной столице. Принципы экономической интеграции в реальном мире и интеграционные инструменты могут быть без труда использованы, как на субнациональном уровне, так на уровне страны в целом (см. табл. 9.4).

### Интеграционные схемы в действии

Какие конкретные шаги могут сделать страны на пути к региональной интеграции для улучшения ситуации в регионе и увеличения общей конкурентоспособности?

#### Варианты интеграции для стран, близких к мировым рынкам

Доступ к рынкам является необходимым условием роста, а близость к ним – стимулом для своевременного производства продукции. Многочисленные примеры из области автомобилестроения и швейной промышленности указывают на важность наличия новых постоянных заказов. Скоропортящиеся товары (свежие фрукты и овощи) легче экспортировать на ближние рынки. Услуги, пользующиеся спросом, такие как маркетинг, научные исследования и решение задач в области сложных информационных технологий, только выигрывают от частых личных контактов, которые

упрощаются, если клиенты находятся рядом. Таким образом, у стран, близких к мировым рынкам, имеются существенные преимущества, связанные со сбытом, поставками и обменом идеями. С другой стороны, по мере становления своих национальных рынков, развивающиеся регионы, соседствующие с богатыми мировыми регионами (Европа, Северная Америка и Северо-Восточная Азия), увеличивают потенциал своего роста и создают низкокзатратные стартовые условия для своих компаний. Тем самым, имеет место, как взаимовыгодное региональное сотрудничество, так и дальнейшее углубление интеграционных процессов.

Евро-Средиземноморский Форум издавна является координационным механизмом между Европой, Ближним Востоком и Северной Африкой. Страны Карибского бассейна получают выгоду от привилегированного доступа на американский рынок через различные льготные торговые схемы, включая Североамериканское соглашение о свободной торговле (НАФТА), Инициативу Карибского бассейна и Соглашение о свободной торговле между странами Центральной Америки и Доминиканской Республикой (CAFTA). Китай, Япония и Республика Корея укрепляют свои отношения со странами Юго-Восточной Азии посредством инициативы АСЕАН+3. Долгосрочные выгоды очевидны для всех сторон, однако необходимо уметь управлять краткосрочными рисками и издержками регулирования.

**Институциональные реформы.** Для полной интеграции с крупными соседними рынками главной задачей для стран, близких к мировым рынкам, должно стать проведение институциональных реформ и улучшение внутреннего управления. Одна только свободная торговля не обеспечивает всей полноты преимуществ интеграции. Хотя у Турции в течение многих лет существовало соглашение о свободной торговле с ЕС, это не привлекало значительного объема прямых иностранных инвестиций, пока страна не начала проводить крупные институциональные реформы в связи с переговорами о членстве в ЕС. Политика и стандарты управления в странах, близких к крупным мировым рынкам, должны соответствовать существующим в соседних регионах с высоким доходом. Естественно, что многонациональные фирмы более склонны работать в странах, имеющих институциональные и физические связи с более крупными рынками. Крупные близлежащие страны также стремятся поощрять проведение стабильной политики и создание надежных управленческих структур в небольших соседних странах, чтобы обеспечить стабильность своего окружения. Эти два фактора делают желательной и целесообразной координацию

национальной политики в регионах, близких к большим мировым рынкам. Перспективы вступления в ЕС ускорили проведение реформ в Центральной Европе, а надежда на улучшение доступа к американскому рынку положили начало политическим реформам в Мексике задолго до создания НАФТА<sup>51</sup>.

Институциональные реформы предполагают вхождение в надежную макроэкономическую среду, где присутствуют инфляция и эффективная финансовая система, не делающая ставку на искаженную торговую политику во имя получения бюджетных доходов. Они также предполагают создание здоровой институциональной среды, сокращающей коррупцию и улучшающей систему управления. Соглашения ЕС о стабилизации и ассоциации с балканскими странами предусматривают юридические и регулятивные реформы, которые должны быть осуществлены до вступления в ЕС. Балканские государства также подписали внутрирегиональное соглашение о свободной торговле. Речь идет о Центральноевропейском соглашении о свободной торговле (СЕФТА), заменившем пеструю мозаику из 32 двусторонних соглашений, которыми эти страны руководствовались ранее в своей внутрирегиональной торговле. Новое соглашение упрощает и унифицирует правила происхождения, а также расширяет инициативу облегчения торговли и транспорта, начатую в 2000 г. Регион создал также общий энергетический рынок и подписал соглашение с ЕС об открытом воздушном пространстве, которое может увеличить поток туристов.

Балканский регион достаточно близок к ЕС, что позволяет ему осуществить тесную интеграцию своих компаний в панъевропейские производственные сети. Правительства могут способствовать развитию производственных цепочек в регионе путем объединения своих возможностей по поставкам товаров и услуг с возможностями стран ЕС. Для этого необходимо подписать соглашения о взаимном признании сертификатов качества, провести сертификации на соответствие и осуществить ряд других инициатив по координации торговли. Помимо содействия развитию торговли, правительственная политика должна привлекать прямые инвестиции в транснациональные корпорации, чтобы помочь странам перейти от сельского хозяйства и базового производства к выпуску высокотехнологичной продукции. В 1990-хг. Сальвадор и Коста-Рика осуществили диверсификацию экспорта от традиционных товаров (Сальвадор – кофе, Коста-Рика – бананы) через развитие особых экономических зон, введение налоговых льгот и поощрение прямых иностранных инвестиций в сферу высоких технологий. В течение десяти лет эти страны более чем удвоили свой экспорт. В Коста-Рике и

Мексике человеческий капитал и прямые иностранные инвестиции совместно стимулировали развитие наукоемкой обрабатывающей промышленности<sup>52</sup>.

У малых стран обычно не хватает экономического и политического веса для ведения переговоров с более богатыми регионами. Однако созданный в 1997 г. Карибский региональный переговорный механизм (CRNM) имеет целью создание и осуществление общекарибской стратегии переговоров на международных торговых форумах<sup>53</sup>. У этих стран есть теперь собственные технические эксперты по каждому аспекту переговоров с ВТО. Эти механизмы также облегчают переход Карибского сообщества и Карибского общего рынка (КАРИКОМ) к единому рынку с общим внешним тарифом в качестве основы для общей торговой политики. Эта тема обсуждалась на переговорах по соглашению об экономическом партнерстве между ЕС и КАРИКОМ.

Для учета торговых операций и обработки документации в странах, желающих выйти на мировые рынки, необходима эффективная система связи и высококвалифицированные специалисты. Малые страны Карибского бассейна объединили свои ресурсы для создания Восточно-Карибского управления телекоммуникаций (ECTEL) и Карибской информационно-образовательной сети (CKLN).

Сопоставьте это с отсутствием координации на Ближнем Востоке и в Северной Африке. Экономика этого региона основывается, главным образом, на доходах от нефти и не может создать достаточного количества рабочих мест для 4,2 млн человек, ежегодно добавляемых к рабочей силе<sup>54</sup>. Правительства стран региона начали переход к промышленному производству и производству услуг, но инвестиционный климат в регионе всё еще слаб. Панарабская зона свободной торговли (RAFTA) и Союз арабского Магриба (AMU) слабо влияют на объемы экспорта за пределы региона. Сокращающийся импорт из остальной части мира, сопровождающийся увеличением экспорта внутри Панарабской зоны свободной торговли и Союза арабского Магриба, свидетельствует о том, что эти соглашения в большей степени изменяют направления торговли, нежели создают новые рынки сбыта<sup>55</sup>. Но ведь этот регион мог бы получать большие преимущества от близости к европейским рынкам путем увеличения экспорта дорогостоящей сельскохозяйственной продукции, особенно в зимнее время. Однако развитие сельского хозяйства увеличило бы нагрузку на скудные водные ресурсы этих стран, в связи с чем существенное значение приобретают региональные соглашения по использованию водных ресурсов<sup>56</sup>.

### **Варианты интеграции для стран с крупными соседями, но удаленных от мировых рынков**

Крупный внутренний рынок дает странам преимущество для развития собственной промышленности. А если этот рынок ещё и достаточно связан с мировыми рынками, то это преимущество усиливается. Однако вторая группа стран находится вдали от мировых рынков. Южная Америка находится дальше от рынка США, чем Центральная Америка и страны Карибского бассейна и еще дальше от ЕС и рынков Северо-Восточной Азии. Южная Азия удалена от Северо-Восточной Азии. Южная Африка удалена от всех трех крупных мировых рынков. Страны этих регионов должны попытаться преодолеть свою удаленность от мировых рынков путем уменьшения пограничных барьеров. Вместе с тем, они страдают от недостатков, связанных с поздним приходом на главные рынки. Эти страны могут дополнить глобальную интеграцию усилиями по созданию более сильного регионального рынка, ориентированного на отношения с крупным соседом.

Одно из конкурентных преимуществ регионов с большими странами – их размер. Это крупные местные рынки, богатый человеческий капитал, значительные денежные средства. Экономическая деятельность, приводящая к росту производства (например, нефти, угля, нефтепродуктов, фармацевтических препаратов, электрического и электронного оборудования, железа и стали, приборов и не электроприводного машинного оборудования), обладает определенными преимуществами, если она осуществляется в ведущих странах, которые используют агломерационный эффект и лучший доступ к мировым рынкам<sup>57</sup>. Поскольку большая часть инвестиций в эти сектора экономики обычно направляется в наиболее крупные страны региона, это создает напряженность. В этих условиях главными задачами является сбалансирование политических и экономических интересов, ведущих и отстающих стран региона, гарантированный «переток» прямых и косвенных выгод отстающим странам и конкуренция с соседними регионами, территориально близкими к мировым рынкам, а также с такими экономически сильными государствами как Китай и Россия.

Для решения проблем разобщенности и удаленности необходимы институты, обеспечивающие принятие политических и управленческих решений, которые бы поощряли развитие торговли, мобильность факторов производства и региональный рост, равно как и развитие *инфраструктуры* для связи между отстающими и ведущими странами, между региональными экономическими центрами, а также для содействия

в интеграции региональных производственных сетей с мировой экономикой.

***Институциональная реформа для улучшения региональной интеграции.***

Предоставление общественных благ внутри региона зависит в разной степени от каждого из участников по каждому отдельному виду благ (см. табл. 9.3). Несмотря на то что региональное сотрудничество иногда рассматривается как процесс, управляемый участником с наиболее сильной экономикой, это положение действительно только для определенных типов региональных общественных благ, возможно, для поддержания мира, проведения научных исследований и создания специализированной инфраструктуры совместного пользования. Это, например, средства предотвращения биологической опасности или строительство стартовых площадок для запуска спутников. Что касается других видов общественных благ, главным образом объектов сетевого характера, то здесь результаты институциональных реформ зависят от вклада более слабых членов региона. В подобных случаях, для стимулирования всеобъемлющей региональной интеграции можно оказать определенную помощь слабым странам в увеличении их возможностей.

Как подтверждает ряд исследований, рост стран происходит быстрее, когда наблюдается рост других стран в этом регионе<sup>58</sup>. Наиболее благоприятные перспективы малых стран, удаленных от мировых рынков, но находящихся недалеко от крупной развивающейся страны, часто связываются с экономическим ростом доминирующей экономики<sup>59</sup>. Наличие региональных центров развития является одной из причин создания региональных экономических группировок и установления тщательного регионального контроля за экономическими и финансовыми рисками. Ведь то, что происходит в вашем регионе, хорошее или плохое, слишком важно для ваших собственных перспектив развития, чтобы этим можно было пренебречь.

Экономические преимущества, возможно, не являются единственным фактором, определяющим перспективы региональной интеграции. Конфликт в Южной Азии после окончания британского колониального правления в 1947 г. не позволил региону воспользоваться преимуществами его огромного рынка с населением более одной пятой всего населения земного шара. Потребовалось четыре десятилетия, чтобы объемы торговли между Индией и Пакистаном превысили показатели начала 1950-х годов<sup>60</sup>. Недавние исследования показывают, что торговля между Индией и Пакистаном могла бы увеличиться на 405%, если бы были решены территориальные и политические споры<sup>61</sup>. В 2004 г. обе страны начали «Смешанный диалог» по проблемам мира и

безопасности, включая вопросы терроризма и незаконного оборота наркотиков, создания атмосферы доверия, экономического и коммерческого сотрудничества и дружественного обмена в различных областях. Что касается более широкого регионального сотрудничества, то форумом для обсуждения трудностей развития, таких как сотрудничество в производстве электроэнергии и в использовании водных ресурсов, является Южноазиатская ассоциация регионального сотрудничества. При этом крупнейшая страна региона Индия должна взять на себя руководство в содействии выполнению общерегиональных программ<sup>62</sup>.

Начиная с 1998г., политическая нестабильность в Зимбабве привела к ухудшению перспектив роста стран южноафриканского региона. Попытки посредничества со стороны Африканского союза и Сообщества по вопросам развития юга Африки дали ограниченные результаты. ЮАР, крупнейшая страна – член Южноафриканского таможенного союза, крайне заинтересована в стабильности в регионе. Тем не менее, крупная плата за транспортировку природных ресурсов по региональным транспортным коридорам взималась даже во время конфликта, хотя большая часть этих доходов широко не распределялась. Таким образом, экономические причины едва ли могут быть достаточными стимулами для региональной стабильности, а обостряющийся политический кризис ставит под угрозу эффективность более глубокой региональной интеграции.

***Инвестиции в международную инфраструктуру для соединения между собой региональных рынков.***

В регионах с крупными странами, удаленными от мировых рынков, расходы на создание международной инфраструктуры и доходы от нее могут быть разными для крупных и малых стран региона. Там, где распределение доходов отличается от предлагаемого распределения расходов, возможно недофинансирование работ по инфраструктуре. Примером являются страны, не имеющие выхода к морю, такие как Боливия или Парагвай, которым необходим доступ к побережью для экспорта своей продукции. Международные транзитные соглашения гарантируют такое право странам, не имеющим выхода к морю, но поскольку они не всегда выполняются, может потребоваться помощь со стороны международного сообщества или региональных институтов. Другой пример – возможность создания лучшей инфраструктуры для связи отсталых северо-восточных районов Индии с Бангладеш, Бутаном и Непалом. Программа Южно-азиатского субрегионального экономического сотрудничества (ЮАСЭС) Азиатского банка развития исходит из того, что трансграничное сотрудничество может быть выгодным для всех этих стран.

**Карта 9.4 Создание региональной инфраструктуры в ЮАР**  
Коридор развития Мапуту



Источник: MINTEK 2007.

В настоящее время осуществляется несколько крупных трансграничных инфраструктурных проектов. В 1995 г. начал создаваться Коридор развития Мапуту между ЮАР и Мозамбиком для реконструкции первоначальной инфраструктурной сети вдоль коридора (автодорога, железная дорога, порт и пограничные посты), привлечения инвестиций в зону охвата коридором и предоставления возможностей трудоустройства малоимущему населению (см. карту 9.4). Структура коридора, создаваемого под руководством ЮАР, предусматривает скорейшую разработку и претворение в жизнь весьма прибыльных проектов, финансируемых частным сектором, равно как и организацию государственно-частных партнерств. Однако возникает риск того, что проект будет не в состоянии удовлетворить социальные потребности местных общин<sup>63</sup>. Согласно некоторым оценкам в отношении коридора, расходы, а также задержки, связанные с пересечением границы, являются обычными трудностями и, возможно, приведут к переотправке грузов по национальным коридорам. Это говорит о необходимости более официального институционального сотрудничества между странами, которое могло бы принести дополнительные выгоды.

Инициатива по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке, начатая в 2000 г., значительно более амбициозна. Её цель – содействие интеграции и модернизации физической инфраструктуры 12 стран в сфере энергетики, телекоммуникаций и транспорта для улучшения глобальной конкурентоспособности. Эта Инициатива включает 10 центров экономической интеграции по всему континенту и

унификацию регулятивной структуры. Она состоит из 40 крупнейших и сотен небольших проектов улучшения инфраструктуры общей стоимостью в десятки миллиардов долларов. Однако выполнение этой программы идет медленно.

### **Варианты интеграции для стран, удаленных от мировых рынков и с небольшими соседями**

В Центральной Азии наиболее высок процент стран, не имеющих выхода к морю (см. вставку 9.4). У них много общих проблем, которые могли бы решаться более эффективно путем улучшения регионального сотрудничества. Небольшие острова Тихого океана географически наиболее разобщены, окружены водой и имеют ограниченный доступ к мировым рынкам (см. вставку 9.5). В тропической Африке наибольшее число стран также не имеют выхода к морю. Многие из них слабо населены и располагают небольшим ВВП. Большинство из них – наиболее бедные страны мира. И слишком многие из них склонны к конфликтам. Эти регионы разобщены и удалены от главных мировых рынков. Движение товаров и факторов производства в них затруднено. Отсутствие концентрации производства делает невозможным получение ими выгод за счет действия агломерационного фактора. Кольер (Collier, 2007) определяет их как «нижний миллиард».

Трудность для стран в изолированных регионах – найти пути региональной и глобальной интеграции. Их географическое положение предполагает, что степень их интеграции вряд ли будет столь же высока, как в других странах; поэтому перспективы

### ВСТАВКА 9.4 Интеграция в Центральной Азии

В Центральной Азии находятся пять стран, не имеющих выхода к морю: Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркмения и Узбекистан. Эти страны отличаются по числу жителей, системе управления и готовности сотрудничать друг с другом и с остальной частью мира. Тем не менее, этот регион сумел создать свою государственность и свои институты власти, избежать серьезных конфликтов, сформировать основы рыночной экономики и с конца 1990-х годов приступить к осуществлению процесса восстановления экономики.

Существует множество региональных организаций и региональных программ. Организация центральноазиатского сотрудничества (ОЦАС) включает Казахстан, Кыргызстан, Россию, Таджикистан, Туркмению и Узбекистан, который в 2005 г. вошел в Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС). Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) включает Азербайджан, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Монголию, Таджикистан и Узбекистан. Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) объединяет Казахстан, Китай, Кыргызстан, Россию, Таджикистан и Узбекистан. Кроме того, существуют Содружество Независимых Государств (СНГ), Организация Договора о

коллективной безопасности (ОДКБ), Организация экономического сотрудничества (ОЭС) и Специальная программа ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА).

Исключительно большое количество региональных соглашений свидетельствует о проблемах, которые могут быть результатом несогласованного регионального подхода. Региональные программы в Центральной Азии способны содействовать интеграции, однако они создают дополнительное дублирование и сложности в проведении реформ. Многим из этих стран могло бы помочь вступление в ВТО, поскольку ВТО располагает четкими нормами и правилами, касающимися региональных торговых соглашений. Необходимы также программы облегчения торговли и транспорта, равно как и реформы национального регулирования с целью роста привлекательности этих стран для прямых иностранных инвестиций и для содействия им в глобальной интеграции. (В странах, где начать собственное дело стоит крайне дорого, наблюдаются самые низкие объемы импорта, экспорта и притока прямых иностранных инвестиций). Разработке предложений и установлению взаимодействия в подготовке и осуществлении торговой и иной,

связанной с ней, стратегии, могли бы помочь форумы для деловых кругов региона.

Из-за слабого использования водных ресурсов, регион теряет ежегодно около 3% ВВП. Для выхода на международные рынки необходимы также соглашения по нефтяным и газовым ресурсам. В наследство от советской эпохи остаются нерешенными многие экологические проблемы, например, проблема радиоактивности от заброшенных урановых рудников и опасные последствия биологических и ядерных испытаний. Региональные организации могли бы сконцентрировать внимание на ключевых темах, таких как программа облегчения торговли и транспорта, использование водных и энергетических ресурсов, а также контроль за состоянием окружающей среды. Они могли бы разработать долгосрочные планы для решения этих проблем с привлечением широкой общественности и научных институтов. Международное сообщество могло бы способствовать укреплению этих институтов с постановкой перед ними ясных задач и целей.

Источники: Linn and Tiomkin 2006; Broadman 2005; United Nations 2005a.

### ВСТАВКА 9.5 Интеграция небольших и удаленных островов Тихого океана в мировые рынки

Небольшие островные развивающиеся страны подвергаются серьезному риску изоляции от мировой экономики из-за своего небольшого размера, удаленности от крупных рынков и зависимости от экономических и природных катаклизмов. Обладая хрупкими экосистемами, они сильно страдают от загрязнения своих территорий и наводнений. Их доля в мировом экспорте товаров сократилась с 0,4% в 1980 г. до 0,2% в 2003 г., в то время как их доля в мировой торговле услугами осталась на уровне 0,7%.

Решение специфических проблем этих небольших островов взяло на себя Соглашение о торговле и экономическом сотрудничестве между странами южной части Тихого

океана (СПАРТЕКА) – невластное торговое соглашение, в соответствии с которым Австралия и Новая Зеландия предоставили беспоглощенный, неограниченный доступ почти всем товарам, произведенным в странах – членах Южнотихоокеанского Форума. Для получения права на льготный доступ, товары, экспортируемые в Австралию и Новую Зеландию, должны соответствовать правилам происхождения, установленным СПАРТЕКА.

Больше всего от этого выигрывают текстильная, швейная и обувная отрасли промышленности. Вместе с тем, Австралия и Новая Зеландия планируют ввести к 2010 г. принцип свободной торговли и прекратить льготный доступ к своим рынкам. Без суще-

ственных торговых предпочтений островным странам Тихого океана потребуются другие способы интеграции со своими крупными соседями. Может появиться необходимость в более радикальных подходах, в том числе в более интенсивной мобильности рабочей силой. Дети, живущие в островных странах и получающие денежные переводы от работающих за границей членов семей, показывают значительно лучшие результаты в учебе и обладают значительно лучшим здоровьем. Иными словами, мобильность рабочей силой может стать мощным стимулом долгосрочного развития этих стран.

Источники: UNCTAD 2002; SPARTECA 1996.

торговли промышленными товарами для них более ограничены. С другой стороны, изоляция предоставляет им естественную защиту своих национальных рынков.

Во многих этих странах есть полезные ископаемые и другие природные ресурсы, например, вода, которые лучше всего могут быть использованы на региональной основе. И хотя имеются свидетельства «перелива» экономического роста из богатых ресурсами стран в соседние с ними страны Африки к югу от Сахары, всё же именно региональная интеграция является ключом к экономическому развитию, основанному на собственных природных ресурсах, и к более широкому распределению получаемых доходов<sup>64</sup>. Эти страны сталкиваются с тремя проблемами: разобщенностью, удаленностью и низкой плотностью

населения. Их решение потребует проведения институциональных реформ, увеличения инвестиций в инфраструктуру и целевого стимулирования для поддержания региональной интеграции.

**Определение естественных регионов для проведения институциональной реформы.** Регионы с малыми странами, удаленные от мировых рынков, должны сосредоточить внимание на конкретных институциональных потребностях, стимулирующих сотрудничество. Международных соглашений предостаточно, однако, они, зачастую, плохо выполняются, у них низкая эффективность, предусмотренные ими обязательства перекрывают друг друга. Административные расходы, связанные с участием в такого рода соглашениях, весьма высоки, по сравнению с небольшими выгодами в условиях



малого размера экономик стран-участниц. Африканский Союз подтвердил неэффективность 13 или 14 дублирующих друг друга региональных экономических сообществ и призвал к их разумной рационализации<sup>65</sup>.

Региональная интеграция может основываться также на традиционных экономических и социокультурных взаимосвязях внутри естественных сообществ, могущих служить строительным материалом для более широкой интеграции. Доверие может быть основано на общности языка. Так, общим языком восточноафриканских стран является суахили, который в течение многих веков способствует торговле в регионе. Свободная торговля была установлена между Кенией и Угандой ещё в колониальные времена<sup>66</sup>. В странах Западной Африки есть общие культурные традиции воспринявших ислам народов диула, хауса и пель, которые сумели создать внушительную торговую сеть<sup>67</sup>.

Взаимодействие между соседними территориями или городами различных стран может также служить основой для более широкой интеграции. Это некая форма трансграничного регионализма, который мог бы следовать европейским моделям<sup>68</sup>. В странах Африки к югу от Сахары есть много крупных корреспондирующих городов, находящихся недалеко друг от друга, однако разделенных национальной границей (см.

карту 9.5). Эта ситуация приводит к скрытым экономическим издержкам, которых можно избежать путем заключения трансграничных соглашений. У ряда городов Камеруна есть города-близнецы по другую сторону границы с западноафриканскими соседями, но ни одного в его собственном центральноафриканском регионе. Точно так же местные интеграционные инициативы, такие как «треугольники роста», появившиеся в начале 1980-х годов в Восточной Азии, могут использовать преимущества взаимодополняющего экономического сотрудничества между странами в пограничных районах.

Полоса крупных прибрежных городов тянется вдоль Гвинейского залива от Абиджана в Кот-д'Ивуаре до Дуалы в Камеруне и включает Аккру, Котону, Лагос и Ломе. При обсуждении вопроса о «чемпионах роста» не стоило бы забывать о потенциале подобных мультигосударственных агломераций, вместо того, чтобы размышлять о тех или иных странах как о лидерах развития в регионе. Если посмотреть на это с точки зрения экономической географии, то региональными приоритетами в сфере интеграции становятся инвестиции в региональную инфраструктуру ведущих районов, охватывающих несколько стран.

Региональная торговля сельскохозяйственной продукцией может стать еще

#### Карта 9.5 Города - близнецы для проведения местной интеграции

Корреспондирующие города в пограничных районах в пределах 150 км друг от друга и с населением более 100 тыс. человек



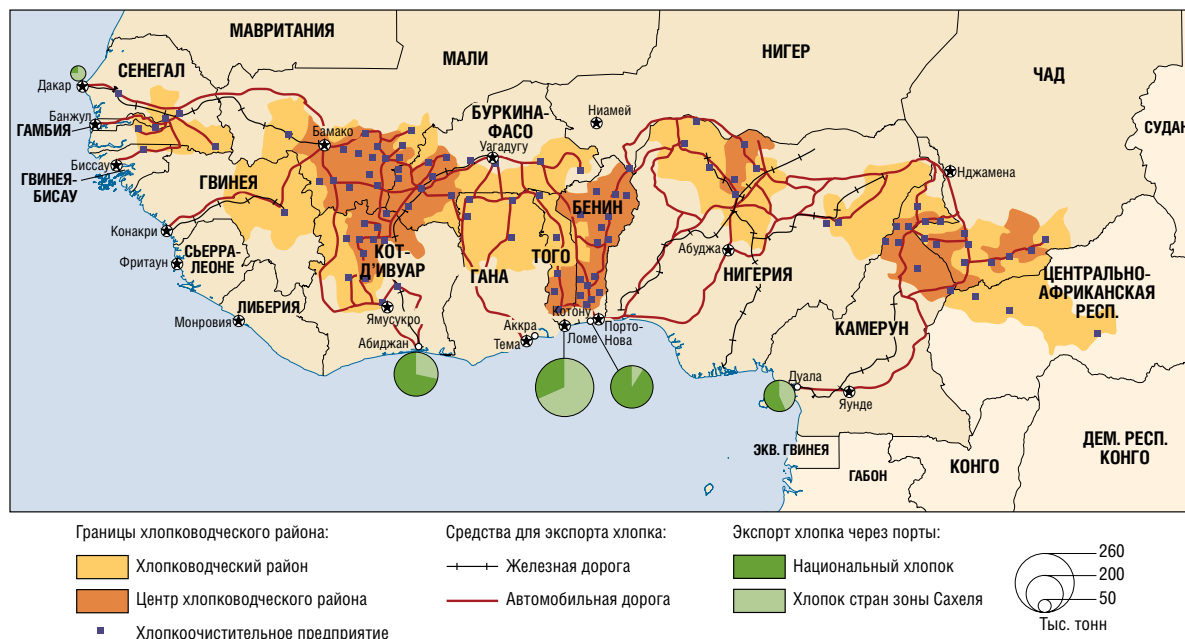
одним отправным пунктом для более широкой региональной интеграции. Для этого необходимо оживление региональных торговых соглашений, создание достаточной международной инфраструктуры, проведение институциональных реформ и создание вне рыночных институтов, таких как фермерские кооперативы<sup>69</sup>. Страны Африканского Рога могут полагаться на торговлю домашним скотом, правда, здесь существуют проблемы безопасности<sup>70</sup>. Западная Африка могла бы сделать ставку на хлопок, если бы ведущие сельскохозяйственные районы нескольких соседних стран смогли объединиться в одну особую зону производства и обработки хлопка: хлопководческий бассейн зоны Сахеля в пограничном районе Буркина-Фасо, Кот-д'Ивуар и Мали (см. карту 9.6). Этот регион, где проживают в основном народы этнических групп диула представлен тремя городами Бобо-Диуласо в Буркина-Фасо, Корхого в Кот-д'Ивуар и Сикассо в Мали<sup>71</sup>. В 2000 г. население этого района составляло 4 млн человек (11% общего населения трех странах) с предполагаемым объемом валового регионального продукта в 1000 млрд франков КФА (10% суммарного ВВП этих стран).

Территории этого региона располагают дополнительными экономическими возможностями. Так, в Бобо-Диуласо построен международный аэропорт со складскими помещениями. В Корхого находится региональный аэропорт, специализированный

университет и сельскохозяйственные учебные центры. Сикассо – центр хлопководческого бассейна с самым крупным в регионе производством хлопка. Уагадугу соединен с портом Абиджан железной дорогой. Все три города также связаны между собой автомобильными дорогами. В этом регионе расположено много хлопкоочистительных и текстильных предприятий. Посредством модернизации и объединения инфраструктуры в рамках региональной программы индустриального развития можно значительно снизить издержки производства. В результате, основанные на хлопководстве отрасли промышленности, такие как текстильная и швейная, могут стать конкурентоспособными на мировом рынке. Эта программа потребовала бы серьезных усилий со стороны стран-участниц, а также помощи региональных ассоциаций и международного сообщества.

*Институциональное развитие для повышения эффективности за счет роста масштабов производства, мобильности рабочей силы и капитала и улучшения доступа на рынки.* Некоторые регионы сделали конкретные шаги по направлению к интеграции. Так, Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС) подписало протоколы о свободном передвижении людей, отменив визы и разрешения на въезд. По сути дела, мобильность рабочей силы всегда была отличительным признаком стран Африки к югу от

Карта 9.6 Западная Африка обладает потенциалом промышленного развития на основе хлопководства



Сахары, где существующие традиции или колониальные законы благоприятствовали постоянной мобильности рабочей силы. Кочевники пересекали страны в условиях сезонного изменения климата, оседлые фермеры также снимались со своих мест в течение сухого сезона в поисках дополнительного заработка<sup>72</sup>. Необходимо также повышать квалификацию рабочей силы. С целью получения высшего образования, организации профессионально-технического обучения и проведения научных исследований внутрирегиональное сотрудничество должно включать в себя коллективную поддержку странами региона соответствующих институтов. Кроме того, улучшение делового климата и новые благоприятные возможности региональных центров роста могут побудить африканских мигрантов с техническими и знаниями в области ведения бизнеса возвращаться из-за границы в свои страны.

**Инвестируйте в региональную инфраструктуру.** Программа широкого развития, разработанная Новым партнерством для развития Африки (НЕПАД), определила коридор развития Нижнего Конго, включающий Анголу, Демократическую Республику Конго и Республику Конго как регион, где тесная интеграция должна приносить большие выгоды, основанные на огромном гидроэнергетическом потенциале<sup>73</sup>. Существуют ещё два многообещающих коридора развития в Западной и Восточной Африке:

- Коридор развития Гвинейского залива, соединяющий Бенин, Кот-д'Ивуар, Гану, Либерию, Нигерию и Того, сможет объединить западноафриканские экономические системы путем развития транспорта и электроэнергетики. Он сможет также соединить пять крупных прибрежных городов с критической массой экономической активности и административных служб: Абиджан, Аккру, Котону, Лагос и Ломе.
- Коридора развития Момбаса, соединяющий Демократическая Республика Конго, Кению, Судан и Уганду, сможет использовать существующие инфраструктурные связи, такие как Северный коридор, для начала освоения природных ресурсов в Демократической Республике Конго и в южной части Судана.

Даже с большим количеством региональной инфраструктуры, лучшим человеческим капиталом и с большей мобильностью факторов производства эти регионы все еще воспринимаются как опоздавшие с приходом на мировой рынок, где другие развивающиеся страны с менее затратным характером производства доминируют в основных видах продукции. Африканским

странам необходимо диверсифицировать свою экспортную базу для уменьшения зависимости от природных ресурсов. Многие из этих регионов должны разработать ясные стратегии диверсификации экспорта с целью получения более крупной доли мирового рынка (см. вставку 9.2). Для достижения успеха необходимо институциональное сотрудничество, равно как и создание в регионе особой межгосударственной инфраструктуры.

Вопрос обеспечения региона общественными благами становится политически менее сложным, если он основывается на взаимовыгодных и прибыльных проектах, каковыми по большей части являются инфраструктурные проекты в сфере энергетики, связи и ирригации. Однако для небольших изолированных стран проекты региональной инфраструктуры требуют значительной внешней помощи. В большинстве районов Африки объемы перевозок слишком небольшие, чтобы строительство платных дорог стало целесообразным. Кроме того, региональная инфраструктура может быть более выгодной для одной страны, даже если большая часть инвестиций вложена в другую. В дополнение к возрождению государственно-частного партнерства в области инфраструктуры есть необходимость в увеличении помощи по линии Международной ассоциации развития (МАР) в региональную интеграцию. Для этого необходимо провести систематизацию программ «Содействия торговле», а также совершенствовать взаимодействие между региональными банками развития и глобальными финансовыми институтами<sup>74</sup>. Сейчас на региональные программы приходится менее 3% общего объема международной помощи развитию<sup>75</sup>.

**Используйте скоординированное стимулирование для облегчения процесса региональной интеграции.** Африканским странам необходима сильная приверженность региональной интеграции путем распределения между ними издержек и выгод от открытия границ в естественных регионах. Многосторонние организации и доноры должны оказать долгосрочную поддержку этим инициативам путем предоставления финансовой и технической помощи, а также лучшего доступа к рынкам. Могут быть сделаны конкретные шаги, которые бы гарантировали необратимость процесса политических реформ в ведущих и отстающих странах. Преференциальные торговые соглашения и финансовая помощь могут быть привязаны к сотрудничеству между странами-реципиентами. В качестве образца могут быть использованы соглашения об экономическом партнерстве с Европейским союзом (см. вставку 9.3). Если стимулирования регионального сотрудничества окажется

### ВСТАВКА 9.6 *Договор с Африкой? Благоприятные и неблагоприятные аспекты самого большого в мире вызова развитию*

Более глубокое понимание географии развития может привести к более эффективной помощи развитию. В Докладе даются рекомендации по различным стратегиям для стран Африки, не имеющих выхода к морю, и для бедных ресурсами прибрежных стран. У первых имеются естественные недостатки, связанные с географией и большими расстояниями до рынков, что снижает потенциал их роста на половину процентного пункта в год. Но что необычно в Африке, так это то, что у бедных ресурсами прибрежных стран континента показатели экономического роста ниже их потенциальных возможностей. И это как раз те типы стран, которые выступают в качестве двигателей роста экономики в других регионах мира. Полюса роста Африки продолжают оставаться слабыми.

В Докладе утверждается (если слегка утрировать), что стратегия развития для ведущих регионов должна состоять в инвестировании средств в территории, в то время как стратегия развития для остальных регионов должна предусматривать инвестирование средств в людские ресурсы. Если рассматривать эту проблему сквозь призму экономической географии, то значительное увеличение помощи Африке в конце 1990-х годов, главным образом, в области образования, здравоохранения и другой социальной инфраструктуры представляется правильным лишь для отстающих стран, не имеющих выхода к морю. Что же касается прибрежных стран, то эта помощь, по-видимому, сосредоточена на ошибочных приоритетах, поскольку этим странам необходима физическая инфраструктура и лучшая интеграция с глобальными рынками.

Лучшим видом договора между донорами и странами – получателями помощи мог бы стать дифференцированный подход к каждой отдельной стране в зависимости от её возможностей доступа на рынки. В настоящем Докладе

предлагается индивидуальный подход, который бы определял права и обязанности стран в соответствии с их потенциальной ролью в регионе. Для каждого региона стран Африки к югу от Сахары такой договор мог бы содержать определенные обязательства и действия, которые бы стимулировали региональное развитие. Правительства стран Восточной, Западной и Центральной Африки могли бы взять на себя следующие обязательства:

- Создание «региональных экономических зон», которые бы связали воедино экономические интересы ведущих и отстающих стран в африканских регионах и создали бы основу для использования региональных общественных благ.
- Более свободное перемещение рабочей силы, капитала, товаров и услуг внутри этих территорий.
- Сохранение и защита путей доступа к товарным рынкам для стран, не имеющих выхода к морю.

Данная стратегия объединяла бы институциональное сотрудничество, инвестиции в региональную инфраструктуру и скоординированные мероприятия, для осуществления которых мог бы потребоваться отказ от некоторых тяжело завоеванных и ревниво охраняемых атрибутов национального суверенитета.

В обмен на эти действия двусторонние и многосторонние партнеры развивающихся стран могли бы взять на себя следующие обязательства:

- Серьезное увеличение международной финансовой помощи для улучшения состояния социальной сферы и жизненно необходимой инфраструктуры, направленной на подъем жизненного уровня населения и на создание условий для мобильности человеческого капитала в отстающих странах.

- Увеличение финансовой помощи инфраструктуре, обеспечивающей экономический рост в прибрежных странах (в том числе порты, транспортные каналы, информационные и коммуникационные технологии), а также создание инфраструктурных коридоров для связи прибрежных и внутренних рынков.
- Преференциальный доступ для экспортных товаров стран Африки к югу от Сахары с упрощенными правилами происхождения, который бы стимулировал создание региональных сетей поставщиков.

Процесс уже пошел в этом направлении. В 2007 г. правительство Великобритании через Департамент международного развития ассигновало 1,4 млрд долл. на ближайшее десятилетие для поддержки усилий правительства Бурунди, Кении, Руанды, Танзании и Уганды по воссозданию Восточноафриканского экономического сообщества. Европейская комиссия также согласна с таким подходом к вопросу регионального сотрудничества, что отражено в её соглашениях об экономическом партнерстве. При этом все доноры могли бы быть более решительными в своих действиях.

Опыт Европы после Второй мировой войны показывает, какие плоды может принести решимость уделять первостепенное внимание вопросам восстановления экономики в сочетании с международной помощью. Первоначально региональная интеграция и в Европе шла не гладко. Но жесткие условия сотрудничества, предусмотренные планом Маршалла, стимулировали процесс интеграции, который был бы невозможен в предшествующем поколении, и создали крупнейший на сегодняшний день общий рынок капитала, рабочей силы и идей.

Источник: авторский коллектив ДМР2009.

недостаточным для отдельных партнеров (например, такой стимул, как облегчение доступа для страны, не имеющей выхода к морю, в порт соседней страны), то может потребоваться строго целевая обусловленная финансовая помощь.

Ключевым стимулом для проведения политической реформы в Африке является временный льготный доступ на рынки стран – членов Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)<sup>76</sup>. Африка не сможет приблизиться к Азии по оплате труда, если она не начнет привлекать более крупные инвестиции в производство и получать более значительные экспортные квоты, особенно через своё участие в многосторонних торговых переговорах в ВТО по вопросу быстрого снижения тарифов. Такие инициативы, как Закон об обеспечении роста в Африке, принятом в США, и программы ЕС под девизом «Всё, кроме оружия» могли бы быть распространены на все страны Африки к югу от Сахары с более либеральными правилами происхождения

и на более длительные сроки. Это могло бы позволить, по меньшей мере, некоторым из этих стран, пробиться на мировые рынки и дать толчок диверсификации экспорта в африканские регионы. Основой таких стимулирующих мер мог бы стать «Договор с Африкой» (см. вставку 9.6).

В течение прошедших столетий Восточная, Центральная и Западная Африка страдали от ряда так называемых «формирующих бедствий» (см. «География в движении»). Плотность населения, удаленность и разобщенность стран Африки к югу от Сахары»). Сегодня страны Африки ставят перед собой особенно трудные задачи развития, охватывающие три аспекта – плотность, расстояние и разобщенность. Для того чтобы экономическая география континента могла обрести новую форму, политический ответ должен быть соразмерно выверенным. Вызов по трем направлениям требует использования всех трех инструментов интеграции – институтов, инфраструктуры и стимулирования.



### Плотность населения, удаленность и разобщенность стран Африки к югу от Сахары

В ноябре 1884г. канцлер Германии Отто фон Бисмарк созвал конференцию 14-ти европейских колониальных держав в Берлине. После четырех столетий соперничества и враждебности настало время сесть за стол переговоров и уладить территориальные разногласия. Основными участниками были Великобритания, Франция, Германия и Португалия; африканцев вообще не пригласили. Четыре месяца спустя, границы африканских стран были нанесены на карту такими, какими мы знаем их сегодня (см. карту G 4.1). Волевым решением Бисмарка оставалось в силе до конца Первой мировой войны, когда Лига Наций конфисковала четыре немецкие колонии и вручила мандат на их управление другим колониальным державам. К моменту провозглашения независимости (1950–1960-е годы) в Африке к югу от Сахары насчитывалось около 50 стран. Многих из них называли «искусственными государствами», поскольку их границы не соответствовали географическим особенностям континента и в силу того, что одни те же этнические группы проживали более чем в одной стране<sup>1</sup>.

**Д**ля стран Африки к югу от Сахары Берлинская конференция была не более чем последним звеном в длинной цепи событий, которые географы называют «формирующими бедствиями» и которые неблагоприятно влияют на экономическую, физическую и политическую географию, равно как и создают проблемы, связанные с низкой плотностью населения, большой удаленностью и разобщенностью стран в масштабах всего континента.

- **Низкая плотность населения.** Африка к югу от Сахары долго оставалась слабо населенным континентом. Его население составляло в XVIII веке около 90 млн человек. Население Евразии, территория которой в два раза превышает территорию Африки, было в пять раз больше. Но и эти первоначальные показатели трагически ухудшились вследствие работорговли. В период с 1700 по 1810 год около 15 млн африканцев (каждый шестой) были вывезены в страны американского континента. Некоторые районы полностью обезлюдили, еще большее число районов было втянуто в опустошительные конфликты. Высокая стоимость рабов натравливала одних африканцев на других. В конце концов, в XVIII веке Европа прекратила заниматься работорговлей и заменила ее колониализмом. Жестокая торговля людьми превратилась в разграбле-

ние полезных ископаемых континента. Но даже с прибытием новых поселенцев большинство районов континента продолжало страдать от нехватки населения.

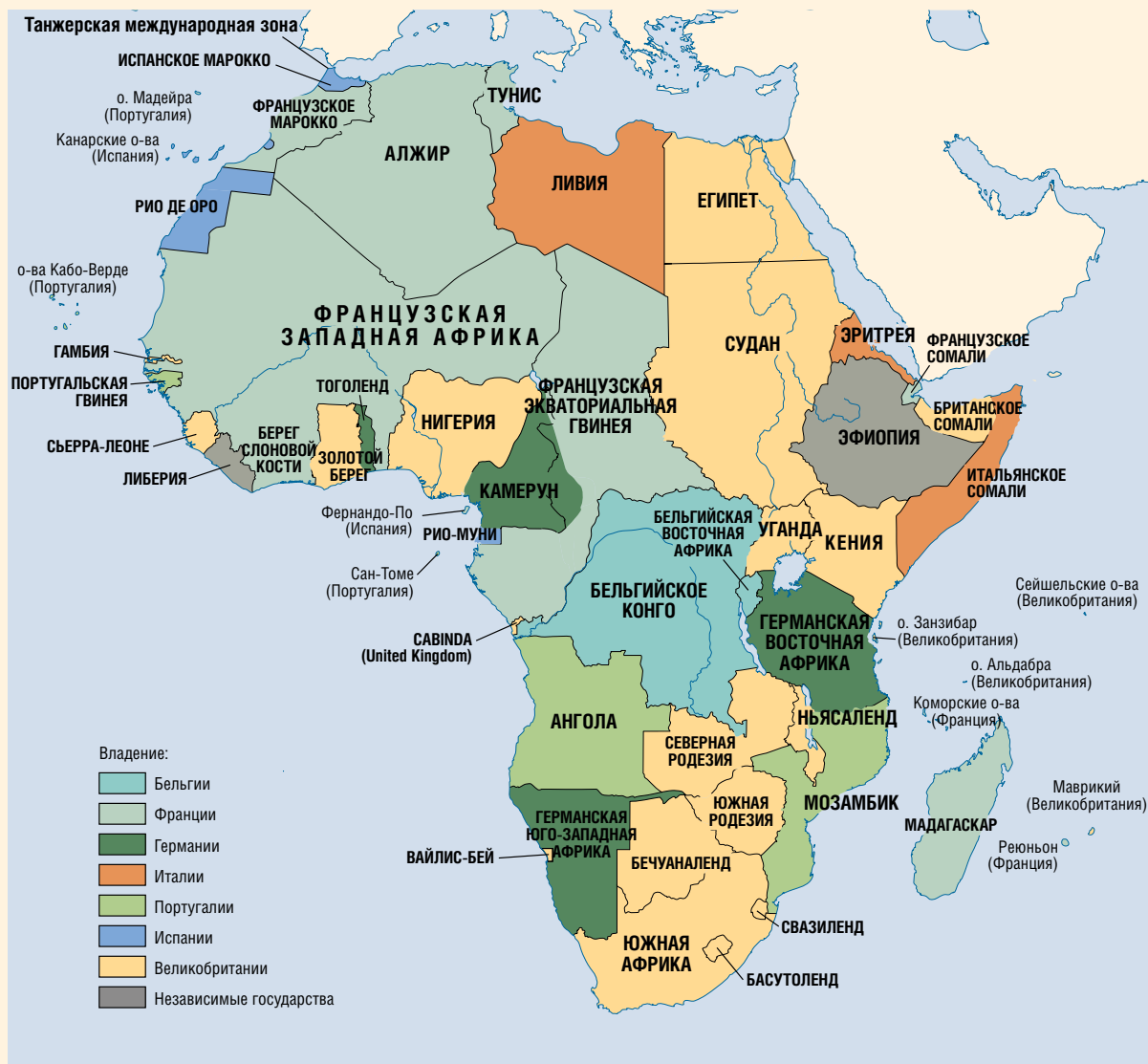
- **Большая удаленность.** С начала эпохи голоцена около 18 тыс. лет назад Сахара была неприветливой пустыней, отделявшей Северную Африку от территории, которую мы теперь называем Африкой к югу от Сахары. Глобальное потепление в этот период имело и другие серьезные последствия. Оно прервало контакты между большей частью Африки и зарождающимися цивилизациями в Арабской Республике Египет и на Ближнем Востоке. Оно превратило Экваториальную Африку из зоны саванны с умеренным климатом в жаркий и влажный регион, где свирепствовали малярия и желтая лихорадка. Близость к диким животным и отсутствие мороза, естественного дезинфицирующего средства, увеличило восприимчивость человека к болезням. Если же африканцы селились на здоровых плодородных землях, колониальные поселенцы вновь изгоняли их оттуда. Начиная с 1950-х годов, вооруженные конфликты в период до и после независимости ухудшили проблему беженцев. Результатом явилась миграция людей, многие из которых остались жить в районах, удаленных от центров экономической деятельности. Крайне малая плотность населения

все еще отрицательно сказывается на возможностях улучшения жизни значительной части африканцев.

- **Глубокая разобщенность.** Раздел Африки 1884г. привел к тому, что число стран на единицу площади континента оказалось больше, чем в любом другом регионе мира. У каждой африканской страны в среднем по четыре соседа. В Латинской Америке этот показатель в среднем равен 2,3. Кроме того, имеет место разобщенность по религиозному признаку, как между отдельными странами, так и внутри государств. Чад, Кот-д'Ивуар, Эфиопия, Нигерия, Сомали и Судан разделены на исламские и неисламские части. Ислам пришел в Северную и Западную Африку по суше с Ближнего Востока, а в Восточную Африку – по морю. Позже европейские колониалисты принесли с собой христианство. Наложение этих великих мировых религий на традиционные верования усилило раздел континента, а, возможно, и обострило конфликты<sup>2</sup>.

Сегодня Африка к югу от Сахары страдает от трех проблем: низкой плотности населения, большой удаленности и глубокой разобщенности, которые создают серьезные трудности в деле развития континента. Эти пространственные категории сокращают близость между экономическими субъектами как внутри Африки к югу от Сахары, так и между Афри-

Карта G4.1 Границы стран Африки перед Первой мировой войной



Источник: авторский коллектив ДМР 2009 г., основано на публикации Pakenham 1992.

канским континентом и остальной частью мира. Причинно-следственная связь между этими факторами загоняет многие страны Африки к югу от Сахары в «ловушку близости»<sup>3</sup>.

### Низкая плотность населения связана со слабыми агломерационными силами

Средняя плотность населения Африки (77 чел. на км<sup>2</sup>) – одна из самых низ-

ких в мире<sup>4</sup>. Слабо населенный континент может преодолеть эту ситуацию путем качественного использования земель и людских ресурсов, а также концентрации ресурсов в городских агломерациях. Однако Африка к югу от Сахары – наименее урбанизированный континент в мире. Согласно докладу ООН «Мировые перспективы урбанизации» 2000 г., лишь треть населения континента проживает в горо-

дах. Но из-за отсутствия регулярных и последних данных переписи населения, даже эти сведения по урбанизации в Африке могут оказаться завышенными<sup>5</sup>. Приведенный в Главе 1 показатель агломерации населения равен для Африки 30%, по сравнению с примерно 50% для остальной части мира.

Существующие различия между отдельными странами Африки могут

Таблица G4.1 Самые удаленные и разобщенные регионы (торговля и транспорт весьма дороги)

Регионы	Время совершения экспортной торговой сделки, связанной с пересечением границы (дни) <sup>a</sup>	Средняя цена транспортировки (долл. за контейнер в Балтимор) <sup>b</sup>	Население стран, не имеющих выхода к морю (%) <sup>b</sup>	Отношение числа стран к площади территории <sup>b</sup>	Густота дорожной сети (км <sup>2</sup> дороги на площадь территории) (1999 г.) <sup>c</sup>	Оценка числа гражданских конфликтов, (1940-2000 гг.) <sup>d</sup>
Восточная Азия и страны Тихого океана	24	3 900	0,42	1,44	0,72	8
Европа и Центральная Азия	29	–	23,00	1,17	–	13
Латинская Америка и страны Карибского бассейна	22	4 600	2,77	1,52	0,12	15
Средний Восток и Северная Африка	27	2 100	0	1,60	0,33	17
Южная Азия	34	3 900	3,78	1,67	0,85	24
Африка к югу от Сахары	40	7 600	40,20	2,00	0,13	34

Источники: a. World Bank 2006b, p. 44; b. Ndulu and others 2007, p. 101; c. Ndulu and others 2007, p. 29; d. Fearon and Laitin 2003, pp. 7—10.

Примечание: - нет данных.

искажить картину урбанизации. Моделирование показывает, что если бы 50 стран Африки были 50 штатами одной страны, например как США, то самые крупные города были бы даже больше, чем сегодня (в США). Стали бы возможными диверсификация экономики, содействие предпринимательству, повышение квалификации и развитие инновационных направлений. Не располагая такими перспективами, квалифицированная рабочая сила Африки мигрирует на другие континенты.

### Большие расстояния увеличивают транспортные расходы и уменьшают мобильность факторов производства

Большие расстояния усиливают воздействие фактора низкой плотности населения на производительность труда в Африке. И хотя многое здесь определяется удаленностью Африки от мировых рынков, главная проблема – большие расстояния внутри самих стран. Из таблицы G 4.1 видно, что густота дорожной сети Африки одна из самых низких в мире<sup>6</sup>. От неё отстаёт только Латинская Америка. Но в отличие от Латинской Америки, население которой живет главным образом вдоль побережья, и нет необходимости строить дороги во внутреннюю часть континента, треть населения Африки проживает в странах, не имеющих выхода к морю, что еще более услож-

няет доступ к мировым рынкам. Экономические расстояния в Африке, в смысле доступа на рынки (см. главу 2), еще более увеличиваются из-за вооруженных конфликтов и языкового разнообразия (см. карту G 4.1). Экономические расстояния препятствуют доступу значительной части африканского населения на внутренние и глобальные рынки. Природные факторы, такие как относительное отсутствие судоходных рек и естественных гаваней, создают серьезные трудности в торговле. В свою очередь низкий уровень внутренней и внешней торговли ограничивает возможности экономического роста.

### Глубокая разобщенность увеличивает транспортные расходы

Африка к югу от Сахары – в высшей степени раздробленный континент с многочисленными границами, соседними странами и высокими транспортными расходами. Африка находится на том же расстоянии от мировых рынков, что и Восточная Азия (около 7 500 километров), но ближе, чем Латинская Америка (9 000 километров)<sup>7</sup>. Тем не менее, отправить контейнер с грузом к восточному побережью США из Африки все еще стоит почти вдвое дороже, чем из других регионов (см. таблицу G 4.1). Под стать дорогому доступу к мировым рынкам и дорогостоящий доступ к региональным. Африканскому экспортеру тре-

буются около 40 дней, чтобы пересечь границу с соседней страной, по сравнению с 22 днями для его латиноамериканского контрагента. Для каждого третьего африканца, живущего в стране, не имеющей выхода к морю, цена такой изоляции становится еще больше. Он должен перевозить товары на длинные расстояния по суше, и это обходится дорого, поскольку каждый процент дополнительного расстояния увеличивает транспортные расходы примерно на 0,25%<sup>8</sup>. Поэтому страны, не имеющие выхода к морю, должны полагаться на добрую волю (и эффективные инвестиции) своих соседей для доступа к портам и рынкам.

### Вызов принят. Лучшая урбанизация, больше национальной специализации и больше региональной интеграции

Африка способна сократить ограничения, связанные с её бедной экономической географией. Лучшие городские агломерации смогут способствовать более эффективному развитию за счет роста масштабов производства. Транспортные связи смогут помочь росту внутренних рынков. Региональная и глобальная интеграция сможет стимулировать торговлю. Региональная интеграция, мобильность рабочей силы, инвестиции в торговлю, коммуникации и транспортная инфраструктура, мир и стабильность должны иметь высокий приоритет в повестке

дня. Они улучшают состояние регионов, а лучшие регионы будут привлекать инвестиции, поощрять движение товаров и факторов производства и в конечном итоге вести к процветанию.

- **Урбанизация.** Вопреки некоторым мнениям, правильно проведенная урбанизация может в большей степени помочь развитию именно в Африке, чем где бы то ни было в мире. Несмотря на пять десятилетий недостаточной урбанизации, жизненный уровень в африканских городах намного выше, чем в сельской местности. Если удастся улучшить управление процессом урбанизации, как это предложено в Главе 7, можно ожидать существенных достижений в деле подъема производства и уменьшения бедности.
- **Территориальное развитие.** Выводы экономической географии однозначны: компании и работоспособ-

ное население стремятся к агломерации, в то время как миграция является естественным способом увеличения плотности населения и уменьшения расстояния до рынков. В главе 8 излагаются некоторые принципы и приоритеты для стран, отсталые районы которых слабо населены и разделены этническими, лингвистическими и религиозными границами. Конечно, сельское хозяйство является приоритетом, но вместе с тем, стратегия помощи развитым районам в вопросе повышения эффективности производства за счет роста его масштабов может иметь особое значение для Африки, с опозданием приступившей к своему экономическому развитию.

- **Региональная интеграция.** С учетом его истории, политическому регионализму, скорее всего, придется взять на себя ведущую роль в деле

африканской региональной интеграции. Опыт Западной Европы, обобщенный в настоящем Докладе, указывает на важность начать с малого и сохранить реалистичный подход к будущему. Для региональной интеграции необходимо время. Она не произойдет одновременно во всех частях Африки. Хорошим началом могут стать инфраструктурные проекты. Региональная интеграция может помочь Африке исправить часть того, что Бисмарк и его гости совершили в 1884 г. В главе 9 показано, что многие африканские страны уже сделали свои первые шаги, а также то, что может сделать остальной мир, чтобы помочь им.

На основе материала, представленного Уима Нодэ.



# Библиографическое примечание

Настоящий доклад подготовлен на основе широкого круга документов Всемирного банка, а также большого количества внешних источников. Тематические исследования и сообщения, положенные в основу Доклада, подготовили: Maria Abreu, Stephen Adam, Yusuf Ahmad, M Alva, Alberto Behar, Sarah Boeckmann, Marius Brulhart, Massimiliano Cali, Yang Chen, Michael Clemens, Kirsten Cornelson, Souleymane Coulibaly, Nicholas Crafts, Edward Feser, John Felkner, Kali Glen-Haley, Geoffrey J.D. Hewings, Austin Kilroy, Melissa Klink, Christian Layke, Philip Manners, Robert Margo, Thomas Markussen, Thierry Mayer, John McCombie, Tophir McDougal, Claudio E. Montenegro, Megumi Muto, Andrew Nelson, B. Nelson, Wim Naude, Park Sam Ock, Jinhwan Oh, Keijiro Otsuka, Ken Poole, Lant Pritchett, Diego Puga, David Satterthwaite, Андрей Трейвиш, Hirotsugu Uchida, Dirk Willem Te Velde, Cam Vidler, и Nong Zhu.

Тематические исследования, положенные в основу настоящего Доклада, можно найти или во «всемирной паутине» по адресу: [www.worldbank.org/wdr2009](http://www.worldbank.org/wdr2009) или обратиться за ними в Бюро подготовки Доклада о мировом развитии. Точки зрения, выраженные в этих публикациях, не обязательно выражают мнение Всемирного банка или совпадают с позицией, изложенной в настоящем Докладе.

Большое число специалистов – как сотрудников Всемирного банка, так и не принадлежащих к его структурам, – прислали свои замечания и предложения авторскому коллективу. Представили ценные комментарии, указания, сообщения, а также оказали авторскому коллективу поддержку James Adams, Uma Adusumilli, Theodore Ahlers, Alexis Albion, Junaid Ahmed, Halil Ibrahim Akca, Mohamad Al-Arief, Riad Al Khoury, Asad Alam, Ritu Anand, Candra Fajri Ananda, Inger Andersen, Martin Andersson, Patricia Clarke Annez, Jorge Saba Arbache, Omar Arias, Jean Eric Aubert, Fouad Awada, Jit Bajpai, George Banjo, Luca Barbone, Elena Bardasi, Alberto Behar, Connie Bernard, Anthony Bigio, S. A. Dan Biller, Kate Bird, Alessandro Magnoli Bocchi, Zeljko Bogetic, Laurent Bossard, Carlos Braga, Milan Brahmabhatt, Marie-H. P. Bricknell, Robert Buckley, Thomas Buckley, Derek Byerlee, Fernando Cabezas, Francisco Carneiro, Mauricio Carrizosa, Shyam Chainani, Nadereh Chamlou, Jaime Saavedra Chanduvi, Robert Chase, Ken Chomitz, Abderrahmane Chorfi, Luc Christiaensen, Marie-Helene Collion, Hector Valdes Conroy, Jean-Marie Cour, Xavier Crepin, Aude de Amorim, Augusto de la Torre, Christopher Delgado, Christian Delvoie, Gabriel Demombynes, Sebastien Dessus, Jaime de Melo, Mamadou Dem, Banu Demir, Michele de Nevers, Jean-Jacques Dethier, Shantayanan Devarajan, Makhtar Diop, Ndiame Diop, Frederique Docquier, Paul Dorosh, Cuney Duzdol, William Easterly, Ibrahim Elbadawi, Lewis Eldridge, Antonio Estache, Warren Evans, Shahrokh Fardoust, Marianne Fay, Wolfgang Fengler, Alexander Ferguson, Francisco Ferreira, Melissa Fossberg, Vivien Foster, Bernard G. Funck, Saurabh Garg, Кристилина Георгиева, Ejaz Ghani, Marcelo Giugale,

Sudarshan Gooptu Jose Luis Guasch, Sumila Gulyani, Jonathan Halpern, Simon Hay, Rui Hao, Jesko S. Hentschel, Santiago Herrera, Andre Herzog, Kate Higgings, Larry Hinkle, Mun S. Ho, Bernard Hoekman, Vivian Hon, Yukon Huang, David Hummels, Djibrilla Issa, Narasimham Vijay Jagannathan, Zelena Jagdeo, Rachid Jamali, Emmanuel Jimenez, Steen Jorgensen, Abha Joshi-Ghani, Ellis J. Juan, Stephen George Karam, Shigeo Katsu, Phil Keefer, Christine Kessides, Peyvand Khaleghian, Homi Kharas, Nadim Khouri, Jacob Kolster, Aart Kraay, Alexander Kremer, K. L. Krishna, Kathy Krumm, Alice Kuegler, Praveen Kumar, Caterina Laderchi, Amina Lahreche, Peter Lanjouw, Hedi Larbi, Frannie Leautier, Phillippe Leite, Jeffrey Lewis, Maureen Lewis, Johannes Linn, Laszlo Lovei, Xubei Luo, William Maloney, Jean-Michel Marchat, Katharine Martingale, Ernesto May, David McKenzie, Elisabeth Mealey, Shomik Raj Mehndiratta, Barjor Mehta, Mukesh Mehta, Abel Mejia, Taye Mengistae, Dino Merotto, Stephen Mink, Pradeep Mitra, Keiko Miwa, Celestin Monga, Nasser Munjee, Zafer Mustafaoglu, Abdu Muwonge, Ijaz Nabi, Mustapha Kamel Nabli, Gobind Nankani, Ashish Narain, Benno N'dulu, Vikram Nehru, Eric Neumayer, Cecile Niang, John Overholt, Caglar Ozden, Nicolas Perrin, Abhay Pethe, Axel Peuker, Vidyadhar Phatak, Brian Pinto, Mark Povey, Habib Nasser Rab, Madhu Raghunath, Robin Rajack, Anupam Rastogi, Dilip Ratha, S. K. Rao, Martin Ravallion, Jean-Louis Reiffers, Jose Guilherme Reis, Frederic Robert-Nicoud, Klaus Rohland, Jamal Saghir, Maurice Schiff, Emily M. Schmidt, Annemarie Schneider, Harris Selod, Marcelo Selowsky, Ethel Sennhauser, Claudia Sepulveda, Shekhar Shah, Zmarak Shalizi, Sudhir Shetty, Vera Songwe, Manju Sood, Andrew Steer, Jack Stein, Andy Tatem, Ahmet Tiktik, Christopher Timmins, Tim Thomas, Vinod Thomas, Peter Thomson, Mark Tomlinson, Yvonne Tsikata, Laura Tuck, Carolyn Turk, Sanjay Ubale, Sameh Wahba, Linda Van Gelder, Juergen Voegelé, Hyoung Gun Wang, David Wheeler, Dirk Willem te Velde, Jan von der Goltz, Jorge Wilhelm, John Wilson, Zelai Xu, Ahmet Yaman, Евгений Ясин, Tito Yepes, Yutaka Yoshino, Shahid Yusuf, Ulrich Zachau, Albert Zeufack, Yan Zhang и Екатерина Журавская.

Мы также воспользовались замечаниями и откликами участников консультаций и дискуссионных семинаров, проводившихся на этапе подготовки проекта доклада. В частности, мы хотели бы поблагодарить Olav Seim и Marianne Berg из Министерства иностранных дел Норвегии; Per Ronnas, Klas Groth, и Christina Hartler из SIDA (Швеция); Pekka Hukka and Elina Levaniemi из Министерства иностранных дел Финляндии; участников Берлинского семинара: Tanja Boerzel, Mantang Cai, Angel de la Fuente Moreno, Nicola De Michelis, Manfred Fischer, Grzegorz Gorzelak, Eduardo Haddad, Steven Haggblade, Michael Hofmann, Robert Kappel, Aehyung Kim, Adama Konseiga, Frauke Kraas, Astrid Kuehl, Rolf J. Langhammer, Ingo Liefner, Roman Mogilevsky, Hassen Mohamed, Peter Nijkamp, Nils-Henning Meyer, Ulrich Nitschke, Boris Pleskovic и Gerhard

Ressel; участников Марсельского семинара: Mona Yafi, Jean-Eric Aubert, Gilles Pipien, Rachid Afi rat, Erfan Ali, Michel Arnaud, Jean-Dominique Assie, Fouad Awada, Mohamed Basyouny, AbdelKebir Berkia, Morched Chabbi, Abderrahmane Chorfi, Simon Compaore, Jean- Pierre Elong Mbassi, Kamal Hamdan, Gamal Hamid, Rachid El-Jamali, Rabea Kharfi, Hugues Kouadio, Frannie Leautier, Abdellah Lehzam, Pierre Mayet, Jean-Louis Reiffers, Wafaa Sobhy, Kian Tajbakhsh, Pierre Veltz, Xavier Crepin, Luc Dassonville, Thierry Desclos, Olivier Mourareau, Joan Parpal, Elizabeth Peri, Michele Reynaud, Paul-Henri Schipper, Serge Snrech, Louis-Jacques Vaillant, Nathalie Tchoumba Bitnga, Loraine Falconetti, Fabien Marry и Olivier Lavinal; участников Дар-эс-Саламского семинара: Том Okurut, Samuel Wangwe, Elly Manjale, Mr. Raphael Mwai, Audance Ndayizeye, Professor Semboja, Dennis Rweyemamu, Amos Majule, Mr Kweyamba, Professor Kishimba, Furaha Lugoe, Haji Semboja, Dr Shechambo, Cosmos Sokoni, Prof Yanda, Marc Kabandama, Н. В. Lunogelo, Vivian Kazi, Irene Alenga, Stina Peteson и Monica Hangi; участников Абиджанского семинара: Mohamadou Abdoul, Kassegne Adjonou, Stephane Aka Anghui, Alban Alphonse Emmanuel Ahourse, Jean-Marie Akpoue, Koffi Attahi, Djerkbary Bambah, Toyidi Bello, Joseph Coulibaly, Konan Kouakou Noel Dahoua, Alhassane Coster Diaw, Anne Marcelle Douka, Jacques Esso, Siaka Fofana, Agnes Gnamon-Adiko, Joachim Hunlede, John Igue, Prosper Kedagni, Constant Koidou, Hugues Kouadio, Alexane Kouame, Kouassi Jean-Baptiste Kouma, Mibanan Hippolithe Kone, Jean Claude Koutou, Gabin Kpronhassia, Owusu-Bonsu Kwame, Moussa Ladan, Youayou Marital Laguidahi, Konon Jules Lella, Edmond Manouan, Isaac F. Mensa-Bonsou, Yao Kouadio Antoine N'Gbala, Jerome Aloko N'Guessan, N'Da N'Guessan Kouadio, Sidi Ould Cheikh Abdallahi, Guillaume Poirel, Adama Sall, Kanon Seri, Adama Sissouma, Soumaila Sogodogo, Fidel Yapi Amoncou, and Francois Yatta; организаторов Мумбайского и Хайдерабадского семинаров: Корпорацию по финансированию инфраструктуры в области развития, Бомбейскую торгово-промышленную палату и Индийский колледж административного персонала; участников Мумбайского семинара: Jairaj Phatak, Sanjay G. Ubale, Manu Kumar Srivastava, Sanjay Sethi, P. R. K. Murthy, Uma Adusumilli, Vidyadhar K. Phatak, G. S. Gill, Satyendra Sinha, C. S. Deshpande, Mukesh Mehta, Mridula Krishna, Arun Mokashi, Siddharth Roy, Veena Mishra, Rajan Divekar, Dilip Karmarkar, Dinkar Samant, Shishirkumar Rai, John Alexander, Ramakant Jha, Rahul Srivastava, Shyam H. Chainani, Gerson D'Cunha, Jockin Arputham, Abhay Pethe,

Niranjan Rajadhyaksha, Sarosh Bana, Darryl D'Monte, Ashley D'Mello, Dilip D'Souza, Neha Batura, Sadashiv Rao, M. K. Sinha, A. K. T. Chari, Sonia Sethi, Ashish Chandak, Anupam Rastogi, Lavi D'Costa, Ritu Anand, Nasser Munjee, Manju Sood, C. B. Juvekar, and R. Ganesh; участников Хайдерабадского семинара: Kamal Kumar, M. Govinda Rao, K. L. Krishna, B. G. Verghese, Mahendra Dev, Subhashish Gangopadhyay, Narhari Rao, Sanjaya Baru, C. Rammanohar Reddy, Amitabh Kundu, Ravi Bhoothalingam, Amb. S. Narayanan, Ranjana Kumar, Alakh N. Sharma, Rameshwar Singh, A. K. Singh, Sri. B. C. Mohapatra, R. Radhakrishna, K. Krishnamurthy, Mahesh Mishra, Santosh Mahrotra, D. C. Sah, Surjit Singh, Prabhat P. Ghosh, G. C. Paul, Jang Pangi, Yaduvendra Mathur, Shubas Chandra Garg, Umesh Sinha, Gautam Pingle, S. K. Rao, Mohammed A. Abid, Surendar Reddy, Nirmalaya Bagchi, and Anand Akundy; участников Московского семинара: Евгения Ясина, Владимира Мау, Владимира Назарова, Илью Мазаева, Михаила Дмитриева, Ксению Юдаеву, Екатерину Журавскую, Евсея Гурвича, Евгения Гавриленкова, Галину Курляндскую, Надежду Косареву, Лидию Овчарову, Наталью Зубаревич, Владимира Дребенцова, Евгения Гонтмахера, Алексея Праздничных, Александра Морозова, Андрея Трейвиша, Виталия Шипова, Дмитрия Аратского, Татьяну Попову, Ирину Макееву, Оксану Сергиенко, Олега Засова, Марину Васильеву и Владислава Немова; организаторов Анкарского семинара, Государственную плановую организацию; и участников: Necla Akca, Didem Akman, Enver Aksoy, Ayhan Atli, Yavuz Cabbar, Abdullah Celik, Ayda Eraydin, Oguz Isik, Serap Kayasu, Vural Kural, Cenk Oguzsoy, Elvan Ongun, Mevlut Ozen, Ibrahim Hakki Polat, Gul Polat, Faruk Sahin, Zekeriya Sarbak, Zafer Yavan, and Hani Yildirim.

Jeff Lecksell, Siobhan Murray и Brian Blankespoor подготовили карты для этого Доклада. Другую ценную помощь оказали Gytis Kanchas, Polly Means, Nacer Mohamed Megherbi, Grace P. Sorensen, Catalina Tejada и Roula I. Yazigi. Merrell J. Tuck-Primdahl, Kavita Watsa и Prianka Nandy помогли авторскому коллективу в организации консультаций и рассылке материалов.

Несмотря на усилия по составлению исчерпывающего списка, кто-то из участников этой работе все же мог быть совершенно неумышленно не назван. Авторы приносят свои извинения за любую допущенную ими оплошность и еще раз выражают благодарность всем кто внес свой вклад в подготовку настоящего Доклада.

### Тематические исследования, лежащие в основе Доклада о мировом развитии 2009

Behar, Alberto. 2008. "Neighborhood Growth Effects: An Annual Panel Data Approach."

Brulhart, Marius. 2008. "An Account of Global Intra-Industry Trade, 1962-2006."

Cali, Massimiliano. 2007. "Urbanisation, Inequality and Economic Growth: Evidence from Indian States."

Clemens, Michael A., Claudio E. Montenegro, and Lant Pritchett. 2008. "The Great Discrimination: Borders as a Labor Market Barrier."

Coulibaly, Souleymane. 2008. "On the Complementarity of Regional and Global Trade."

Hewings, Geoffrey, E. Feser, and K. Poole. 2007. "Spatial/Territorial Development Policies in the United States."

Kilroy, Austin. 2007. "Intra-Urban Spatial Inequalities: Cities as 'Urban Regions.'"

Kroehnert, Steffen, and Sebastian Vollmer. 2008. "Where Have All Young Women Gone?"

Mayer, Thierry. 2008. "Market Potential and Development."

Montenegro, Claudio E., and Maximilian L. Hirn. 2008. "A New Disaggregated Set of Labor Market Indicators using Standardized Household Surveys from Around the World."

Nelson, Andrew. 2007. "Accessibility Model and Population Estimates."

Nelson, B., and A. Behar. 2008. "Natural Resources, Growth and Spatially-Based Development: A View of the Literature."

Roberts, Mark. 2008. "Congestion and spatially connective infrastructure: the case of London in the 19<sup>th</sup> and early 20<sup>th</sup> century."

Roberts, Mark, and Uwe Deichmann. 2008. "Regional Spillover Estimation."

Uchida, Hirotsugu, and Andrew Nelson. 2008. "Agglomeration Index: Towards a New Measure of Urban Concentration."

Layke, Christian, and Stephen Adam. 2008. "Spatial Allocation of Public Expenditures in Nigeria."

Manners, P., and A. Behar. 2007. "Trade in Sub-Saharan Africa and Opportunities for Low Income Countries."

Markussen, Thomas. 2008. "Policies for improved land use in developing countries."

Naudé, Wim. 2007. "Density, Distance and Division Spotlight on Sub-Saharan Africa."

Oh, Jinhwan. 2008. "Korea: A Case Study of 1D-2D-3D areas."

Roberts, Mark. 2008. "Social and Spatial Equity."

Satterthwaite, David. 2007. "Expanding the Supply and Reducing the Cost of Land for Housing in Urban Areas in Low- and Middle-Income Nations."

Te Velde, Dirk Willem. 2007. "Regional Integration, Growth and Concentration."

Treyvish, Andrey. 2008. "The Downfall of the Soviet Union: A Spatial Explanation."

Vidler, Cam. 2008. "Turkey and Russia: A Case Study of 1D-2D-3D areas."

### Тематические сообщения, лежащие в основе Доклада о мировом развитии 2009

Abreu, Maria. 2008. "Effectively Dealing with Slums."

Alva, M., and A. Behar. 2008. "Factors That Contribute to (or Detract from) Successful Outcomes in African Regional Agreements."

Andersson, Martin. 2007. "Spatial Disparities in Taiwan."

Cali, Massimiliano. 2008. "Urban Agglomeration Policy in China."

Chen, Yang. 2008. "China: A Case Study of 1D-2D-3D areas."

Cornelson, Kirsten. 2008. "Egypt and South Africa: A Case Study of 1D-2D-3D areas."

Crafts, Nicholas. 2007. "European Growth in the Age of Regional Economic Integration: Convergence Big Time?"

Crafts, Nicholas. 2007. "Spatial Disparities in 19th Century British Industrialization."

Hay, Simon I., Dave L. Smith, and Robert W. Snow. 2008. "Is a Future for Human Malaria Inevitable?"

Kilroy, Austin. 2008. "The Role of Cities in Postwar Economic Recovery."

Klink, Melissa. 2008. "Nigeria and South Africa: A Case Study of 1D-2D-3D areas."



# Примечания

## Обзор

1. Clemens, Montenegro, and Pritchett (2008), подготовительный материал для данного Доклада.
2. Collier (2007).
3. В Замбии житель поселения, насчитывающего свыше 5 000 человек, считается горожанином; в Индии этот порог установлен на уровне 20 000. В целях сравнения уровня урбанизации разных стран настоящий Доклад предлагает новый измеритель плотности населения «агломерационный индекс» (см. Гл. 1).
4. См. World Bank 2007k.
5. Fujita 2007.
6. Mukherjee 2007.
7. Koh and Chang 2005.
8. de Blij 2005.
9. Khanna 2008.
10. World Bank 2008e.
11. По всему этому Докладу явления, которые часто называют «региональным» или «территориальным развитием», обозначаются «как областное развитие». Данные стратегии должны быть способны справиться и с большими пространственными различиями, поскольку их масштаб широк и способен охватить всю страну.

## Как пользоваться этим Докладом

1. [http://nobelprize.org/nobel\\_prizes/economics/laureates/1971](http://nobelprize.org/nobel_prizes/economics/laureates/1971).
2. [http://nobelprize.org/nobel\\_prizes/economics/laureates/1971/kuznets-lecture.html](http://nobelprize.org/nobel_prizes/economics/laureates/1971/kuznets-lecture.html).
3. Brown and others 2008.

## ГД 1

1. [http://nobelprize.org/nobel\\_prizes/economics/laureates/1971](http://nobelprize.org/nobel_prizes/economics/laureates/1971).
2. [http://nobelprize.org/nobel\\_prizes/economics/laureates/1971/kuznets-lecture.html](http://nobelprize.org/nobel_prizes/economics/laureates/1971/kuznets-lecture.html).
3. Brown and others 2008.

## Глава 1

1. Farvacque-Vitkovic, Casalis, and Eghoff (2007), p. 37.
2. United Nations/Wilbur Smith Associates (1980), p. 2.
3. Siegel (1997), p. 61.
4. NUTS предоставляет отдельную/одну единообразную классификацию территориальных единиц в целях получения региональной статистики для Европейского союза. Первые два административных уровня в большинстве государств-членов соответствуют NUTS 2 и NUTS 3. NUTS 1, более крупная единица, представляющая крупные социоэкономические регионы, часто не соответствует существующим административным единицам в государствах-членах.
5. Цифры в этом разделе взяты из данных о совокупной территории, доле территории, используемой для сельскохозяйственных нужд, общей занятости, доле занятости в сельском хозяйстве, ВВП и пропорции валовой добавленной стоимости, полученной в сельском хозяйстве (Eurostat 2005; Belgium's Office of National Statistics 2006). Данные о занятости приведены на 2003 год, данные о населении на 2002 год, данные о валовой добавленной стоимости на 2005 год. Все данные о валовой добавленной стоимости приводятся с использова-

нием обменного курса стандарта покупательной способности (PPS).

6. Данные о населении приведены на 2007 год ([www.city-population.de/world.htm](http://www.city-population.de/world.htm))

7. Тенденция к тому, что население нескольких ведущих или крупнейших городов страны значительно превосходит население городов, находящихся ниже в иерархии населенных пунктов, отражается в тенденции к тому, что правило «положение в рейтинге-размер» нарушается на верхней части распределения городов по размеру.

8. Эти определения правила «положение в рейтинге-размер» и закона Ципфа являются примерными. Более точные определения см. в Gabaix and Ioannides (2004).

9. Eeckhout 2004.

10. Martin 2005. Даже в Великобритании, где финансовый сектор в высокой степени сконцентрирован в пространственном и институциональном отношениях, в крупных городах, таких как Бирмингем, Манчестер, Лидс и Эдинбург, существуют крупные концентрации компаний с венчурным капиталом, несмотря на то, что региональные биржи были отмечены к началу 1970-х гг.

11. Kim and Margo 2004.

12. Office of the Deputy Prime Minister 2003.

13. Thanh, Anh, and Tacoli 2005.

14. Tiffen 2003.

15. Glaeser and Kahn 2001, p. 21.

16. Baker and others 2005, p. 15.

17. Peng, Zhu, and Song 2008, p. 7.

18. Glaeser and Kahn 2001.

19. Оценено по валовому продукту крупных городов мира, опубликованному в [www.citymayors.com](http://www.citymayors.com); Price Waterhouse Cooper 2007.

20. Это равняется избытку валовой добавленной стоимости, измеренной на основании производственных помещений, относительно валовой добавленной стоимости, измеренной на основании жилых помещений в Лондоне. Вычисление основано на данных Office of National Statistics (2006).

21. Данные о потоках дохода, связанного с маятниковой миграцией, получены из Бюро экономического анализа США.

22. Цитируется по глоссарию World Urbanization Prospects: The 2007 Revision Population Database (<http://esa.un.org/unup/>).

23. Даже при анализе временных рядов, следует проявлять некоторую осторожность по отношению к базе данных World Urbanization Prospects. Для некоторых стран официальное определение городской территории за последнее время изменилось. К примеру, в Китае доля городов в 1999 году могла бы составлять 24%, 31% или 73% в зависимости от используемого официального определения городского населения (Satterthwaite 2007).

24. Glaeser, Kolko, and Saiz 2001.

25. Статистические данные взяты из Price Waterhouse Cooper 2007.

26. Оценки долей городского потребления основаны на доступных исследованиях домашних хозяйств за разные годы. Оценки ВВП на душу населения приводятся в долл. США на 2000 год для соответствующих лет (набор данных подробно описан в Montenegro and Hirn 2008).

27. Maddison 2008b.

28. Kim and Margo 2004.
29. Это так называемый эффект внутреннего рынка новой экономической географии, который также обсуждается в главе 4. Концентрация экономической активности в городских районах также вызывает дополнительные эффекты увеличения производительности, как говорится в главе 4.
30. Тенденция к тому, что урбанизация создает различия в показателях базового благосостояния в пользу городских районов, отличает современные развивающиеся страны от стран, индустриализовавшихся в 19 и начале 20 века, описываемых ниже.
31. Основано на данных 2003 года из Maddison (2008b).
32. European Commission 2001.
33. Miles 2007.
34. Измеряется в постоянных международных долларах на 1999 год с использованием данных из Maddison (2008b).
35. Район классифицируется как преимущественно городской (сельский), если более 50% его населения проживает в городских (сельских) районах. Район также классифицируется как преимущественно городской, если доля его городского населения составляет от 15% до 50%, и в нем имеется городской центр с населением более 500 000 человек (для Японии – более 1 миллиона человек), составляющим более 25% населения района.
36. В этом случае требуется некоторая осторожность. В течение этого периода рост надбавки к заработной плате в городах США, возможно, был в меньшей степени связан с более высоким уровнем жизни в городах, чем с эффектом значительного снижения относительных цен на сельскохозяйственные товары (Barro and Sala-I-Martin 2004, p. 470).
37. Эти оценки городского потребления и городской доли населения основаны на исследованиях домохозяйств страны в разные годы, в зависимости от наличия данных.
38. Однако, как показано ниже для Китая, не во всех развивающихся странах это так. Хотя в провинциях Китая существует отрицательная взаимосвязь между долей городов и соотношением городского и сельского дохода, эта взаимосвязь сдвигается вверх с конца 1990-х гг.
39. «Доступ к воде» определяется здесь как любой доступ к усовершенствованным источникам воды. Эти источники различаются в зависимости от местности, но включают в себя колодцы, водоразборные колонки, водопроводную воду, а также машины-цистерны, продающие воду. Аналогично, «канализация» включает в себя использование туалетов внутри и снаружи дома.
40. В выборку включены следующие страны: Бангладеш, Бенин, Боливия, Буркина-Фасо, Камерун, Чад, Колумбия, Доминиканская республика, Арабская Республика Египет, Гана, Гватемала, Гаити, Индия, Индонезия, Казахстан, Кения, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Непал, Никарагуа, Нигерия, Перу, Филиппины, Танзания, Турция, Уганда, Вьетнам, Замбия и Зимбабве.
41. Gwatkin and others 2007.
42. Satterthwaite and others 2007.
43. *The Economist* 2007a.
44. Satterthwaite and others 2007.
45. Satterthwaite and others 2007.
46. Данные о населении Дели взяты из United Nations (2006).
47. Smith 1989.
48. Crafts 2008.
49. Williamson 1982.
50. *The Economist* 2007a.
51. Satterthwaite and others 2007.

52. Эта цифра, вместе со всеми остальными историческими цифрами о доле городов, приводимыми в этом разделе, основана на определении городского района как города с населением более 5 000 человек. Эта цифра взята из Bairoch and Goertz (1986). Все данные о долях городов и городского населения для современных развивающихся стран в этом разделе взяты из United Nations (2006c) или вычислены с использованием данных оттуда. Как отмечалось ранее, использование этой базы данных для сравнения изменений в доле городов в странах не так проблематично, как использование ее для сравнения уровней в долях городов в разных странах.

53. Эта выборка состоит из Бельгии, Дании, Финляндии, Франции, Германии, Греции, Италии, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Испании, Швеции, Швейцарии и Великобритании. Состав выборки определялся доступностью исторических данных из Bairoch and Goertz (1986).

54. На рисунке 1.13 приводится ряд стран, которые, согласно United Nations (2006), испытали положительные изменения в доле городов между 1985 и 2005 годами. Ряд стран с населением больше 1 миллиона в этот период пережили «отрицательную урбанизацию» (к примеру, Армения, Эстония, Грузия, Киргизстан, Латвия, Молдавия, Таджикистан и Узбекистан). Несмотря на то, что определения городского района не изменились для этих стран, модель снижения доли городов может быть в этих случаях связана с распадом Советского союза. Еще две из этих стран (Чешская Республика и Словакия) были частями бывшей Чехословакии, и распад этого государства, вместе с уходом от плановой экономики, мог сходным образом повлиять на доли городов в этих странах. Что касается оставшихся шести стран (Ирак, Маврикий, Папуа-Новая Гвинея, Шри-Ланка, ОАЭ и Замбия), ряд из них имеет нетрадиционные или изменяющиеся определения городского района. К примеру, в Папуа-Новой Гвинее городской район определяется как центр с населением в 500 человек или более. Это необычайно низкий порог. В то же время городское население ОАЭ измеряется как население девяти городов.

55. Satterthwaite 2007.

56. United Nations 2006c.

57. Это заключение основано на исторической оценке роста городского населения США, полученной путем сочетания исторических данных о доле городов из Bairoch and Goertz (1986) с историческими данными о размерах населения стран по Maddison (2008b).

58. Gwatkin and others 2007.

59. Gwatkin and others 2007.

60. Woods 2000.

61. Williams and Galley 1995.

62. Orwell 1937.

63. Crafts 2008.

64. Williamson 1990.

65. Stockel 2002.

66. Kim and Margo 2004.

## Глава 2

1. Armstrong and Taylor 2000. См., в частности, главу 8.
2. Beaumier 1998.
3. Krugman (1991a), pp. 11–13.
4. Например, см. Barro and Sala-I-Martin (2004).
5. OECD (2007), p. 14.
6. Blanchard and Katz 1992.
7. OECD (2006), p. 13.
8. Веб-сайт Государственного статистического управления Франции ([www.insee.fr/fr/default.asp](http://www.insee.fr/fr/default.asp)).

9. Рабочая группа по национальным счетам федеральных земель (<http://www.statistik-portal.de>).

10. Эта модель известна экспертам по развитию как «кривая Кузнеца», названная в честь лауреата Нобелевской премии по экономике Саймона Кузнеца. Хотя кривая Кузнеца отображает зависимость между экономическим развитием страны и неравенством в межличностном доходе в стране, гипотеза, которую Кузнец выдвинул для объяснения этой зависимости, соотносится с гипотезой, лежащей в основе связи между пространственным неравенством и развитием, описанными в настоящей главе.

11. Poncet 2006.

12. Buys, Deichmann, and Wheeler 2006.

13. Poncet 2005.

14. Poncet 2006.

15. Tobler 1970.

16. Angeriz, McCombie, and Roberts 2008.

17. Lipsey and Nakamura 2006.

18. Henderson, Kuncoro, and Nasution 1996.

19. Deichmann and others (готовится к печати).

20. Henderson, Shalizi, and Venables 2001.

21. Бюро переписи населения США, разные годы.

22. Aghion and Williamson (1998), pp. 144–51.

23. Taylor and Williamson 2006.

24. Angeriz, McCombie, and Roberts 2008.

25. Fingleton 2003.

26. Deichmann and others 2005.

27. Hering and Poncet 2006.

28. Da Mata and others 2007.

29. Paillacar 2007.

30. Head and Mayer 2006.

31. Collier 2007.

32. Оценки, полученные на основе Базе экономических данных Нордхауса, основанной на географии (<http://gecon.yale.edu/>), скомпилированные из данных собранных в 1990 г.

33. Данные временного ряда по пространственной концентрации были подобраны для 10 стран (однако для некоторых – с результатами лишь двух наблюдений). В выборке представлены: Канада (1890–2006), Испания (1850–2000), Франция (1801–1999), Нидерланды (1850–2006), Япония (1900–2004), США (1960–2000), Бразилия (1960–2004), Чили (1975–2000), Таиланд (1975–2004), Индонезия (1989–2005) и Филиппины (1980–2005). Экономическая масса измерялась на основании ВВП везде, кроме Франции, Испании и Нидерландов, где было использовано население. Данные взяты из разных источников. Но, как разъясняется ниже, это сочетание информационных источников не представляет большой проблемы, потому что мера концентрации устойчиво к разным показателям.

34. В дальнейшем мера концентрации определяется согласно следующему методу. Во-первых, мы определяем гипотетическую долю района в национальном ВВП, предположив, что этот ВВП отражает одинаковое пространственное распределение. Во-вторых, мы определяем район с самой крупной действительной долей национального ВВП. В-третьих, мы делим действительную долю этого ведущего района в ВВП на гипотетическую долю этого района (равномерно распределенную в пространстве), с тем, чтобы получить нашу меру пространственной концентрации. Например, если действительная доля ведущего района составляет 10%, а гипотетическая – 2%, то мера концентрации будет равна 5.

35. Мера концентрации в этом разделе обращена только на уровень концентрации (плотность) в ведущем районе каждой страны. Она не предоставляет информации о пространственном распределении плотности в остальных районах.

36. Данные о ВВП на душу населения взяты из Maddison (2008b).

37. Krugman (1991a), pp. 11–13.

38. Ingram and Whitehead 2008.

39. Источник информации представляет собой собрание более чем 120 исследований домохозяйств в 75 странах, причем для некоторых стран имеются результаты наблюдений за 2 года. Для каждой страны и года мы оцениваем потребление домохозяйства для индивидуальных домохозяйств. В некоторых странах доступны только доходы от домохозяйства. Затем мы объединяем потребление домохозяйств в общую сумму потребления домохозяйств для каждого переписного участка страны. Мера концентрации для страны определяется (как замещающий показатель) по самой большой региональной доле в общем потреблении домохозяйств.

40. Источник информации: Yale University's William Nordhaus's Geographically Based Economic Database (<http://gecon.yale.edu/>). Эта база данных о населении, валовом продукте и территории районов покрывает более 90 стран.

41. При сравнениях в масштабе всей страны использование стандартизированной ячейки сетки помогает избежать межуровневых ошибок, где ряд разделений может оказать влияние на разнообразие меры. Как и в процедуре определения территориального коэффициента Джини, мы располагаем клетки земельной сетки в порядке убывания по их плотности ВВП и обозначаем совокупную территорию на горизонтальной оси, а совокупный валовой продукт на вертикальной. Затем полиномиальная функция соотносится с данными для того, чтобы предсказать долю ВВП в 5% земельной территории с наибольшей плотностью.

42. Территориальные коэффициенты Джини рассматривают распределение плотности на всей земельной территории страны. Коэффициент равен нулю, если экономическая плотность равномерно распределена в пространстве. Коэффициент равен единице, если все производство имеет место в отдельной клетке земельной сетки. Территориальные коэффициенты Джини плотности ВВП рассчитываются в три этапа. Во-первых, клетки сетки упорядочиваются по убыванию в зависимости от плотности экономической массы (ВВП на квадратный километр). Во-вторых, устанавливаются совокупные доли земли, а также соответствующие наборы совокупных долей ВВП на клетку сетки. В-третьих, эти две меры располагаются друг напротив друга, создавая кривую Лоренца, и территориальный коэффициент Джини рассчитывается как отношение пространства между постоянной линией распределения и кривой Лоренца к пространству ниже постоянной линии распределения.

43. Krugman 1993.

44. На основании постоянных международных долларов Гири-Хамиса на 1990 г. в Maddison (2008b).

45. Коэффициент изменчивости вырос с 0.107 до 0.148 (Crafts 2005).

46. Сравнение основано на данных о ВВП на душу населения, взятых из Maddison (2008b).

47. Roberts 2004.

48. Barro and Sala-I-Martin 1992.

49. Green 1969.

50. Мы определяем меру благосостояния как валовой продукт ячейки на душу населения. Территориальное несоответствие определяется как отношение самого высокого валового продукта ячейки на душу населения к самому низкому. Другие меры территориального неравенства (такие как различие между 90-м процентилем и 10-м процентилем, а также между средним для 10 верхних и для 10 нижних клеток сетки)

и коэффициенты колебаний показывают сходные стилизованные модели.

51. Для каждого государства и года мы устанавливаем регрессию минсервовского типа с потреблением домохозяйства на душу населения как зависимую переменную, и стандартные поддающиеся наблюдению характеристики домохозяйств (такие как размер домохозяйства и образование главы домохозяйства, его/ее пол, возраст и семейное положение) как независимые переменные. Переменными местонахождения являются широкие районы переписи. Разница между максимальным и минимальным коэффициентами на моделях переменных местонахождения является нашей мерой несоответствия в потреблении между лидирующими и отстающими районами, причиной которой является исключительно местоположение.

52. Мы оцениваем зависимость между пространственным различием и ВВП на душу населения посредством объединения оценок различия из каждого исследования домохозяйств в регрессионном анализе, который также учитывает число участков переписи в каждой стране и территорию каждой страны. Обратная зависимость между пространственными различиями в потреблении и уровне развития, как выяснилось, устойчива к разным уточнениям модели (к использованию разных комплектов управляющих переменных).

53. Эти оценки приводятся в долл. США на 2000 г. для тех лет, когда проводились исследования домохозяйств в течение 2000-х гг.

54. Yemtsov 2005.

55. Kanbur and Zhang 2005; Milanovic 2005.

56. Demurger and others 2002.

57. World Bank 2007.

58. Грузия была единственным государством в регионе, которое не испытало снижения абсолютной бедности в течение рассматриваемого периода. Douthat, Poe, and Cutler (2006), p. 52, and World Bank (2005e).

59. Ferreira 2000.

60. Данные о ВВП на душу населения из Maddison 2008b.

61. Naude and Krugell 2006.

62. Cardenas and Ponton 1995.

63. Hill, Resosudarmo, and Vidyattama 2007.

64. Wisaweesuan (готовится к печати).

65. Son (готовится к печати).

66. Основано на United Nations (1997) and United Nations (2005).

67. Garcia-Verdu 2005; Fuentes and Montes 2004.

68. Public Administration Research and Consultation Centre (PARC) 2004.

69. Government of India Planning Commission 2002b.

70. Sri Lanka National Council for Economic Development and UNDP (2005).

71. Government of Sri Lanka 2008.

72. Kenya Ministry of Planning and National Development and UNDP (2005).

73. Smith (1976), p. 122.

74. Venables 2006.

75. Chang 2005.

76. Hanson 1998b.

77. Demurger and others 2002.

78. He (готовится к печати).

79. Venables 2006.

80. Crafts (2005), таблица 4, стр. 59.

81. Расчеты приведены для 2005 года, основаны на данных из *China Statistical Yearbook* (2006), (<http://www.stats.gov.cn/tjsj/nds/j/2006/indexeh.htm>).

82. Данные о ВВП на душу населения для Шанхая и Гуйчжоу вычислены для 2005 года путем умножения оценок относительной производительности районов на оценку Мэддисона национального ВВП на душу населения. Данные приводятся в международных долларах 1990 года. Сравнения с Великобританией также основаны на данных из Maddison (2008b).

### Глава 3

1. Рисунки основаны на Maddison (2006). В период между 1820 и

1998 гг. ВВП вырос с 694,4 млрд долл. США до 33 725,9 млрд исчисленных в международных долларах на 1990 г. Население за это время выросло с 1,04 млрд до 5,3 млрд человек, т.е. в пять раз при ежегодном приросте около 1 процента

2. Эти оценки основаны на базе данных проекта G-Econ созданной в Йельском университете (см. Nordhaus 2006). База данных обеспечивает оценочные значения на 1990 г. для ВВП, населения и поверхности земли для сетки с ячейками в 100 на 100 км на экваторе. Эти рисунки, скорее всего, недооценивают реальную концентрацию.

3. Ohmae 1990.

4. Эти численные значения включают лишь сухопутные границы между государствами. Таким образом границы между колониями в XIX и в начале XX века во внимание не принимаются.

5. Blake 2005.

6. Измеритель суммирует четыре показателя, показывающие ограничения для движения товаров, капитала, людей и идей: (1) средние тарифы (данные Всемирного банка), (2) открытость для капитала (Chinn and Ito 2006), (3) доля стран, которым требуется виза для посещения данной страны (Neumaier 2006), и (4) индекс свободы прессы, который включает информацию вроде фильтрации Интернета (Reporters without Borders for Press Freedom 2007). Такие меры более подробно рассматриваются ниже в этой же главе. Все показатели приведены и масштабированы от более открытых к менее открытым границам и суммированы. Индекс, основанный на значениях рейтинга, дает схожие результаты. Данные относятся, как правило, к 2005 или 2006 году, но в некоторых случаях это может быть и 2004 г. Для небольшого числа стран, по которым в наличии имеются лишь три или четыре индекса, отсутствующие значения заменены средними. Из крупных стран в это число входят Афганистан, Куба, Демократическая Республика Конго, Сербия и Черногория, Таджикистан и Республика Йемен. Индекс охватывает многие, но не все барьеры и преграды. Например, несогласованность законодательства и регулирования может сказаться на благосостоянии страны.

7. Существует несколько индексов глобализации, которые охватывают одинаковые аспекты международных барьеров. Примером может служить Индекс глобализации KOF ([globalization.kof.ethz.ch](http://globalization.kof.ethz.ch)). Тем не менее, эти индексы часто смешивают регулирование, существующее в стране, такое как уровни тарифов, с результирующими переменными такими как доля экспорта в ВВП. Добиваясь наглядности нашего анализа в этой главе, мы стремились показать то, как сами страны управляют экономическим взаимодействием.

8. См. McCallum (1995) and Helliwell (2002).

9. Anderson and van Wincoop 2003; 2004.

10. Bhagwati and Srinivasan 2002; Alcalá and Ciccone 2004.

11. Rodriguez and Rodrik 2000; Slaughter 2001.

12. World Bank 2007j.

13. Kee, Nicita, and Olarreaga (2006) выработали измерители торговых ограничений, включающие некоторые из этих аспектов. Этот вспомогательный набор составлен для мень-



шего числа стран, чем индекс средней величины тарифов, но он показывает высокую корреляцию со средним тарифным индексом.

14. См. Chinn and Ito (2006). Индекс открытости капитала Чинна-Ито заимствован из публикации МВФ *Annual Report on Exchange Arrangements and Exchange Restrictions* (AREAER). Это первый из главных компонентов четырех бинарных переменных, о которых шла речь: существование множественных обменных курсов, ограничения на текущие счета, капитальные операции, и требования к должникам в отношении экспортных поставок. См. Chinn and Ito (2006). Оригинальные значения индекса ремасштабированы от 0 (низший уровень ограничений среди всех стран) и 100 (наивысший уровень ограничений). Средние региональные не взвешивались.

15. McKenzie 2001; Kose, Prasad, Rogoff, and Wei 2006; Chinn and Ito 2006; Henry 2007.

16. Quinn and Toyoda 2006.

17. Bekaerta, Harvey, and Lundblad 2005.

18. Kose, Prasad, Rogoff, and Wei 2006.

19. Pritchett 2006.

20. Исчислить эти выгоды трудно. Но в одном из недавних исследований содержится оценка утверждающая, что увеличение рабочей силы в промышленных странах на 3 процента дает прирост в 356 млрд долл. США (World Bank 2005).

21. Pritchett 2006.

22. Neumayer 2006.

23. McKenzie 2007.

24. Linden, Kraemer, and Dedrick 2007. Другой пример значимости деятельности использующей знания дается в Orpenheimer (2008): Из цены каждой чашки кофе, выращенного в Латинской Америке, которую покупают потребители в США, только 3 процента достается фермерам данного региона. Остальная часть стоимости уходит на генетическую инженерию, обработку, брэндинг, маркетинг и другие виды деятельности, основанные на знаниях и базирующиеся в основном за пределами региона.

25. Criscuolo, Haskel, and Slaughter 2004.

26. Brunettia and Weder 2003; Keefer and Khemani 2005.

27. Данные доступны онлайн по адресу [www.rsrf.org](http://www.rsrf.org).

28. Gallup, Sachs, and Mellinger 1999.

29. См. Collier 2007.

30. Alesina and Spolaore (2003), p. 81.

31. Winters and Martins 2004.

32. Bertram 2004; World Bank 2006a.

33. Alesina, Devleeschauwer, Easterly, Kurlat, and Wacziarg 2003.

34. Collier 2007.

35. Spolaore and Wacziarg 2005.

36. Simmons 2006.

37. Blake 2005.

38. Collier 2003; 2007. Miguel, Satyanath, and Sergenti (2004) показывают, что влияние может быть направлено и в обратном направлении. Основываясь на данных из стран Африки за 1981-99 гг. и используя данные об осадках в целях учета потенциальной эндогенности, они определили, что негативный для роста шок в 5 процентов увеличивает вероятность конфликта в следующем году наполовину.

39. См. примечание 2 для источника данных. Эти данные по ячейкам сетки могут недооценивать концентрацию, потому что оценки основаны на данных 1990 г., а области с высокой концентрацией вероятно росли быстрее, чем области с низкой концентрацией.

40. Maddison 2006.

41. Bairoch 1982.

42. Tilly 1990.

43. Maddison 2006.

44. См. Вставку 0.2, где раскрыты определения регионов, используемые в ДМР.

45. Disdier and Head 2008.

46. Leamer (2007) подчеркивает этот момент.

47. Bourguignon and Morrisson 1998; World Bank 2007a.

48. Morrisson and Murtin 2005.

49. Maddison 2006.

50. Bourguignon and Morrisson 2002.

51. Collier 2007.

52. Cutler, Deaton, and Lleras-Muney (2006) рассматривают причины падающих темпов смертности, которые ведут к увеличению продолжительности жизни.

53. Morrisson and Murtin 2005.

54. Численные значения неравенства могут недооценивать действительные несоответствия в результатах развития человеческого капитала. «Годы обучения в школе» относятся только к начальному и среднему образованию и поэтому обладают присущими им максимальными значениями. Естественно, что многие развитые страны достигли максимума уже давно, но они добились дальнейшего прогресса в улучшении качества образования и продолжают расширять распространность высшего образования. Развивающиеся страны озабочены в основном начальным и средним образованием, но меньше уделяют внимание другим измерениям человеческого капитала.

55. Cohen and Soto 2007.

56. Эти числа могут неким образом преувеличивать улучшения, в силу того, что по некоторым странам данных нет, а они как раз относятся к числу тех, где дела обстоят хуже всего.

57. Baumol 1986; De Long 1988; Barro and Sala-I-Martin 1992; Quah 1996.

58. Maddison 2006. Данные для Восточной Европы за период, предшествовавший 1990 г., возможно менее надежны.

59. Lederman, Maloney, and Servén 2005.

60. Pallage and Robe 2003.

61. Nordhaus 2006.

62. Snow, Craig, Deichmann, and Marsh 1999.

63. Caselli 2005.

64. Easterly and Levine 2001.

65. Baldwin, Martin, and Ottaviano 2001.

66. Puga and Venables 1999; Shatz and Venables 2005.

67. Levinson 2006.

68. Economic Intelligence Unit 2007.

69. Wolf 2004. Другие, по-видимому, такие как Bordo, Eichengreen, and Irwin (1999), полагают, что рынки товаров и капиталов сегодня более интегрированы.

70. Leamer 2007.

71. В соответствии с базой данных ООН Comtrade за 2004 год и используя цифры, предоставленные Китаем, следует, что, например, Япония имеет превышение в торговле промышленными товарами с США – 21 млрд долл. США, с Республикой Корея – 34 млрд долл. США, с Таиландом – 6 млрд долл. США, с Филиппинами 5 млрд долл. США и с Индонезией 1 млрд долл. США.

72. *New York Times*, February 22, 1999.

## ГД 2

1. Baldwin and Wyplosz 2006; Crafts and Toniolo 1996.

2. Baldwin 2008.

3. Baldwin 1995.

## Глава 4

1. Smith (1976), p. 21.
2. См. Glaeser, Kolko, and Saiz 2001; Sinai and Waldfofel 2004.
3. Дискуссия об агломерационных экономиках восходит к изучению Смитом специализации и разделения труда (Smith (1976)); к исследованию Маршаллом информационных переливов, процессов поиска и соответствия, совместного использования ресурсов (Marshall (1890)); а в более близкое к нам время к изучению связей межотраслевых поставок (Chinitz (1961)); обучения в процессе производства (Arrow (1962)); и взаимного обогащения идеями и инновациями (Jacobs (1970)).
4. McCann (2001), p. 56.
5. См. например, Henderson (1986); Henderson, Kuncoro, and Turner (1995); Nakamura (1985); Hammond and von Hagen (1994); Sveikauskas, Gowdy, and Funk (1988); Greytak and Blackley (1985); Glaeser and others (1992); and Bernstein and Nadiri (1988).
6. Prateen 1988.
7. Junius 1997.
8. Из 27 оценочных коэффициентов масштаба, 23 указывают на увеличение роста вследствие масштаба, в основном свыше 4 процентов, при постоянном значении для различных видов производственных функций (Griliches and Ringstad 1971, and Ringstad 1978).
9. Baldwin and Gorecki 1986.
10. Owen (1983) для Европы, and Scherer (1980) and Hall (1988;1990) для США.
11. Отдача от масштаба на отраслевом уровне на уровне 1,30 обнаруживается во многих производящих отраслях США (См. Paul and Siegel 1999). Данные по чилийским заводам из восьми разных отраслей демонстрируют сопоставимую эластичность масштаба в промежутке от 1,20 и 1,44 (Levinsohn and Petrin 1999).
12. Antweiler and Trefler (2002) для 71 страны за период 1972–92 гг.
13. Эластичность масштаба в среднем оценивается в 1,051 находится в рамках оценок для США (Basu and Fernald 1997) и для Канады (Fuss and Gupta 1981).
14. См. Roeger (1995) для США, and Martins, Scarpetta, and Pilat (1996) для стран ОЭСР.
15. Junius 1997.
16. Roeger 1995.
17. Hughes and Mester (1998) установили, что по мере роста масштаба банки начинают получать экономию ресурсов по управлению рисками, сохранению капитала и определению институциональной мощи. Salem (1994) and Hughes and others (1999) предположили, что географическая экспансия отделений банков приводит к получению выгод от эффективности масштаба для деятельности по обработке данных (например, Hancock, Humphrey, and Wilcox (1999) для платежной системы).
18. Bossone and Lee (2004), используют пример о 875 коммерческих банках, взятый из базы FitchLBCA's Bank Score.
19. Назван по именам трем экономистов: Альфреда Маршалла, Кеннета Эрроу и Поля Ромера (Glaeser and others 1992).
20. Hanson 1996.
21. См. [www.referenceforbusiness.com/industries/Textile-Mill/Women-s-Full-Length-Knee.html](http://www.referenceforbusiness.com/industries/Textile-Mill/Women-s-Full-Length-Knee.html).
22. Donsky 1990.
23. Вебсайт Бюро США по переписи.
24. Henderson (1986), основанные на межотраслевых данных по США и Бразилии.
25. Jacobs 1970.
26. Henderson, Kuncoro, and Turner 1995. Henderson (1997a) установили, что для достижения наибольшего эффекта на производительность, который способны оказать работники, являющиеся собственниками, требуется от 2 до 5 лет, которые уходят на то, чтобы научиться у соседей. Jaffe, Trajtenberg, and Henderson (1993) подтверждают медленное территориальное распространение специфической отраслевой информации.
27. Carlton 1983; Wheeler and Mody 1992; Carlino 1979; and Hay (1979) выявили, что концентрация промышленной деятельности оказывает благоприятное влияние на принятие фирмами решений в отношении инвестиций и размещения.
28. World Bank 2006c.
29. Burchfi eld and others 2006.
30. Instituto de Pesquisa Economica Aplicada ([ipeadata.gov.br](http://ipeadata.gov.br)).
31. Данные из World Bank (2007j).
32. Devereux, Griffith, and Simpson (2004) для Великобритании; Ellison and Glaeser (1997) для США; and Maurel and Sédillot (1999) для Франции.
33. Rosenthal and Strange 2004.
34. Kim 1995.
35. Duranton and Overman 2002.
36. Henderson, Shalizi, and Venables 2001.
37. Henderson, Shalizi, and Venables 2001.
38. Henderson, Lee, and Lee 2001.
39. Krugman (1991b) отмечает, что «наиболее наглядные примеры локализации в современном мире фактически основываются на услугах, а не на производстве ... и технологии ... будут способствовать локализации услуг» (p. 66).
40. В 2004 все остальные, занятые вне фермерского хозяйства, уходили на транспорт и в торговлю (22 процента) и в лесное хозяйство, коммунальное хозяйство и строительство (7 процентов) (Kolko 2007).
41. Audretsch and Feldman 1996.
42. Feldman (1994) свидетельствует, что в США инновационные услуги или опирающиеся на знания виды деятельности намного более плотно располагаются друг к другу, чем производство. Audretsch and Feldman (1996), используя подсчет инструкций о новых продуктах, подготовленных «Управлением малого бизнеса» в 1982, пришли к выводу, что для ориентированных на знание отраслей характерна большая пространственно концентрированная инновационная деятельность. Dekle and Eaton (1999) предоставляют свидетельства, что внешние экстерналии от сосредоточения в кластерах для бизнес-услуг больше, чем для производственных видов деятельности. Feldman and Audretsch (1999) установили, что сектора стремятся к пространственной концентрации, где исследования и разработки (ИР), университетские исследования и квалифицированный труд являются более важным используемыми ресурсами.
43. Kolko 2007.
44. Fafchamps and Desmet 2000.
45. Desmet and Fafchamps 2006.
46. На верхнем уровне населенных пунктов справедливо обратное: большие города теряют рабочие места в пользу средних по размеру урбанизированных областей (Carlino and Chatterjee 2001; Desmet and Fafchamps 2003).
47. Kolko 1998.
48. Martin, R. 2005.
49. См., например, Holmes and Stevens (2002).
50. Head, Reis, and Swenson (1995) and Smith Jr. and Florida (1994) установили наличие больших преимуществ в расположении рядом друг с другом японских автомобильных производств, что дает им возможность устанавливать прямые и

обратные связи. Hammond and von Hagen (1994), исследовав занятость в четырех городах США и трех отраслях индустрии цифровых технологий, установил, что на расширяющихся рынках более сильны тенденции к совместному использованию трудовых ресурсов, в то время как на устоявшихся рынках большее значение имеет совместное использование активов. Holmes (1999) предоставил наиболее непосредственные и полные данные о совместном использовании ресурсов в качестве источника агломерационной экономики: предприятия по выпуску колготок сконцентрированы в Северной Каролине и на них трудятся 62% всех занятых в отрасли, интенсивность использования приобретаемых ресурсов тут составляет 53% в сравнении с 40% по стране в целом. Эта модель справедлива и для других концентрированных отраслей. Holmes (1999) обследовал текстильную отрасль и обнаружил свидетельства в пользу совместного использования ресурсов. В частности он установил позитивную связь между размером текстильной отрасли в данном конкретном районе и присутствием местных специализированных поставщиков ресурсов.

51. Costa and Kahn 2000.

52. См. Обзор литературы по общественному обучению в Bikhchandani, Hirshleifer, and Welch (1998), and Sobel (2000).

53. Marshall (1890) подчеркивает то, как города способствуют распространению инноваций и идей, а Jacobs (1970) выделяет то, как окружающая среда города улучшает перспективы для возникновения новых идей. Lucas Jr. (1988) также предполагает, что обучение включает в себя не только обретение передовых технологий, но и расширение повседневных знаний (ноу-хау, ноу-ху и т.д.) в ходе намеренных и случайных контактов, а города представляют собой наилучшее место для передачи знаний

54. Marshall 1890.

55. Jaffe, Trajtenberg, and Henderson 1993. Jaffe (1986) нашли свидетельства эффектов перелива исследований и разработок (ИР) у 432 фирм США, при этом количество патентов на доллар вложений в ИР выше у тех фирм, что расположены в областях с более высоким уровнем расходов на ИР, чем в среднем.

56. Rauch (1993) показал, что зарплаты выше там, где средний образовательный уровень выше, потому что работники будут более производительны, а наниматели будут более щедры на зарплату в условиях конкуренции за работника.. Moretti (2004a) установил наличие позитивного эффекта от присутствия выпускников колледжей на зарплаты в городе. Charlot and Duranton (2004) использовали данные исследования, чтобы показать, что коммуникации на работе шире в урбанизированных областях, и что такие коммуникации увеличивают зарплаты.

57. Это известно в литературе как эффект местного рынка.

58. Holmes and Stevens (2002) рассматривают связь между размером фирмы и размером города в разных отраслях США и интерпретируют свои находки в качестве доказательства возросшей производительности, связанной с концентрацией, позволяющей заводам становится больше.

59. Holmes 1999; Henderson 2005a.

60. Davis and Weinstein (1999), изучая производство в префектурах всей Японии установили, что отраслевое производство концентрируется там, где спрос на продукцию данной отрасли сравнительно высок. Wheat (1986) and Glaeser and others (1992) нашли доказательства того, что производственная занятость растет быстрее в субнациональных областях с более быстрым ростом населения. Justman (1994) установил наличие сильных позитивных совместных движений поставок и спроса на местном уровне в сфере промышленного производства в городах США.

61. См., например, Shefer (1973); Mera (1973); Segal (1976); Kawashima (1975); Sveikauskas (1975); Moomaw (1981) and Moomaw (1983); and Bartelsman, Caballero, and Lyons (1994).

62. Henderson, Shalizi, and Venables 2001).

63. As Glaeser and others (1992) заключают, что «интеллектуальным прорывы проще осуществлять, преодолевая коридоры и улицы, а не океаны и континенты» (p. 1127).

64. Feldman and Audretsch 1999.

65. Angeriz, McCombie, and Roberts 2008.

66. По этому вопросу см. Feldman and Audretsch (1999), pp.409–29.

67. По этому вопросу см. Venables (2006), pp. 61–85.

68. Конечно, были и исключения, особенно важные в работах Young (1928) and Kaldor (см. например, Kaldor 1972). Эти экономисты не смогли, тем не менее, найти техническое решение, связанное с моделированием увеличивающейся отдачи от масштаба.

69. Krugman 1991b.

70. Warsh (2006) предоставляет увлекательный и точный отчет об интеллектуальном прогрессе в изучении растущей отдачи от масштаба. Продвижение вперед основывается на особенностях идей, так элегантно отмеченных в работе Romer (1994). Однажды разработанная идея может бесплатно использоваться другими в качестве исходного пункта для новых идей, делая их «бесконфликтными» по отношению к друг другу, в отличие от труда, капитала, земли и других ресурсов производства. Хотя идеи не соперничают, тем не менее, они в общем не являются ни свободными, ни исключительноными. Чтобы принять новую идею, нужно приложить усилие, и – посредством секретности или обеспечения прав на интеллектуальную собственность – становится возможным исключить людей из использования идей для улучшения продуктов или производственных процессов, пусть только на какое-то время. Эта исключительность выражается в знании, которое дает монопольную власть его создателям. Недвусмысленно добавив знание к числу компонентов экономического роста, экономисты могут признать центральную роль идей и значение растущей отдачи от них, но это также требует признания распространения несовершенной конкуренции.

71. Dixit and Stiglitz 1977.

72. Henderson 1974.

73. Black and Henderson 1999; Calem and Carlino 1991; Combes 2000; Desmet and Fafchamps 2006; Duranton and Puga 2005; Duranton and Puga 2004; Feldman and Audretsch 1999;

Fujita and Ishii 1999; and Glaeser and others 1992.

74. Glaeser and Maré 2001; Henderson 1986; Henderson, Kuncoro, and Turner 1995; Henderson 1997b; Henderson 1997a; Henderson 2003b; Moomaw 1981; Moomaw 1983; Kolko 1999; Nakamura.

1985; Rosenthal and Strange 2001; Rosenthal and Strange 2003; Sveikauskas, Gowdy, and Funk 1988.

75. Black and Henderson 1999; Dumais, Ellison, and Glaeser 2002; Eaton and Eckstein 1997; Henderson 1997a; Henderson 2003a; and Kim 1995.

76. В географии это было признано со времен Christaller (1933) and Lösch (1940).

77. Duranton and Puga 2000.

78. Henderson (1997b) для США, Fujita and Ishii (1999) для Японии, and Kolko (1999) and Henderson, Lee, and Lee (2001) для Республики Корея.

79. Henderson 1997b.

80. Glaeser, Scheinkman, and Schleifer 1995; Fafchamps and Desmet 2000.

81. Henderson 2005b and Henderson, Kuncoro, and Nasution 1996.
82. Glaeser and Kahn 2001.
83. Разнообразие измеряется инверсией индекса Херфиндала для доли местной занятости в различных секторах.
84. Feldman and Audretsch 1999.
85. Fujita and Ishii 1999 and Duranton and Puga 2001.
86. Duranton and Puga 2005.
87. Chandler Jr. 1977 and Kim 1999.
88. Toffler 1980; Naisbitt 1995; Negroponte 1995; and Knoke 1996.
89. Feldman and Audretsch 1999 and Venables 2006.
90. Kolko 2000.
91. Glaeser and others 1992; Henderson, Kuncoro, and Turner 1995.
92. Black and Henderson (2003) показывают, что случаи, когда города мощно растут (население Феникса в период 1950–90 увеличилось в 10 раз) или быстро уменьшаются (население Детройта за этот же период уменьшилось в два раза) являются исключениями, поскольку относительный размер американского города на протяжении последнего столетия оставался неизменным. Eaton and Eckstein (1997) and Dobkins and Ioannides (2001) также обнаружили модель общей стабильности во Франции, Японии и США. Они обследовали и сопоставили население 40 самых больших урбанизированных областей во Франции (1876–1990) и Японии (1925–85) и установили, что они оставались практически неизменными.
93. Henderson (1997b). Kim (1995) показал высокий коэффициент корреляции (0.64) региональной локализации для двузначных отраслей в США между 1860 и 1987 гг. Dumais, Ellison, and Glaeser (2002) также установили, что большинства отраслей модели агломерации оставались удивительно стабильными в 1972–92 гг. Henderson (2003a) обнаружил модели стабильной специализации на протяжении 30 лет в процессе изучения девяти трехзначных отраслей.
94. См., Dunne, Roberts, and Samuelson (1989b); Dunne, Roberts, and Samuelson (1989a); Davis and Haltiwanger (1992); and Herzog Jr. and Schlottmann (1991).
95. Brezis and Krugman 1997.
96. Henderson, Kuncoro, and Turner 1995.
97. Van der Linde 2003.
98. Kolko 1998.
99. United Nations (2006c), Fact Sheet 9.
100. Gribbin (2000), pp. 30–31.
101. Высказывание высокопоставленного чиновника ООН, Ларса Рейтерсварда, директора базирующейся в Найроби Программы ООН по населенным пунктам.
102. Цитируется по Ward 2006.
103. United Nations 2004b.
104. Gill and Kharas 2007.
105. Au and Henderson 2006a.
106. Rosenthal and Strange 2004 cited from Hoover and Vernon 1959.
107. Santos and Shaffer 2004.
108. McCrae 2006.
109. World Bank 2002a.

## Глава 5

1. Bureau of Transport Statistics 2003.
2. В то время как отдача от капитала различается в разных местностях (в городских и сельских областях, в ведущих и отстающих регионах, в богатых и бедных странах), более низ-

кую маржинальную отдачу в конкретной местности можно объяснить недостаточностью сопутствующих факторов (Caselli and Feyrer 2007).

3. Зарубежная миграция в Китае составила в 2000 году лишь 458 тыс. человек, в то время как внутренняя миграция достигла 120 млн. Во второй половине 1990-х гг. из Вьетнама мигрировало менее 300 тыс. человек, а 4,3 млн поменяли местожительства внутри страны. См. Anh, Tacoli, and Thanh (2003) in Deshingkar and Grimm (2004).

4. В целом по миру миграция из сельских областей в города составила лишь около трети роста в городских областях. Nam, Serow, and Sly (1990) and Deshingkar and Grimm (2004) показали, что наибольшие потоки мигрантов в развивающихся странах направляются из одних сельских областей в другие. В Индии, где постоянная миграция похоже стабилизировалась, временная «циркулярная» миграция – особенно это касается работников из бедных домохозяйств – увеличивается.

5. Более половины мигрантов в США приезжают из Центральной и Южной Америки. Такая же доля мигрантов в страны ЕС-15 прибывает из Европы и Центральной Азии. И до 70 процентов мигрантов в Японию прибывает из других стран Восточной Азии и Тихоокеанского региона.

6. Наибольшая доля мигрантов в странах Африки к югу от Сахары (более 63 процентов) и Южной Азии (34 процента) поселяется в странах того же региона, обычно в соседней стране. См. Ratha and Shaw (2007). Этот феномен является элементом колониального наследия, потому что границы проводились произвольно, поперек традиционных областей, разделяя многолетних устоявшихся торговых партнеров и даже людей, принадлежащих к одной этнической группе.

7. Obstfeld, Shambaugh, and Taylor 2004.

8. Taylor 1996; Obstfeld and Taylor 2002.

9. See Caselli and Feyrer 2007.

10. См. de Blij (2005) для знакомства с обзором географических и климатических причин миграции на ранних этапах.

11. См. Massey (2003) для знакомства с обзором современной истории международной миграции.

12. Сопоставимая статистика эмиграции из европейских стран и Японии дана в Massey (1988).

13. Massey (1988) рассчитал коэффициент корреляции 0.59 между началом индустриализации (приняв за дату год, когда протяженность железнодорожного полотна превысила 1000 км) и началом широкомасштабного движения рабочей силы (определяемого с момента, когда эмиграция впервые превысила 10 000 человек).

14. Обновленную статистику по миграции см. на веб-сайте Международной организации по миграции (МОМ) <http://www.iom.org>. Согласно определению, международный мигрант – человек, живущий в стране, отличной от страны, где он родился (Ozden and Schiff 2007).

15. Massey 2003.

16. Ratha and Shaw 2007.

17. Примечательными исключениями являются Австралия, в силу ее изолированности, и Израиль, в силу религиозной и политической природы решения об иммиграции.

18. Эксперты отмечают, что не смотря на то, что в странах с высоким доходом практикуется обращение к правительствам, селективная иммиграционная политика, вероятно, не может быть перенесена на другие популярные направления. Решающим элементом жизнеспособности такой политики в Канаде и Австралии является их относительная географическая удаленность, что облегчает контроль передвижения через границу.

19. Timmer and Williamson (1998), цит. по Massey (2003).

20. Наилучшие из доступных в настоящее время данных все еще вероятно недооценивают внутреннюю мобильность рабочей силы. Данные переписей и обследований, используемые для отслеживания внутренней миграции разочаровывающее неадекватны. Инструменты переписи и обследований обычно не могут распознать сезонные движения на почасовую и временную работы; движение мигрантов, находящих работу в неформальном секторе или тех, кто селится в неформальных поселениях; и движение между сельскими областями. Более подробное освещение ограниченности данных о внутренней миграции см. в работе Nam, Serow, and Sly (1990), Lucas (1997), Bell (2003), and Deshingkar and Grimm (2004).

21. Lucas (1997) цитирует квантитативные исследования Connell and others (1976) and Skeldon (1986) в поддержку данного наблюдения.

22. Rodriguez 2004.

23. Deshingkar and Grimm (2004) дают детальное описание недостатков инструментария по сбору данных, что приводит к систематической недооценке миграции «село-село» и особенно «циркулярной» миграции, что приводит к «невидимости» значительной части внутреннего движения рабочей силы для разработчиков политики, что становится очевидным лишь в качественных исследованиях на уровне деревни. Lucas (1997) отмечает, что неудача всей давней литературы, посвященной внутренней миграции в попытке отследить доминирующие движения по линии «село-село», объясняется большей очевидностью городского роста, а также тем, что в ранних теоретических моделях аграрный сектор описывался как однородный, внутри которого миграция не несла с собой никакой реальной выгоды..

24. Borjas 1990; Borjas, Bronars, and Trejo 1992; Dunlevy and Bellante 1983.

25. Deshingkar and Grimm 2004; United Nations 2006b.

26. Lucas 1997; 2003; McKenzie and Rapoport 2007.

27. Schiff and Özden 2006.

28. Docquier 2006.

29. Lucas 1997.

30. Solow 1956; Swan 1956.

31. Romer 1986; Lucas Jr. 1988.

32. Недавний общий обзор экономических теорий и эмпирических данных о внутренней миграции рабочей силы можно найти в Lall, Selod, and Shalizi (2006), на материалах которой построен данный подраздел.

33. Todaro 1969.

34. Harris and Todaro 1970.

35. Lucas 1997.

36. Cole and Sanders 1985; Packard 1997.

37. Romer (1986) and Lucas Jr. (1988), вначале представленный как доклад в 1985 г.

38. Lucas Jr. 1988.

39. Lucas Jr. (1988) с выражением признательности Jacobs (1970).

40. Moretti 2004b; Rosenthal and Strange 2004; Ciccone and Peri 2006.

41. Как было рассмотрено в других главах данного Доклада, урбанизированная экономика обеспечивает целый ряд аргументов в пользу кластеризации, независимых от переливов человеческого капитала. Например, города дают большие рынки для производителей, что предоставляет возможность использовать выигрыш от масштаба в производительности, как это показано Faini (1996), так же как и «жирный» рынок труда, что снижает стоимость найма для работодателей. Кластеризация для работников означает добавление к росту премий, вытекающих из прямых и обратных связей, как это

показано Adelman and Robinson (1978) в исследовании, посвященном Республике Корея.

42. Clemens, Montenegro, and Pritchett 2008.

43. Ratha and Xu 2008.

44. Pritchett 2006.

45. Andrews, Clark, and Whittaker 2007.

46. Цит. в Andrews, Clark, and Whittaker (2007).

47. В США, темп роста внутренней миграции среди тех, кто рожден в стране, упал в период между 1850 и 1940 гг, но серьезно ускорился позднее, сочетаясь с быстрым экономическим ростом после Второй Мировой Войны. См. Rosenbloom and Sundstrom (2003).

48. Schmertmann 1992.

49. Fujita and Tabuchi 1997.

50. Xenos 2004.

51. Anh 2003.

52. Timmins 2005.

53. Au and Henderson 2006a; 2006b.

54. Shukla and Stark 1986.

55. Данные об интеграции рынка труда в XIX веке в США см. Lebergott (1964) and Margo (2000).

56. Coe and Emery 2004.

57. Hunt 1986.

58. Gallaway and Vedder 1971.

59. Rosenbloom and Sundstrom 2003.

60. McInnis 1966.

61. European Commission 2007.

62. Decressin and Fatás (1994) изучают динамику региональных рынков труда в Европе и США. Они анализируют механизмы приспособления к типичным для региона шокам, беспокоящим региональные рынки труда. В Европе они обнаружили, что в течение первых трех лет большинство шоков поглощается изменениями в уровне партисипации, а в США они немедленно отражаются в миграции.

63. Tabuchi 1988.

64. Barro and Sala-I-Martin 1992; Brown 1997.

65. Fujita and Tabuchi 1997. Тем не менее авторы заключают, что неравенство тогда возникает на третьей стадии, после 1975 г., поскольку влияние агломерационных экономик ускоряет рост доходов в больших метропольных зонах, таких как Токио.

66. De Brauw and Giles (2008) по Китаю, and McKenzie and Rapoport (2007) по Мексике.

67. Overseas Development Institute 2006.

68. Soto and Torche 2004.

69. Timmins 2005.

70. Koola and Özden 2008.

71. Beegle, De Weerd, and Dercon 2008.

72. Adams Jr. (2006), цит. по Özden and Schiff (2007).

73. Acosta, Fajnzylber, and Lopez (2007) in Özden and Schiff (2007).

74. Yang 2008.

75. World Bank 2007k.

76. Garrett 2005.

77. De Brauw and Giles 2008.

78. Zhu and Luo 2008.

79. Pliffe (1995) об историческом воздействии засухи на распределение населения в Африке; Bryceson (1999) о Сахеле Судане; Hardoy and Satterthwaite (1989) on Mauritania.

80. Wandschneider and Mishra (2003), цит. по Deshingkar and Grimm (2004), о порожденной засухой миграции 60 тыс. человек из Болонгари, в индийском штате Орисса в 2001 г.

81. Venables and Kanbur 2005.

82. Deshingkar and Grimm 2004; Rodriguez 2004.

83. Docquier, Beine, and Rapoport 2006.
84. Docquier 2006.
85. Easterly and Nyarko 2008.
86. Sahn and Stifel 2003.
87. Anderson and Pomfret 2005.

### Глава 6

1. Некоторые из этих тенденций вызваны увеличением торговли с Европой как доли ВВП. Но неевропейская торговля сократилась даже как доля ВВП.

2. Krugman 1991г. b; см. также Krugman 2007.

3. См., например, Antweiler и Trefler (2002), которые считают, что международную торговлю в той же мере питает экономия за счет увеличения масштабов деятельности, как и различия в ресурсах.

4. Limão and Venables 2001.

5. Gallup, Sachs, and Mellinger 1999.

6. World Bank 2007d.

7. Anderson and van Wincoop 2004.

8. Это также означало изменение торговли на больших расстояниях, главным образом увеличение экспорта продукции обрабатывающей промышленности (на основе различий в изобилии рабочей силы) и снижение доли сельскохозяйственных товаров (на основе климатических различий) из развивающихся стран.

9. Rostow 1960.

10. Williamson 1974.

11. Mitchell 1964.

12. Crafts, Mills, and Mulatu 2007.

13. Metzler 1974.

14. Hurd 1975.

15. Roy 2002.

16. Mohammed and Williamson 2004.

17. Harley 1980.

18. O'Rourke and Williamson 1994.

19. Yasuba 1978.

20. Krueger 2006.

21. Baldwin and Martin 1999.

22. Krugman 2007.

23. Combes и Lafourcade, 2005. Расходы приблизительно распределяются по доле объявленной цены в рыночной стоимости между географическими районами и расстояниями, и при этом учитывается, что реальная цена транспортировки зависит от физической системы транспорта, технологии, условий дорожного движения и структуры рынка транспортных услуг.

24. Ivaldi and McCullough 2007.

25. Gordon 1990.

26. Hummels 2007.

27. United Nations Conference on Trade and Development (разные годы).

28. Tolofari 1986.

29. Button 1999.

30. United Nations 1970.

31. Gilman 1984.

32. Цены на перевозки на судах, не имеющих твердого расписания и следующих по любым направлениям, устанавливаются на конкурентоспособных рынках и приводятся в американских долларах. Для вычисления формирования реальных цен используются два дефлятора: дефлятор по ВВП США и индекс цен для неупакованных товаров, которые обычно доставляются судами, не имеющими твердого расписания и следующими по всем направлениям.

33. Levinson 2006.

34. Hummels 2007.

35. Harrigan 2005.

36. Hummels 2001.

37. Evans и Harrigan, 2005. Для аналогичного анализа торговли между Восточной и Западной Европой сравните Nordas, Pinali, и Grosso (2006).

38. Harrigan and Venables 2006.

39. Krugman 1995; Venables 2001.

40. Freund and Weinhold 2004.

41. Fink, Mattoo, and Neagu 2005.

42. Rauch 1999.

43. Antras, Garicano, and Rossi-Hansberg 2006.

44. Rajan and Wei 2004.

45. Amity and Wei 2005.

46. Bairoch 1988.

47. Christaller 1966.

48. Feenstra and Hanson 1997.

49. Evans and Harrigan 2005.

50. Duranton and Puga 2004.

51. Leamer and Storper 2001.

52. Storper and Venables 2007.

53. Winston 1993.

54. Nikomborirak 2007.

55. Hulten, Bennathan и Srinivasan (2003), подытоженные в Hummels, Lugovsky и Skiba (2007). Экономия за счет увеличения масштабов производства в обрабатывающем секторе происходит на основе экономического эффекта сближения и взаимодействия (монополистической конкуренции) множества независимых производителей, имеющих сравнительно небольшую долю рынка. Неделимость и эффекты системы, напротив, содействуют монополиям или олигополиям, когда один из нескольких поставщиков обеспечивает экономию за счет увеличения масштабов деятельности частного или государственного транспортного провайдера, в ведении которого находится порт, аэропорт или железная дорога.

56. Estache, Gonzalez, and Trujillo 2002.

57. Hulten 2007.

58. Canning и Bennathan (2007г.), например, находят большую разницу между странами, однако существует общая тенденция – у стран со средними доходами есть дефицит в инвестициях в инфраструктуру, в частности, в инфраструктуру автомобильных дорог. Макроэкономическая норма прибыли, подсчитанная в этих исследованиях, выводится из прибылей от агломерации и специализации, обеспечиваемых снижением транспортных расходов. Эти прибыли возрастают с увеличением уровня развития. Для анализа этих исследований см. Estache и Fay..

59. Brushett 2005.

60. Wilson, Mann, and Otsuki 2004.

61. Wilson, Luo, and Broadman 2006.

62. World Bank 2008.

63. Evans and Harrigan 2005; Harrigan and Venables 2006.

64. Martinez-Zarzoso and Marquez-Ramos 2007.

65. Arvis, Raballand, and Marteau 2007.

66. Arnold 2006.

67. World Bank 2008.

68. Fischer, Harrington, and Parry forthcoming.

69. Nordhaus and Boyer 2000.

70. Tol 2005.

71. World Bank 2008.

### ГДЗ

1. Allen and others 2007.

2. Smith (1979), p. 189.

3. Kuroda 2007.

### Глава 7

1. Ravallion 2007.
2. Soto 2000.
3. De Long and Shleifer 1993.
4. Подробное объяснение значения земельного законодательства можно найти в работе North (1971), p. 123.
5. Wordie 1983.
6. Craft 1989; Turner 1986; Wordie 1983; Wrigley 1985.
7. Craft 1989.
8. Sokoloff and Engerman 2000b.
9. Sokoloff and Engerman 2000b.
10. Rodrik, Subramanian, and Trebbi 2004.
11. Acemoglu, Johnson, and Robinson 2001.
12. Рассмотрение случая с Мумбаи проведено на основе Buckley, Bertaud, and Phatak 2005; Buckley and Kalarickal 2006.
13. United Nations 2001; [www.mymoneyblog.com/archives/2006](http://www.mymoneyblog.com/archives/2006).
14. World Bank 2007j; паритет покупательной способности приведен к душевому валовому национальному доходу (ВНД).
15. Brueckener 2007; Henderson 2007.
16. Buckley and Kalarickal (2006), box 3.4. 17. В 2002 г. было создано Министерство городского развития для пересмотра всей рамочной основы регулирования в целях предоставления городам возможности более эффективного управления землепользованием и проведения районирования, а также для того, чтобы города могли более ответственно реагировать на изменения, требуемые рынком.
18. World Bank 2007b.
19. Chiquier, Hassler, and Lea 2004.
20. World Bank 2006d.
21. Lall and others 2004.
22. World Bank 2002a.
23. Данный сюжет основан на исторической коллекции памфлетов на тему транспорта из библиотеки Лондонской школы экономики, оцифрованных и выложенных для свободного использования ([www.lse.ac.uk/library/pamphlets/Transport/transportpamphletpages/urban\\_transport.htm](http://www.lse.ac.uk/library/pamphlets/Transport/transportpamphletpages/urban_transport.htm)). Эти памфлеты охватывают всю историю транспорта Лондона (восемь памфлетов), транспортную политику Лондона (девять), трамваи (три), а также вопросы более общей городской транспортной политики (три). Эти памфлеты издавались разными организациями, в том числе частными поставщиками транспортных услуг, местными отделениями политических партий, а также такими организациями, которые мы сейчас называем мозговыми центрами. См. Roberts (2008), подготовительный материал к данному Докладу.
24. Hargan 2007.
25. Land Enquiry Commission 1914.
26. Offer (1981), p. 291.
27. Данные о ВВП на душу населения взяты из Maddison (2007), содержащей базу исторических данных (<http://www.ggdc.net/maddison/>). Они выражены в международных долларах Гии-Хамиса (1990).
28. Bairoch and Goertz (1986), table 3, p. 288.
29. Staff City Population Database, Human Settlements Group, International Institute for Environment and Development (IIED).
30. Mumford 1963.
31. Dunlap 1992.
32. Lane 1860.
33. O'Gorman 1939a; 1939b.
34. Santos and Shaffer 2004.
35. Meyer 1917.
36. Victoria Transport Policy Institute 2007.
37. Pucher and others 2005.
38. World Bank 2002a.
39. Metro Bits (<http://mic-ro.com/metro>).
40. Booth 1901.
41. Abreu 2008, сообщение подготовленное для данного Доклада.
42. Nesslein 2003.
43. Borgegård and Kemeny 2004.
44. Hall and Vidén 2005.
45. Swedish Council for Building Research 1990; Borgegård and Kemeny 2004.
46. Hoffman 1996.
47. Hall 2002; Chandler 1992.
48. Chandler 1992.
49. Imparato and Ruster 2003; Abreu 2008.
50. World Bank 2007j.
51. Hall 1984.
52. Trackman, Fisher, and Salas 1999.
53. Mackay 1999; Jones and Datta 2000, основано на Abreu 2008.
54. Mackay 1999, основано на Abreu 2008.
55. Goodlad 1996; Mackay 1999; Jones and Datta 2000.
56. Сопоставления основываются на данных из Maddison 2006. 57. *World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision Population Database* (<http://esa.un.org/unup/>).
58. Cohen and Soto 2001.
59. Последующее рассмотрение в основном основано на Oh (2008), сообщение подготовленное для данного Доклада.
60. Последующее рассмотрение частично основано на Chen (2008), сообщение подготовленное для данного Доклада.
61. Цифры заимствованы из *China Statistical Yearbook 2007*.
62. World Bank 2003b; 2007k; Bertaud 2004.
63. *World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision Population Database* (<http://esa.un.org/unup/>).
64. Human Development and Reform Commission 2005; Changsha-Zhuzhou-Xiangtan Cluster Regional Plan.
65. Kilroy 2007.
66. Lall 2005.
67. Lall 2005.
68. Yepes and Lall 2008.
69. Sohn 2003, основано на Oh 2008.
70. Evans 2002, Sohn 2003, соответственно.
71. *World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision Population Database* (<http://esa.un.org/unup/>).
72. Maddison 2006. ВВП на душу населения приведены в постоянных международных долларах на 1990 г.
73. Сопоставления основаны на данных о населении городских агломераций из *World Urbanisation Prospects*.
74. Cohen and Soto 2007.
75. World Bank 2007j.
76. Neuwirth 2007, основано на Vidler 2008.
77. BBC World Service, Thursday, April 27, 2000 (<http://news.bbc.co.uk/1/hi/sci/tech/727966.stm>).
78. Рассмотрение данных по Турции основано на Vidler (2008), примечание создано для данного Доклада.
79. Bertaud 2003.
80. Government of India Planning Commission 2002a.
81. Selod 2007.
82. Tinbergen 1952.

**Глава 8**

1. Azzoni, Menezes-Filho, Menezes, and Silveira-Neto (2000), World Bank 1998.
2. World Bank (2007b), рисунок 8.2 заимствован из этого доклада.
3. World Bank 2007a.
4. Оценки основаны на цифрах, приведенных в Maddison (2008). В1700 г. ВВП Индии был равен 90 750 млн долл. и был сравним с общемировым ВВП равным 371 369 млн международных долларов в 1990 (Maddison 2008).
5. В системах землевладения, где главную роль играли крупные землевладельцы – лендлорды, они отвечали за сбор податей с деревень после того как удерживали из податей долю, причитающуюся им; в индивидуальных системах чиновники британского правительства собирали подати напрямую у земледельцев; в деревенских системах основную ответственность за сбор податей несла община (Banerjee and Iyer 2005).
6. Lall, Wang, and Deichmann 2008b.
7. Government of India 2006.
8. Hunt 2000.
9. Gorzelak 2007.
10. European Commission 2002.
11. В период между 1994 и 1999 гг. структурные фонды выделяли ресурсы областям на основе «пяти целей»: поддержка развития, структурная адаптация областей, развитие которых отставало; помощь приграничным областям или частям областей серьезно затронутых промышленным упадком; противодействие долгосрочной безработице и содействие интеграции в рынок труда лиц, выкинутых с рынка рабочей силы; ускорение адаптации сельскохозяйственных структур как части общей реформы сельскохозяйственной политики и структурная адаптация сельских областей; а также содействие развитию и структурной адаптации областей с низкой плотностью населения.
12. Rodríguez-Pose and Fratesi 2004.
13. European Commission 2007.
14. Цель 1 заключалась в том, чтобы помочь регионам (называемым в данном Докладе «областями»), чье развитие отставало. В эту программу было включено около 50 регионов, представлявших 22 процента населения ЕС.
15. Dall'Erba 2003.
16. По оценкам затраты на переселение в середине 1980-х гг. составляли 7 000 долл. США на семью (Adhiati and Bobsien 2001).
17. Davezies (2001), Martin (2005). Этот рисунок показывает, что коэффициент вариации душевого ВВП (оранжевая линия, левая ось) по двум областям Франции по NUTS растет между 1982 и 2002 гг; в то время как коэффициент вариации душевого располагаемого дохода падает (синяя линия, правая ось).
18. Morrisson and Murtin 2005.
19. United States Census Bureau 2002.
20. Около 8 долл. США (2007) в час.
21. Engel, Galetovic, and Raddatz 1998.
22. Gibson and Rozelle 2003.
23. Escobar and Torero 2000.
24. Baer 1995.
25. Stewart 2008.
26. Hill and Gaddy 2003.
27. Rolfes 2002.
28. Whalley and Zhang 2007.
29. Hewings, Feser, and Poole 2008; данные по населению для 1996 г.
30. Rephann and Isserman (1994). Это одна из первых оценок регионального развития ex post, когда либо проведенных в США с использованием экспериментальной конструкции.
31. Ниже в данной главе рассмотрены конкретные примеры.
32. Andrienko and Guriev 2003.
33. Основаны на недавних исследованиях с использованием данных микропереписи в Бразилии между 1960 и 2000 годами.
34. Margo 1988.
35. Borsch-Supan 1987.
36. Duarte, Ferreira, and Salvato Jr. 2004. Для работников на северо-востоке характерно обучение в школе в течение 4,6 лет. Для сравнения: данный показатель в среднем по стране составляет 6,4, а для юго-востока 7,3 года обучения.
37. Shah and Shen 2006.
38. Они будут подотчетны более высоким уровням государственного управления, предоставляющим эти трансферты.
39. Numbers are for 2000 (Chakraborty 2003).
40. Euractiv (2008).
41. В работе World Bank (2003b) представлена всеобъемлющая интерпретация практики земельного менеджмента и земельной политики в разных частях мира. Там же показано то, каким образом конкретная политика содействует развитию и сокращению бедности.
42. Palacin and Shelburne 2005.
43. Bayes 2007.
44. World Bank 2008b.
45. World Bank 2008a. 46. World Bank 2008e.
47. Эконометрический анализ основан на панельных данных (Lei and Haunes 2004).
48. Kloeppinger-Todd 2007. В целом на Филиппинах существует более 20 млн подписчиков, использующих дополнительные услуги по мобильным телефонам.
49. Jensen 2007.
50. Luo 2004.
51. Yepes and Lall 2008.
52. Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano, and Robert-Nicoud 2003. Прогнозы, предлагаемые моделями новой экономической географии, таковы: инфраструктурные политики, способствующие межрегиональной торговле между ведущими и отстающими областями будут увеличивать пространственные концентрации экономической активности в ведущих областях. Эти стратегии будут также увеличивать рост в экономике в целом и одновременно уменьшать номинальное неравенство по доходам между работниками и собственниками. Напротив, инфраструктурные политики, улучшающие сообщаемость внутри отстающих областей могут ускорять локальный экономический рост, но могут замедлять рост экономики в целом.
53. Faini 1983.
54. Combes and Lafourcade 2001.
55. Jacoby 2000.
56. World Bank 2008b.
57. Lall, Schroeder, and Schmidt 2008.
58. Government of Malaysia 2001.
59. Malaysia Industrial Development Authority (<http://www.mida.gov.my/>).
60. Al-Hassan and Diao 2007.
61. Park готовится к печати.
62. Lee (2008).
63. Нижеследующие примеры основаны на подготовительных исследованиях к данному Докладу.
64. Donoso-Clark and Lenihan (2008) называют такие управляемые центром стратегии по распылению экономической активности подходом «первого поколения» к территориальному развитию.



65. Donoso-Clark and Lenihan 2008.
66. Drabentstott 2005.
67. Hewings, Feser, and Poole 2008.
68. Carvalho, Lall, and Timmins 2006. Конституционные фонды были созданы в 1989 г. в целях финансирования экономической активности в северных и северо-восточных регионах.
69. World Bank 1977; Scott 1982.
70. Chakravorty and Lall 2005.
71. Fay, Felkner, and Lall 2008.
72. Основано на исследовании, проведенном Секретарем в области экономической политики, описанном в Calmon (2003) and World Bank (2005a).
73. Детали представлены в Calmon (2003).
74. Hausman, Rodrik, and Velasco 2005.
75. Donoso-Clark and Lenihan 2008 утверждают, что особенностью этих неудавшихся программ территориального развития «первого поколения» в 1960-х и 1970-х гг. было то, что они зависели от внешних ресурсов и внешних кадровых ресурсов, а не опирались на использование местных активов и сравнительных преимуществ.
76. Недавний доклад о размещении фирм в развивающихся странах суммирует результаты эмпирической работы основных факторов, влияющих на выбор места размещения (см. Deichmann, Lall, Redding, and Venables готовится к печати).
77. Uvalic 1993.
78. Bolton and Roland 1997.

## Глава 9

1. Woronoff (1972), p. 141. *Entente* была создана в 1959 г. и предназначена для содействия экономическому развитию ее членов за счет создания фондов, гарантирования займов и содействия торговле и инвестициям. Программа осуществляется через штаб-квартиру Взаимного фонда помощи и гарантирования займов, расположенную в Абиджане, Кот Д'Ивуар. Изначально странами-членами стали Дагомея (ныне Бенин), Кот Д'Ивуар, Нигер и Верхняя Вольга (ныне Буркина-Фасо); Того присоединилось в 1966 г.
2. Collier 2007.
3. См. Brülhart (2008) для более подробного анализа промежуточных товаров.
4. Coulibaly 2008.
5. См. Yoshino (2008), использующего как базу данных Всемирного банка по исследованию предприятий, так и базу данных *Doing Business*.
6. Melitz 2003.
7. См. Schiff and Winters (2003) о подробностях развития этих положений.
8. Viner 1950; Meade 1956; Balassa 1967; Aitken 1973; в том числе.
9. Baier and Bergstrand 2004; Bond 2005; Evenett 2005; Bergstrand 2006.
10. Bhagwati 1995; Bhagwati, Greenaway, and Panagariya 1998; Krishna 1998.
11. Krugman 1991; Frankel, Stein, and Wei 1996; Carrere 2005.
12. По оценке Martin, Mayer, and Thoenig (2008) страны, много торгующие со своими соседями, менее подвержены вероятности вооруженного конфликта с соседними странами, чем государства, торгующие с более отдаленными партнерами.
13. World Bank 2004a; United Nations 2007.
14. К тому же в 1970-х гг. страны Африки к югу от Сахары были преимущественно большими по территории, в основном сельскими странами, с немногими изолированными плотно заселенными областями (преимущественно расположенными на побережье) и не имели связывающей их инфраструктуры, что едва ли способствовало региональной интеграции (CSAO/ECOWAS 2005).
15. Действующие правила ВТО определяют, что соглашения о региональной торговле должны охватывать все значительные сектора, что исключает для современных развивающихся стран возможность заключения торговых сделок по конкретным отраслям. Но принцип, диктующий, что начинать сотрудничество надо с определенных областей все еще не утратил силу.
16. Venables (2003) показывает, что региональная интеграция между странами с низким доходом ведет к различию в доходах между наименее развитыми странами и относительно более развитыми странами-членами. Goyal and Staal (2004) показывают, что маленькие страны больше выигрывают от интеграции, в то время как большие страны предпочитают интегрироваться со странами равными им по размерам.
17. Coulibaly 2006.
18. World Bank 2004b.
19. Laeven and Woodruff 2007.
20. Вставка 3.3 Доклада о стандартах продовольственной безопасности и здравоохранении на селе (World Bank 2005c).
21. Gibbon and Ponte 2005; Chandra 2006; Broadman 2006; Czubala, Shepherd, and Wilson 2007.
22. Fink and Mattoo 2004; Hoekman 2006.
23. Chow and others 2005; World Bank 2007g.
24. World Bank 2007f.
25. Arvis, Raballand, and Marteau 2007.
26. Djankov, Freund, and Pham 2006.
27. Behar and Manners 2008.
28. World Bank 2004b. 29. Оба примера взяты из доклада о региональных программах Независимой группы по оценке Всемирного банка.
30. Leigland and Roberts 2007.
31. World Bank 2006n.
32. N'Guessan and Chitou 2006.
33. African Development Bank 2007.
34. Bougheas, Demetriades, and Morgenroth 1999; Limão and Venables 2001.
35. Между прочим, Foroutan and Pritchett (1993) приводят этот аргумент для стран Африки к югу от Сахары.
36. Coulibaly and Fontagné 2006.
37. Buys, Deichmann, and Wheeler 2006.
38. Shepherd and Wilson 2006.
39. Vargas-Hidalgo 1979; Wionczek 1970.
40. Hazelwood 1979; Kasekende and Ng'eno 1999.
41. Brandts and Cooper (2007) показывают, что эффективная коммуникация представляет собой более мощный координационный механизм, чем одни только финансовые стимулы.
42. Sandler 2002.
43. Arce 2001; 2004; Arce and Sandler 2002.
44. Schiff and Winters 2002.
45. In Kraske and others (1996), p. 95.
46. См. International Development Association and World Bank (2008) для более подробного изложения этих вопросов.
47. Schiff and Winters 2002.
48. Mayer 2008.
49. Следует иметь в виду, что Северо-Восточная Азия представляет собой исключение из-за своей близости к Японии. Ее основные рынки все еще Северная Америка и ЕС. С точки зрения доступности рынка, учитывая ее торговые связи с Китаем, Юго-Восточную Азию следует рассматривать как часть того же соседства, что и Китай.
50. Hill and Gaddy 2003.

51. International Monetary Fund (1998) о расширении ЕС; Schiff and Wang (2003) для NAFTA.
  52. World Bank 2002b.
  53. Jessen 2002.
  54. World Bank (2003a) доклад о торговле и инвестициях.
  55. Оценки сделаны с использованием методологии, предложенной Coulibaly (2007). Влияние на торговлю Совета по сотрудничеству стран Залива (GCC) не улучшает эту оценку, даже несмотря на то, что члены организации предприняли важный шаг по созданию общего рынка с 1 января 2008 г.
  56. World Bank 2007g.
  57. Antweiler and Trefler 2002.
  58. См. в частности Moreno and Trehan (1997).
  59. Arora and Vamvakidis (2005) показывают влияние ЮАР на ее соседей, а Behar and Collier подчеркивают влияние богатых ресурсами стран на соседей в странах Африки к югу от Сахары.
  60. Nabi and Nasim 2001.
  61. Naqvi and Schuler 2007.
  62. World Bank 2007h.
  63. Söderbaum 2001.
  64. Behar and Collier 2008.
  65. United Nations (2004a) и United Nations and African Union (2006) доклад о региональной интеграции.
  66. N'Dulu 2001.
  67. Gregoire and Labazee 1993.
  68. Ladman 1979; Asiwaju 2005.
  69. Dorosh, Haggblade, and Dradri 2007; Jayne and others 2005; Tschirley and others 2004; Negri and Porto 2007.
  70. Little 2007.
  71. Gregoire and Labazee 1993; Yade and others 1999.
  72. Adebusoye 2006.
  73. Jourdan and NEPAD 2006.
  74. Hoekman and Njinkeu 2007.
  75. Independent Evaluation Group (IEG) 2007.
  76. Collier and Venables 2007.
- ГД 4**
1. Alesina, Easterly, and Matuszeski 2006.
  2. de Blij 2005.
  3. Naudé 2007.
  4. Ndulu and others (2007), p. 101.
  5. Satterthwaite 2007.
  6. Naudé and Matthee 2007.
  7. Ramos 2007.
  8. Martínez-Zarzoso, García-Menéndez, and Suárez-Burguet 2003.

# Библиография

The word processed describes informally reproduced works that may not be commonly available through libraries.

- Abreu, María. 2008. "Effectively Dealing with Slums." Background note for the WDR 2009.
- Acemoglu, Daron, Simon Johnson, and James A. Robinson. 2001. "The Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation." *American Economic Review* 91 (5): 1369–401.
- . 2002. "Reversal of Fortune: Geography and Institutions in the Making of the Modern World Income Distribution." *Quarterly Journal of Economics* 117 (4): 1231–94.
- Acosta, Pablo, Pablo Fajnzylber, and J. Humberto Lopez. 2007. "The Impact of Remittances on Poverty and Human Capital: Evidence from Latin America Household Surveys." In *International Migration, Economic Development, and Policy*, ed. Caglar Özden and Maurice Schiff. Washington, DC, and New York: World Bank and Palgrave Macmillan.
- Adams, David, and E. M. Hastings. 2001. "Urban Renewal in Hong Kong: Transition From Development Corporation to Renewal Authority." *Land Use Policy* 18(3):245–58.
- Adams, Richard H. Jr. 2006. "Remittances, Poverty, and Investment in Guatemala." In *International Migration, Remittances, and the Brain Drain*, ed. Caglar Özden and Maurice Schiff. Washington, DC, and New York: World Bank and Palgrave Macmillan.
- Adebusoye, Paulina Makinwa. 2006. "Geographic Labour Mobility in Sub-Saharan Africa." Globalization, Growth, and Poverty Working Paper Series 1, IDRC, Ottawa.
- Adelman, Irma, and Sherman Robinson. 1978. "Migration, Demographic Change, and Income Distribution in a Model of a Developing Country." In *Research in Population Economics*, vol. 1, ed. Julian Simon. Greenwich, CT: JAI Press.
- Adhiati, M. Adriana Sri, and Armin Bobsien. 2001. *Indonesia's Transmigration Programme—An Update: A Report Prepared for Down to Earth*. London: International Campaign for Ecological Justice in Indonesia.
- Africa Development Bank (ADB). 2007. *Report of the High Level Panel: Investing in Africa's Future*. Abidjan, Côte d'Ivoire: ADB.
- Aghion, Philippe, Robin Burgess, Stephen J. Redding, and Fabrizio Zilibotti. 2006. "The Unequal Effects of Liberalization: Evidence from Dismantling the License Raj in India." NBER Working Paper 12031, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Aghion, Philippe, and Peter Howitt. 1992. "A Model of Growth Through Creative Destruction." *Econometrica* 60(2):323–51.
- . 2005. "Growth With Quality-Improving Innovations: An Integrated Framework." In *Handbook of Economic Growth, Volume 1A*, ed. Philippe Aghion and Steven Durlauf. Amsterdam, Netherlands: North-Holland.
- Aghion, Philippe, and Jeffrey G. Williamson. 1998. *Growth, Inequality and Globalization: Theory, History, and Policy*. New York: Cambridge University Press.
- Aitken, Norman D. 1973. "The Effects of the EEC and the EFTA on European Trade: A Temporal Cross-Section Analysis." *American Economic Review* 63 (5): 881–92.
- Al-Hassan, Ramatu M., and Xinshen Diao. 2007. "Regional Disparities in Ghana: Policy Options and Public Investment Implications." IFPRI Working Paper 693, International Food Policy Research Institute, Washington, DC.
- Alcalá, Francisco, and Antonio Ciccone. 2004. "Trade and Productivity." *Quarterly Journal of Economics* 119 (2): 613–46.
- Alderman, Harold, Miriam Babita, Gabriel Demombynes, Nthabiseng Makhatha, and Berk Özler. 2002. "How Low Can You Go? Combining Census and Survey Data for Mapping Poverty in South Africa." *Journal of African Economies* 11 (2): 169–200.
- Alesina, Alberto, Arnaud Devleeschauwer, William Easterly, Sergio Kurlat, and Romain Wacziarg. 2003. "Fractionalization." *Journal of Economic Growth* 8 (2): 155–94.
- Alesina, Alberto, William Easterly, and Janina Matuszeski. 2006. "Artificial States." Working Paper 2115, Harvard Institute of Economic Research, Cambridge, MA.
- Alesina, Alberto, and Enrico Spolaore. 2003. *The Size of Nations*. Cambridge, MA, and London: MIT Press.
- Allen, Robert, Jean-Pascal Bassino, Debin Ma, Christine Moll-Murata, and Jan Luiten Van Zanden. 2007. "Wages, Prices, and Living Standards in China, 1738–1925: In Comparison with Europe, Japan, and India." Economics Working Paper 316, University of Oxford, Oxford, U.K.
- Alston, Lee, and T. J. Hatton. 1991. "The Earnings Gap between Agricultural and Manufacturing Laborers, 1925–1941." *Journal of Economic History* 51 (1): 83–99.
- Amiti, Mary, and Shang-Jin Wei. 2005. "Fear of Service Outsourcing: Is It Justified?" *Economic Policy* 20 (42): 308–47.
- Anderson, James E., and Eric van Wincoop. 2003. "Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle." *American Economic Review* 93 (1): 170–92.
- . 2004. "Trade Costs." *Journal of Economic Literature* 42 (3): 691–751.
- Anderson, Kathryn H., and Richard Pomfret. 2005. "Spatial Inequality and Development in Central Asia." In *Spatial Disparities in Human Development: Perspectives from Asia*, ed. Ravi Kanbur, Anthony J. Venables, and Guanghua Wan. Tokyo and New York: United Nations University Press.
- Andrews, Martyn, Kenneth Clark, and William Whittaker. 2007. "The Employment and Earnings of Migrants in Great Britain."

- Working Paper 3068, Institute for the Study of Labor, Bonn, Germany.
- Andrienko, Yuri, and Sergei M. Guriev. 2003. "Determinants of Interregional Mobility in Russia: Evidence from Panel Data." Working Paper 3835, Centre for Economic Policy Research, London.
- Angel, Shlomo. 2008. "Preparing for Urban Expansion: A Proposed Strategy for Intermediate Cities in Ecuador." In *The New Global Frontier: Cities, Poverty and Environment in the 21st Century*, ed. G. Martine, G. McGranahan, M. Montgomery, and R. Castilla-Fernandez. London: IIED/UNFPA and Earthscan.
- Angeriz, Alvaro, John McCombie, and Mark Roberts. 2008. "New Estimates of Returns to Scale and Spatial Spillovers for EU Regional Manufacturing, 1986–2002." *International Regional Science Review* 31 (1): 62–87.
- Anh, Dang Nguyen. 2003. "Migration and Poverty in Asia, with Reference to Bangladesh, China, the Philippines, and Viet Nam." Paper presented at the Ad Hoc Expert Group Meeting on Migration and Development, Bangkok, Thailand, August 27.
- Anh, Dang Nguyen, Cecilia Tacoli, and Hoang Xuan Thanh. 2003. "Migration in Vietnam: A Review of Information on Current Trends and Patterns, and Their Policy Implications." Paper presented at the Regional Conference on Migration, Development and Pro-poor Policy Choices in Asia, Dhaka, Bangladesh.
- Antràs, Pol, Luis Garicano, and Esteban Rossi-Hansberg. 2006. "Offshoring in a Knowledge Economy." *Quarterly Journal of Economics* 121 (1): 31–77.
- Antweiler, Werner, and Daniel Trefler. 2002. "Increasing Returns and All That: A View from Trade." *American Economic Review* 92 (1): 93–119.
- Arce, Daniel M. 2001. "Leadership and the Aggregation of International Collective Action." *Oxford Economic Papers* 53 (1): 114–37.
- . 2004. "Asymmetric Leadership and International Public Goods." *Public Finance Review* 32 (5): 528–58.
- Armstrong, Harvey, and Jim Taylor. 2000. *Regional Economics and Policy*. Oxford, U.K.: Blackwell.
- Arnold, John. 2006. "Best Practices in Management of International Trade Corridors." Transport Working Paper TM-13, World Bank, Washington, DC.
- Arora, Vivek, and Athanasios Vamvakidis. 2005. "The Implications of South African Economic Growth for the Rest of Africa." *South African Journal of Economics* 73 (2): 229–42.
- Arrow, Kenneth J. 1962. "Economic Welfare and the Allocation of Resources for Invention." In *The Rate and Direction of Inventive Activity: Economic and Social Factors*, ed. Conference of the Universities and the National Bureau Committee for Economic Research. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Arvis, Jean-François, Gael Raballand, and Jean-François Marteau. 2007. "The Cost of Being Landlocked: Logistics Cost and Supply Chain Reliability." Policy Research Working Paper 4258, World Bank, Washington, DC.
- Asiwaju, Anthony I. 2005. "Transfrontier Regionalism: The European Union Perspective on Postcolonial Africa, with Special Reference to Borgu." In *Holding the Line. Borders in a Global World*, ed. Heather N. Nicol and Ian Townsend-Gault. Vancouver, Canada: University of British Columbia Press.
- Atkinson, Michael M., and Richard A. Powers. 1987. "Inside the Industrial Policy Garbage Can: Selective Subsidies to Business in Canada." *Canadian Public Policy* 13 (2): 208–17.
- Au, Chun-Chung, and J. Vernon Henderson. 2006a. "Are Chinese Cities Too Small?" *Review of Economic Studies* 73 (3): 549–76.
- . 2006b. "How Migration Restrictions Limit Agglomeration and Productivity in China." *Journal of Development Economics* 80 (2): 350–88.
- Audretsch, David B., and Maryann P. Feldman. 1996. "R&D Spillovers and the Geography of Innovation and Production." *American Economic Review* 86 (3): 630–40.
- Azzoni, Carlos, Naercio Menezes-Filho, Tatiane A. De Menezes, and Raul Silveira-Neto. 2000. "Geography and Income Convergence among Brazilian States." Research Network Working Paper R-395, Inter-American Development Bank, Washington, DC.
- Bae, Chang-Hee Christine, and Yaourai Suthiranart. 2003. "Policy Options towards a Sustainable Urban Transportation Strategy for Bangkok." *International Development Planning Review* 25 (1): 31–51.
- Baer, Werner. 1995. *The Brazilian Economy: Growth and Development*, 4th ed. Westport, CT: Praeger Publishers.
- Baier, Scott L., and Jeffrey H. Bergstrand. 2004. "Economic Determinants of Free Trade Agreements." *Journal of International Economics* 64 (1): 29–63.
- Bairoch, Paul. 1982. "International Industrialization Levels from 1750 to 1980." *Journal of European Economic History* 11 (2): 269–333.
- . 1988. *Cities and Economic Development: From the Dawn of History to the Present*. Chicago: University of Chicago Press.
- Bairoch, Paul, and Gary Goertz. 1986. "Factors of Urbanization in the Nineteenth-Century Developed Countries: A Descriptive and Econometric Analysis." *Urban Studies* 23 (4): 285–305.
- Baker, Jim. 1999. *Crossroads: A Popular History of Malaysia and Singapore*. Singapore: Times Books International.
- Baker, Judy, Rakhi Basu, Maureen Cropper, Somik V. Lall, and Akie Takeuchi. 2005. "Urban Poverty and Transport: The Case of Mumbai." Policy Research Working Paper 3693, World Bank, Washington, DC.
- Baker, Kevin. 2001. "The First Slum in America." *New York Times*, September 30.
- Balassa, Bela. 1967. "Trade Creation and Trade Diversion in European Common Market." *Economic Journal* 77 (305): 1–21.
- Baldwin, John R., and Paul K. Gorecki. 1986. *Role of Scale in Canada–U.S. Productivity Differences in the Manufacturing Sector 1970–1979*. Buffalo, NY, and Toronto, Canada: University of Toronto Press.
- Baldwin, Richard E. 1995. "A Domino Theory of Regionalism." In *Expanding Membership of the European Union*, ed. Richard E. Baldwin, Pertti Haaparanta, and Jaakko Kiander. Cambridge, MA, and New York: Cambridge University Press.
- . 2008. "Sequencing and Depth of Regional Economic Integration: Lessons for the Americas from Europe." *World Economy* 31 (1): 5–30.

- Baldwin, Richard E., Rikard Forslid, Philippe Martin, Gianmarco I. P. Ottaviano, and Frederic Robert-Nicoud. 2003. *Economic Geography and Public Policy*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Baldwin, Richard E., and Philippe Martin. 1999. "Two Waves of Globalization: Superficial Similarities, Fundamental Differences." In *Globalization and Labor*, ed. Horst Siebert. Tuebingen, Germany: Mohr Siebeck.
- Baldwin, Richard E., Philippe Martin, and Gianmarco I. P. Ottaviano. 2001. "Global Income Divergence, Trade, and Industrialization: The Geography of Growth Take-Offs." *Journal of Economic Growth* 6 (1): 5–37.
- Baldwin, Richard E., and Charles Wyplosz. 2006. *The Economics of European Integration*, 2nd ed. London: McGraw-Hill Education.
- Balisacan, Arsenio, Hal Hill, and Sharon Faye Piza. Forthcoming. "Spatial Disparities and Development Policy in the Philippines." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Balk, Deborah L., Uwe Deichmann, Gregory Yetman, Francesca Pozzi, Simon I. Hay, and Andrew Nelson. 2006. "Determining Global Population Distribution: Methods, Applications, and Data." *Advances in Parasitology* 62: 119–56.
- Banerjee, Abhijit, and Lakshmi Iyer. 2005. "History, Institutions, and Economic Performance: The Legacy of Colonial Land Tenure Systems in India." *American Economic Review* 95 (4): 1190–213.
- Barro, Robert J., and Xavier Sala-I-Martin. 1992. "Convergence." *Journal of Political Economy* 100 (2): 223–51.
- . 2004. *Economic Growth*, 2nd ed. Cambridge, MA: MIT Press.
- Barro, Robert J., Xavier Sala-I-Martin, Olivier J. Blanchard, and Robert E. Hall. 1991. "Convergence across States and Cities." *Brookings Papers on Economic Activity* 1991 (1): 107–82.
- Bartelsman, Eric J., Ricardo J. Caballero, and Richard K. Lyons. 1994. "Customer and Supplier-Driven Externalities." *American Economic Review* 84 (4): 1075–84.
- Basu, Susanto, and John G. Fernald. 1997. "Returns to Scale in U.S. Production: Estimates and Implications." *Journal of Political Economy* 105 (2): 249–83.
- Baumert, Kevin A., Timothy Herzog, and Jonathan Pershing. 2005. *Navigating the Numbers: Greenhouse Gas Data and International Climate Policy*. Washington, DC: World Resources Institute.
- Baumol, William J. 1986. "Productivity Growth, Convergence, and Welfare: What the Long-Run Data Show." *American Economic Review* 76 (5): 1072–85.
- Bayes, Abdul. 2007. *Impact Assessment of Jamuna Multipurpose Bridge Project (JMBP) on Poverty*. Dhaka: Japan Bank for International Cooperation.
- Bazoglu, Nefise. 2008. *Cities in Transition: Demographics and the Development of Cities*. Philadelphia: Pennsylvania State University.
- Beaumier, Guy. 1998. *Regional Development in Canada*. Ottawa: Government of Canada.
- Beegle, Kathleen, Joachim De Weerd, and Stefan Dercon. 2008. "Migration and Economic Mobility in Tanzania: Evidence from a Tracking Survey." World Bank, Washington, DC. Processed.
- Behar, Alberto, and Paul Collier. 2008. "Does Proximity Matters More Than Wealth?" CSAE, Oxford, U.K.
- Behar, Alberto, and Phil Manners. 2008. "Logistics and Exports." Department of Economics and CSAE Working Paper 2008-13, University of Oxford, Oxford, U.K.
- Bekaert, Geert, Campbell R. Harvey, and Christian Lundblad. 2005. "Does Financial Liberalization Spur Growth?" *Journal of Financial Economics* 77 (1): 3–55.
- Bell, Martin. 2003. "Comparing Internal Migration between Countries: Measures, Data Sources, and Results." Working Paper 2003/02, University of Queensland Centre for Population Research, Brisbane, Australia.
- Bento, Antonio M., Maureen L. Cropper, Ahmed Mushfiq Mobarak, and Katja Vinha. 2003. "The Impact of Urban Spatial Structure on Travel Demand in the United States." Policy Research Working Paper 3007, World Bank, Washington, DC.
- Bergstrand, Jeffrey H. 2006. "Regional Integration as a Development Strategy." Paper presented at The New Regionalism: Progress, Setbacks, and Challenges, Washington, DC.
- Bernstein, Jeffrey I., and M. Ishaq Nadiri. 1988. "Inter-industry R&D Spillovers, Rates of Return, and Production in High-Tech Industries." *American Economic Review* 78 (2): 429–34.
- Bertaud, Alain. 2003. "Order without Design." World Bank, Washington, DC. Processed.
- . 2004. "The Spatial Organization of Cities: Deliberate Outcome or Unforeseen Consequence?" Working Paper WP-2004-01, Institute of Urban and Regional Development, Berkeley, CA.
- Bertram, Geoffrey. 2004. "On the Convergence of Small Island Economies with their Metropolitan Patrons." *World Development* 32 (2): 343–64.
- Bhagwati, Jagdish. 1995. "U.S. Trade Policy: The Infatuation with Free Trade Areas." In *The Dangerous Drift to Preferential Trade Agreements*, ed. Jagdish Bhagwati and Anne O. Krueger. Washington, DC: American Enterprise Institute.
- Bhagwati, Jagdish, David Greenaway, and Arvind Panagariya. 1998. "Trading Preferentially: Theory and Policy." *Economic Journal* 108 (449): 1128–48.
- Bhagwati, Jagdish, and T. N. Srinivasan. 2002. "Trade and Poverty in the Poor Countries." *American Economic Review* 92 (2): 180–3.
- Biedermann, Rob. 2007. "Sinvin Realty Handles Meatpacking District Deal in NYC." *crefeed.com*, October 29.
- Bikhchandani, Sushil, David Hirshleifer, and Ivo Welch. 1998. "Learning from the Behavior of Others: Conformity, Fads, and Informational Cascades." *Journal of Economic Perspectives* 12 (3): 151–70.
- Bird, Kate, and Kate Higgins. 2008. "Regional Inequality and Primary Education in Northern Uganda, Policy Brief 2." Background paper for the WDR 2009.
- Black, Duncan, and J. Vernon Henderson. 1999. "A Theory of Urban Growth." *Journal of Political Economy* 107 (2): 252–84.
- . 2003. "Urban Evolution in the USA." *Journal of Economic Geography* 3 (4): 343–72.
- Blake, Gerald. 2005. "Boundary Permeability in Perspective." In *Holding the Line: Borders in a Global World*, ed. Heather N. Nicol

- and Ian Townsend-Gault. Vancouver, Canada: University of British Columbia Press.
- Blanchard, Olivier J., Lawrence F. Katz, Robert E. Hall, and Barry Eichengreen. 1992. "Regional Evolutions." *Brookings Papers on Economic Activity* 1992 (1): 1–75.
- Boltho, Andrea, Wendy Carlin, and Pasquale Scaramozzino. 1997. "Will East Germany Become a New Mezzogiorno?" *Journal of Comparative Economics* 24 (3): 241–64.
- Bolton, Patrick, and Gerard Roland. 1997. "The Breakup of Nations: A Political Economy Analysis." *Quarterly Journal of Economics* 112 (4): 1057–90.
- Bond, Eric W. 2005. "The Sequencing of Trade Liberalization in the Presence of Adjustment Costs." Paper presented at the Sequencing of Regional Economic Integration: Issues in the Breadth and Depth of Economic Integration in the Americas, Notre Dame, IN.
- Booth, Charles. 1901. *Improved Means of Locomotion as a First Step Towards the Cure of the Housing Difficulties of London*. London: Macmillan.
- Bordo, Michael D., Barry Eichengreen, and Douglas A. Irwin. 1999. "Is Globalization Today Really Different Than Globalization a Hundred Years Ago?" NBER Working Paper 7195, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Boreak, Sik. 2000. "Land Ownership, Sales, and Concentration in Cambodia. A Preliminary Review of Secondary Data and Primary Data from Four Recent Surveys." Working Paper 16, Development Resource Institute, Phnom Penh.
- Borgegård, Lars-Erik, and Jim Kemeny. 2004. "Sweden: High-Rise Housing for a Low-Density Country." In *High-Rise Housing in Europe: Current Trends and Future Prospects*, ed. R. Turkington, R. van Kempen, and E. Wassenberg. Delft, Netherlands: Delft University Press.
- Borjas, George J. 1990. *Friends or Strangers: The Impact of Immigration on the U.S. Economy*. New York: Basic Books.
- Borjas, George J., Stephen G. Bronars, and Stephen J. Trejo. 1992. "Self Selection and Internal Migration in the United States." *Journal of Urban Economics* 32 (2): 159–85.
- Borsch-Supan, Axel. 1987. "The Role of Education: Mobility Increasing or Mobility Impeding?" NBER Working Paper 2329, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Bossone, Biagio, and Jong-Kun Lee. 2004. "In Finance, Size Matters: The 'Systemic Scale Economies' Hypothesis." *IMF Staff Papers* 51 (1): 19–46.
- Bougheas, Spiros, Panicos O. Demetriades, and Edgar L. W. Morgenroth. 1999. "Infrastructure, Transport Costs, and Trade." *Journal of International Economics* 47 (1): 169–89.
- Bourguignon, François, and Christian Morrisson. 1998. "Inequality and Development: The Role of Dualism." *Journal of Development Economics* 57 (2): 233–57.
- . 2002. "Inequality among World Citizens: 1820–1992." *American Economic Review* 92 (4): 727–44.
- Brahmbhatt, Milan. 2004. *Strong Fundamentals to the Fore: Regional Overview*. Washington, DC: World Bank, East and Pacific Region.
- Brakman, Steven, Harry Garretsen, and Charles van Marrewijk. 2001. *An Introduction to Geographical Economics: Trade, Location, and Growth*. New York: Cambridge University Press.
- Brandts, Jordi, and David J. Cooper. 2007. "It's What You Say, Not What You Pay: An Experimental Study of Manager-Employee Relationships in Overcoming Coordination Failure." *Journal of the European Economic Association* 5 (6): 1223–68.
- Brezis, Elise S., and Paul R. Krugman. 1997. "Technology and the Life Cycle of Cities." *Journal of Economic Growth* 2 (4): 369–83.
- Bristow, R. 1984. *Land-Use Planning in Hong Kong: History, Policies, and Procedures*. Hong Kong: Oxford University Press.
- Broadman, Harry G. 2005. *From Disintegration to Reintegration: Eastern Europe and the Former Soviet Union in International Trade*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006. *Africa's Silk Road: China and India's New Economic Frontier*. Washington, DC: World Bank.
- Brockhoff, M., and P. Hewett. 2000. "Inequality of Child Mortality among Ethnic Groups in Sub-Saharan Africa." *Bulletin of the World Health Organization* 78 (1): 30–41.
- Brown, Annette N. 1997. "The Economic Determinants of the Internal Migration Flows in Russia During Transition." Working Paper 89, William Davidson Institute, Ann Arbor, MI.
- Brown, David, Marianne Fay, John Felkner, Somik V. Lall, and Hyoung Gun Wang. 2008. "The Death of Distance? Economic Implications of Infrastructure Improvement in Russia." World Bank, Office of the Chief Economist, Europe and Central Asia Region, Washington, DC.
- Brueckner, Jan K. 2007. "Government Land-Use Interventions: An Economic Analysis." Paper presented at the World Bank 4th Urban Research Symposium, Washington, DC.
- Brühlhart, Marius. 2008. "An Account of Global Intra-Industry Trade, 1962–2006." Working Paper 2008-08, University of Nottingham, Nottingham, U.K.
- Brunetti, Aymo, and Beatrice Weder. 2003. "A Free Press Is Bad News for Corruption." *Journal of Public Economics* 87 (7–8): 1801–24.
- Brushett, Stephen. 2005. "Management and Financing of Road Transport Infrastructure in Africa." Sub-Saharan Africa Transport Policy Working Paper 4, World Bank, Washington, DC.
- Bryceson, Deborah Fahy. 1999. "Sub-Saharan Africa Betwixt and Between: Rural Livelihood Practices and Policies." Working Paper 43, African Studies Centre, Leiden, Netherlands.
- Buckley, Robert, Alain Bertaud, and V. K. Phatak. 2005. "Property Rights and Interlocking Policy Constraints Urban Land Markets: Reforming Mumbai's Real Estate Raj." Paper presented at the Land Policies and Administration for Accelerated Growth and Poverty Reduction, New Delhi.
- Buckley, Robert, and Jerry Kalarickal, eds. 2006. *Thirty Years of World Bank Shelter Lending: What Have We Learned?* Washington, DC: World Bank.
- Burchfield, Marcy, Henry G. Overman, Diego Puga, and Matthew Turner. 2006. "Causes of Sprawl: A Portrait from Space." *Quarterly Journal of Economics* 121 (2): 587–633.

- Burkey, Mark L. 2006. "Gini Coefficients for the 2000 Census." North Carolina A&T State University, Department of Economics and Transportation-Logistics, Greensboro, NC.
- Button, Kenneth. 1999. "Shipping Alliances: Are They at the Core of Solving Instability Problems in Shipping?" Paper presented at the 1999 Meeting of the International Association of Maritime Economists, Halifax, Canada.
- Buyts, Piet, Susmita Dasgupta, Timothy S. Thomas, and David Wheeler. 2008. "Determinants of a Digital Divide in Sub-Saharan Africa: A Spatial Econometric Analysis of Cell Phone Coverage." Policy Research Working Paper 4516, World Bank, Washington, DC.
- Buyts, Piet, Uwe Deichmann, and David Wheeler. 2006. "Road Network Upgrading and Overland Trade Expansion in Sub-Saharan Africa." Policy Research Working Paper 4097, World Bank, Washington, DC.
- Cabinet Council. 1972. *New Integrated Spatial Development Plan (Japanese)*. Tokyo: Cabinet Council.
- Calem, Paul S. 1994. "The Impact of Geographic Deregulation on Small Banks." *Business Review* (November/December): 17–31.
- Calem, Paul S., and Gerald A. Carlino. 1991. "Urban Agglomeration Economies in the Presence of Technical Change." *Journal of Urban Economics* 29 (1): 82–95.
- Cali, Massimiliano. 2008. "Urbanization, Inequality, and Economic Growth: Evidence from Indian States." Background paper for the WDR 2009.
- Calmon, Paulo Carlos Du Pin. 2003. "Evaluation of Subsidies in Brazil: An Overview." World Bank, Washington, DC.
- Canning, David, and Esra Bennathan. 2007. "The Rate of Return to Transportation Infrastructure." In *Transport, Infrastructure Investment and Economic Productivity*, ed. OECD/ECMT. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Cárdenas, Mauricio, and Adriana Pontón. 1995. "Growth and Convergence in Colombia: 1950–1990." *Journal of Development Economics* 47 (1): 5–37.
- Carlino, Gerald A. 1979. "Increasing Returns to Scale in Metropolitan Manufacturing." *Journal of Regional Science* 19 (3): 369–72.
- Carlino, Gerald A., and Satyajit Chatterjee. 2001. "Employment Deconcentration: A New Perspective on America's Postwar Urban Evolution." Working Paper 01-4, Federal Reserve Bank of Philadelphia, Philadelphia.
- Carlton, Dennis W. 1983. "The Location and Employment Choices of New Firms: An Econometric Model with Discrete and Continuous Endogenous Variables." *Review of Economics and Statistics* 65 (3): 440–49.
- Carrère, Céline. 2007. "Regional Agreement and the Welfare in the South: When Scale Economies in Transport Matters." Working Paper 2007-26, CERDI, Clermont-Ferrand, France.
- Carvalho, Alexandre S., Somik V. Lall, and Christopher Timmins. 2006. "Regional Subsidies and Industrial Prospects of Lagging Regions." Policy Research Working Paper 3843, World Bank, Washington, DC.
- Caselli, Francesco. 2005. "Accounting for Cross-Country Income Differences." In *Handbook of Economic Growth*, vol. I, ed. Philippe Aghion and Steven N. Durlauf. Amsterdam: North-Holland.
- Caselli, Francesco, and James Feyrer. 2007. "The Marginal Product of Capital." *Quarterly Journal of Economics* 122 (2): 535–68.
- Cashin, Paul A. 1995. "Economic Growth and Convergence across the Seven Colonies of Australasia: 1861–1991." *Economic Record* 71 (2): 132–44.
- Catin, Maurice, and Christophe Van Huffel. 2003. "Inégalités Régionales et Développement Economique: le Cas Français (1850–2000)." *La Revue d'Economie Régionale e Urbaine* Part 5: 1–18.
- Chakraborty, Pinaki. 2003. "Unequal Fiscal Capacities across Indian States: How Corrective Is the Fiscal Transfer Mechanism?" Paper presented at the WIDER project conference on Spatial Inequality in Asia at United Nations University Headquarters, Tokyo.
- Chakravorty, Sanjoy, and Somik V. Lall. 2005. "Industrial Location and Spatial Inequality: Theory and Evidence from India." *Review of Development Economics* 9 (1): 47–68.
- . 2007. *Made in India: The Economic Geography and Political Economy of Industrialization*. New Delhi and New York: Oxford University Press.
- Chandler, Alfred Dupont Jr. 1977. *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*. Cambridge, MA: Belknap Press.
- Chandler, Mittie Olion. 1992. "Public Housing Desegregation: What Are the Options?" *Housing Policy Debate* 3 (2): 509–34.
- Chandler, Tertius. 1987. *Four Thousand Years of Urban Growth: An Historical Census*. Lampeter, U.K.: Edwin Mellen Press.
- Chandler, Tertius, and Gerald Fox. 1974. *Three Thousand Years of Urban Growth*. New York and London: Academic Press.
- Chandra, Vandana, ed. 2006. *Technology Adaptation and Exports: How Some Developing Countries Got It Right*. Washington, DC: World Bank.
- Chang, Ha-Joon. 2005. "Policy Space in Historical Perspective— with Special Reference to Trade and Industrial Policies." Paper presented at the Queen Elizabeth House 50th Anniversary Conference: The Development of Threats and Promises, Oxford, U.K.
- Charlot, Sylvie, and Gilles Duranton. 2004. "Communication Externalities in Cities." *Journal of Urban Economics* 56 (3): 581–613.
- Chase-Dunn, Christopher, Yukio Kawano, and Benjamin D. Brewer. 2000. "Trade Globalization since 1795: Waves of Integration in the World System." *American Sociological Review* 65 (1): 77–95.
- Chen, Yang. 2008. "China: A Case Study of 1D-2D-3D Areas." Background note for the WDR 2009.
- . 2008. "Urban Agglomeration Policy in China." Background note for the WDR 2009.
- Chinitz, Benjamin J. 1961. "Contrasts in Agglomeration: New York and Pittsburgh." *American Economic Review* 51 (2): 279–89.
- Chinn, Menzie D., and Hiro Ito. 2006. "What Matters for Financial Development? Capital Controls, Institutions, and Interactions." *Journal of Development Economics* 81 (1): 163–92.
- Chiquier, Loic, Olivier Hassler, and Michael Lea. 2004. "Mortgage Securities in Emerging Markets." Policy Research Working Paper 3370, World Bank, Washington, DC.

- Chomitz, Kenneth M., Piet Buys, and Timothy S. Thomas. 2005. "Quantifying the Rural-Urban Gradient in Latin America and the Caribbean." Policy Research Working Paper 3634, World Bank, Washington, DC.
- Chow, Hwee K., Peter N. Kriz, Roberto S. Mariano, and Augustine H. H. Tan. 2005. *Trade, Investment, and Financial Integration in East Asia*. Tanglin, Singapore: Association of Southeastern Asian Nations + 3 Secretariat.
- Christaller, Walter. 1933. *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Christensen, Dan Charly. 2004. "Physiocracy: The Missing Link." In *Modernisation and Tradition European Local and Manorial Societies 1500–1900*, ed. K. Sundberg, T. Germundsson, and K. Hansen. Lancaster, U.K.: Nordic Academic Press.
- Ciccone, Antonio. 2002. "Agglomeration Effects in Europe." *European Economic Review* 46(2):213–27.
- Ciccone, Antonio, and Robert E. Hall. 1996. "Productivity and the Density of Economic Activity." *American Economic Review* 86(1):54–70.
- Ciccone, Antonio, and Giovanni Peri. 2006. "Identifying Human-Capital Externalities: Theory with Applications." *Review of Economic Studies* 73 (2): 381–412.
- Clark, Colin. 1957. *The Conditions of Economic Progress*, 3rd ed. London: Macmillan.
- Clemens, Michael A., Claudio E. Montenegro, and Lant Pritchett. 2008. "The Place Premium: Wage Differences for Identical Workers across the U.S. Border." Policy Research Working Paper 4671, World Bank, Washington, DC. Background paper for the WDR 2009.
- Cockrem, Tom. 2007. "Singapore's Slum Deal." *The Sun-Herald*, April 8.
- Coe, Patrick J., and J. C. Herbert Emery. 2004. "The Disintegrating Canadian Labour Market? The Extent of the Market Then and Now." *Canadian Journal of Economics* 37 (4): 879–97.
- Cohen, Daniel, and Marcelo Soto. 2007. "Growth and Human Capital: Good Data, Good Results." *Journal of Economic Growth* 12 (1): 51–76.
- Cole, William E., and Richard D. Sanders. 1985. "Internal Migration and Urban Employment in the Third World." *American Economic Review* 75 (3): 481–94.
- Collier, Paul. 2003. *Breaking the Conflict Trap: Civil War and Development Policy*. Washington, DC, and New York: World Bank and Oxford University Press.
- . 2007. *The Bottom Billion: Why the Poorest Countries Are Failing and What Can Be Done about It*. New York and Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Collier, Paul, and Stephen A. O'Connell. 2008. "Opportunities and Choices." In *The Political Economy of Economic Growth in Africa, 1960–2000*, vol. 1, ed. Benno J. Ndulu, Stephen A. O'Connell, Robert H. Bates, Paul Collier, and Charles C. Soludo. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Collier, Paul, and Anthony J. Venables. 2007. "Rethinking Trade Preferences: How Africa Can Diversify Its Exports." *World Economy* 30 (8): 1326–45.
- Combes, Pierre-Philippe. 2000. "Marshall-Arrow-Romer Externalities and City Growth." Working Paper 99-06, Centre d'Étude et de Recherche en Action Sociale, Paris.
- Combes, Pierre-Philippe, and Miren Lafourcade. 2001. "Transport Cost Decline and Regional Inequalities: Evidence from France." Working Paper 2894, Centre for Economic Policy Research, London.
- . 2005. "Transport Costs: Measures, Determinants, and Regional Policy Implications for France." *Journal of Economic Geography* 5 (3): 319–49.
- Commission for Africa (CFA). 2005. *Our Common Interest: Report of the Commission for Africa*. London: CFA.
- Connell, J., B. Dasgupta, R. Laishley, and M. Lipton. 1976. *Migration from Rural Areas: The Evidence from Village Studies*. Delhi: Oxford University Press.
- Costa, Dora L., and Matthew E. Kahn. 2000. "Power Couples: Changes in the Locational Choice of the College Educated, 1940–1990." *Quarterly Journal of Economics* 115 (4): 1287–315.
- Coulbaly, Souleymane. 2006. "Regional Integration and the Persistent Uneven Spread of Economic Activities in Developing Areas." *Economie Internationale* 106 (2): 5–23.
- . 2007. "Evaluating the Trade Impact of Developing RTAs: A Semi-Parametric Approach." Policy Research Working Paper 4220, World Bank, Washington, DC.
- . 2008. "On the Complementarity of Regional and Global Trade." Background paper for the WDR 2009.
- Coulbaly, Souleymane, and Lionel Fontagné. 2006. "South-South Trade: Geography Matters." *Journal of African Economies* 15 (2): 313–41.
- Crafts, Nicholas. 2005. "Regional GDP in Britain, 1871–1911: Some Estimates." *Scottish Journal of Political Economy* 52 (1): 54–64.
- . 2008. "Spatial Disparities in 19th-Century British Industrialization." Background note for the WDR 2009.
- Crafts, Nicholas, Terence C. Mills, and Abay Mulatu. 2007. "Total Factor Productivity Growth on Britain's Railways, 1852–1912: A Reappraisal of the Evidence." *Exploration in Economic History* 44 (4): 608–34.
- Crafts, Nicholas, and Gianni Toniolo. 1996. *Economic Growth in Europe since 1945*. Cambridge, U.K., and New York: Cambridge University Press.
- Crafts, Nicholas F. R. 1989. "British Industrialization in an International Context." *Journal of Interdisciplinary History* 19 (3): 415–28.
- Criscuolo, Chiara, Jonathan E. Haskel, and Matthew J. Slaughter. 2004. "Why Are Some Firms More Innovative? Knowledge Inputs, Knowledge Stocks, and the Role of Global Engagement." Tuck School of Business, Hanover, NH.
- CSAO-ECOWAS. 2005. *Atlas des Transports et des Télécommunications dans la West African States*. Paris and Abuja: Club Du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest and Economic Community of West African States.
- Cullinane, Sharon. 2002. "The Relationship between Car Ownership and Public Transport Provision: A Case Study of Hong Kong." *Transport Policy* 9 (1): 29–39.



- Cutler, David, Angus Deaton, and Adriana Lleras-Muney. 2006. "The Determinants of Mortality." *Journal of Economic Perspectives* 20 (3): 97–120.
- Czubala, Witold, Ben Shepherd, and John S. Wilson. 2007. "Help or Hindrance? The Impact of Harmonized Standards on African Exports." Policy Research Working Paper 4400, World Bank, Washington, DC.
- Da Mata, Daniel, Uwe Deichmann, J. Vernon Henderson, Somik V. Lall, and Howard G Wang. 2007. "Determinants of City Growth in Brazil." *Journal of Urban Economics* 62 (2): 252–72.
- Dall'Erba, Sandy. 2003. "The Trade-off Efficiency-Equity as an Explanation of the Mitigated Success of the European Regional Development Policies." Working Paper 2 (3), EUC, Urbana, IL.
- Davezies, Laurent. 2001. *Policies for Sound Development*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Davis, Donald R., and David E. Weinstein. 1999. "Economic Geography and Regional Production Structure: An Empirical Investigation." *European Economic Review* 43 (2): 379–407.
- Davis, Steven J., and John C. Haltiwanger. 1992. "Gross Job Creation, Gross Job Destruction, and Employment Reallocation." *Quarterly Journal of Economics* 107 (3): 819–63.
- de Blij, Harm. 2005. *Why Geography Matters: Three Challenges Facing America: Climate Change, the Rise of China, and Global Terrorism*. New York: Oxford University Press.
- De Brauw, Alan, and John Giles. 2008. "Migrant Labor Markets and the Welfare of Rural Households in the Developing World: Evidence from China." Policy Research Working Paper 4585, World Bank, Washington, DC.
- de la Fuente, Angel. 2000. "Convergence across Countries and Regions: Theory and Empirics." Working Paper 2465, Centre for Economic Policy Research, London.
- . 2004. "Second-Best Redistribution through Public Investment: A Characterization, an Empirical Test and an Application to the Case of Spain." *Regional Science and Urban Economics* 34 (5): 489–503.
- de la Fuente, Angel, Xavier Vives, Juan J. Dolado, and Riccardo Faini. 1995. "Infrastructure and Education as Instruments of Regional Policy: Evidence from Spain." *Economic Policy* 10 (20): 11–51.
- De Long, J. Bradford. 1988. "Productivity Growth, Convergence, and Welfare: Comment." *American Economic Review* 78 (5): 1138–54.
- De Long, J. Bradford, and Andrei Shleifer. 1993. "Princes and Merchants: European City Growth before the Industrial Revolution." *Journal of Law and Economics* 36 (2): 671–702.
- de Soto, Hernando. 2000. *The Mystery of Capital: Why Capitalism Triumphs in the West and Fails Everywhere Else*. London: Bantam Press.
- Decressin, Jörg, and Antonio Fatás. 1994. "Regional Labour Market Dynamics in Europe." Working Paper DP1085, Centre for Economic Policy Research, London.
- Deichmann, Uwe, Marianne Fay, Jun Koo, and Somik V. Lall. 2004. "Economic Structure, Productivity, and Infrastructure Quality in Southern Mexico." *Annals of Regional Science* 38 (3): 361–85.
- Deichmann, Uwe, Kai Kaiser, Somik V. Lall, and Zmarak Shalizi. 2005. "Agglomeration, Transport, and Regional Development in Indonesia." Policy Research Working Paper 3477, World Bank, Washington, DC.
- Deichmann, Uwe, Somik V. Lall, Stephen J. Redding, and Anthony J. Venables. 2008. "Industrial Location in Developing Countries." *World Bank Research Observer* 23(2): 219–46.
- Deiningner, Klaus W., and S. Jin. 2003. "Land Sales and Rental Markets in Transition. Evidence from Rural Vietnam." Policy Research Working Paper 3013, World Bank, Washington, DC.
- Dekle, Robert, and Jonathan Eaton. 1999. "Agglomeration and Land Rents: Evidence from the Prefectures." *Journal of Urban Economics* 46 (2): 200–14.
- Demurger, Sylvie, Jeffrey D. Sachs, Wing Thye Woo, Shuming Bao, Gene Chang, and Andrew Mellinger. 2002. "Geography, Economic Policy and Regional Development in China." *Asian Economic Papers* 1 (1): 146–97.
- Deshingkar, Priya, and Sven Grimm. 2004. *Voluntary Internal Migration: An Update*. London: Overseas Development Institute.
- Desmet, Klaus, and Marcel Fafchamps. 2003. "What Are Falling Transport Costs Doing to Spatial Concentration across U.S. Counties?" Working Paper 3853, Centre for Economic Policy Research, London.
- . 2006. "Employment Concentration across U.S. Counties." *Regional Science and Urban Economics* 36 (4): 482–509.
- Deutsch, Robert. 2006. "Beneficiary Assessment of Land Titles Recipients under Land Management and Administrative Project (LMAP)." ———. 2004. "The Geographic Distribution of Production Activity in the U.K." *Regional Science and Urban Economics* 34 (5): 533–64.
- Dillingner, William. 2007. "Poverty and Regional Development in Eastern Europe and Central Asia." Working Paper 118, World Bank, Washington, DC.
- Disdier, Anne-Celia, and Keith Head. 2008. "The Puzzling Persistence of the Distance Effect on Bilateral Trade." *Review of Economics and Statistics* 90 (1): 37–48.
- Dixie, G. 2002. *Review of Current and Future Airfreight Situation from Bangladesh*. Dhaka: Accord Associates for the Hortex Foundation.
- Dixit, Avinash K., and Joseph E. Stiglitz. 1977. "Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity." *American Economic Review* 67 (3): 297–308.
- Djankov, Simeon, Caroline L. Freund, and Cong S. Pham. 2006. "Trading on Time." Policy Research Working Paper 3909, World Bank, Washington, DC.
- Dobkins, Linda Harris, and Yannis M. Ioannides. 2001. "Spatial Interactions among U.S. Cities, 1900–1990." *Regional Science and Urban Economics* 31 (6): 701–31.
- Docquier, Frédéric. 2006. "Brain Drain and Inequality across Nations." Paper presented at the EUDN-AFD Conference on Migration and Development, Paris.
- Docquier, Frédéric, Michel Beine, and Hillel Rapoport. 2006. "Brain Drain and Human Capital Formation in Developing Countries: Winner and Losers." Working Paper 2006-23, Université Catholique de Louvain, Département des Sciences Economiques, Louvain-la-Neuve, Belgium.

- Dongguan Government. 2005. *Guangdong Statistical Yearbook 2005*. Beijing, China: China Statistics Press.
- Donoso Clark, M., and M. Lenihan. 2008. "A Space-Based Development Framework: A Bottom-Up Approach to Economic Integration." World Bank, Environmentally and Socially Sustainable Development Unit, Europe and Central Asia Regional Office, Washington, DC.
- Donsky, Martin. 1990. "Putting a Spin on the Yarn Business: Macfield Tries to Get a Leg Up on Its Competition." *Business North Carolina*, September 1.
- Dorosh, Paul A., Steven Haggblade, and Simon Dradri. 2007. "Cotton in Zambia: Alternative Instruments for Ensuring Food Security and Price Stability in Zambia." Collaborative Working Paper ZM-FSRP-WP-29, International Development, East Lansing, MI.
- Douthat, Ross, Marshall Poe, and Abigail Cutler. 2006. "The Poor get Richer." *Atlantic Monthly*.
- Drabenstott, Mark. 2005. *A Review of the Federal Role in Regional Economic Development*. Kansas City, MO: Federal Reserve Bank of Kansas City.
- Duarte, Angelo José Mont Alverne, Pedro Cavalcanti Gomes Ferreira, and Marcio Antonio Salvato Jr. 2004. "Regional or Educational Disparities? A Counterfactual Exercise." Working Paper 532, Fundação Getulio Vargas Department of Economics, São Paulo.
- Dumais, Guy, Glenn Ellison, and Edward L. Glaeser. 2002. "Geographic Concentration as a Dynamic Process." *Review of Economics and Statistics* 84 (2): 193–204.
- Dumke, Rolf H. 1994. "Urban Inequality in Wilhemine Germany." Institut für Volkswirtschaftslehre, Universität der Bundeswehr München, Munich, Germany.
- Dunlap, David W. 1992. "Some Land-Use History Highlights." *New York Times*, April 12.
- Dunlevy, James A., and Don Bellante. 1983. "Net Migration, Endogenous Incomes and the Speed of Adjustment to the North-South Differential." *Review of Economics and Statistics* 65 (1): 66–75.
- Dunne, Timothy, Mark J. Roberts, and Larry Samuelson. 1989a. "Plant Turnover and Gross Employment Flows in the U.S. Manufacturing Sector." *Journal of Labor Economics* 7 (1): 48–71.
- . 1989b. "The Growth and Failure of U.S. Manufacturing Plants." *Quarterly Journal of Economics* 104 (4): 671–98.
- Duranton, Gilles, and Henry G. Overman. 2002. "Testing for Localization Using Micro-Geographic Data." Working Paper 540, Centre for Economic Performance, London.
- . 2007. "Testing for Localization Using Micro-Geographic Data." *Review of Economic Studies* 72(4):1077–106.
- Duranton, Gilles, and Diego Puga. 2000. "Diversity and Specialization in Cities: Why, Where, and When Does It Matter?" *Urban Studies* 37 (3): 533–55.
- . 2001. "Nursery Cities: Urban Diversity, Process Innovation, and the Life Cycle of Products." *American Economic Review* 91 (5): 1454–77.
- . 2004. "Micro-Foundations of Urban Agglomeration Economies." In *Handbook of Urban and Regional Economies*, vol. 4, ed. J. Vernon Henderson and Jacque Thisse. Amsterdam: North-Holland.
- . 2005. "From Sectoral to Functional Urban Specialization." *Journal of Urban Economics* 57 (2): 343–70.
- Easterly, William, and Ross Levine. 2001. "What Have We Learned from a Decade of Empirical Research on Growth? It's Not Factor Accumulation: Stylized Facts and Growth Models." *World Bank Economic Review* 15 (2): 177–219.
- Easterly, William, and Yaw Nyarko. 2008. "Is the Brain Drain Good for Africa?" Working Paper 19, Brookings Global Economy and Development, Washington, DC.
- Eaton, Jonathan, and Zvi Eckstein. 1997. "Cities and Growth: Theory and Evidence from France and Japan." *Regional Science and Urban Economics* 27 (4–5): 443–74.
- The Economist. 2007a. "A Flourishing Slum." *The Economist*, December 9.
- . 2007b. "Chile and Peru. Neighbours, But Not Yet Friends." *The Economist*, June 28.
- The Economist Economic Intelligence Unit. 2007. *China/India Technology: Leapfrogging or Piggybacking?* London: The Economist.
- Eeckhout, Jan. 2004. "Gibrat's Law for (All) Cities." *American Economic Review* 94 (5): 1429–51.
- Ellison, Glenn, and Edward L. Glaeser. 1997. "Geographic Concentration in U.S. Manufacturing Industries: A Dartboard Approach." *Journal of Political Economy* 105 (5): 889–927.
- Engel, Eduardo, Alexander Galetovic, and Claudio Raddatz. 1998. "Taxes and Income Distribution in Chile: Some Unpleasant Redistributive Arithmetic." Documentos de Trabajo 41, Centro de Economía Aplicada, Universidad de Chile, Santiago, Chile.
- Engels, Friedrich. 1887. *The Condition of the Working Class in England*. New York: Penguin Books (original published in German in 1945).
- Escobal, Javier, and Maximo Torero. 2000. "Does Geography Explain Differences in Economic Growth in Peru?" Research Network Working Paper R-404, Inter-American Development Bank, Washington, DC.
- Estache, Antonio, and Marianne Fay. 2007. "Current Debates on Infrastructure Policy." Policy Research Working Paper 4410, World Bank, Washington, DC.
- Estache, Antonio, Marianela González, and Lourdes Trujillo. 2002. "Efficiency Gains from Port Reform and the Potential for Yardstick Competition: Lessons from Mexico." *World Development* 30 (4): 545–60.
- Ethier, Wilfred J. 1982. "National and International Returns to Scale in the Modern Theory of International Trade." *American Economic Review* 72(3):389–405.
- Euractiv. 2008. *Commission Defends Proposal on Pension 'Portability'*. Brussels: Euractiv.
- European Commission. 2001. *Unity, Solidarity, Diversity for Europe, its People and its Territory: Second Report on Economic and Social Cohesion*. Brussels: European Commission.

- . 2002. *European Union Public Finance*. Luxembourg: European Commission, Office for Official Publications of the European Communities.
- . 2007. *Growing Regions, Growing Europe*. Brussels: European Communities.
- Evans, Carolyn L., and James E. Harrigan. 2005. "Distance, Time, and Specialization: Lean Retailing in General Equilibrium." *American Economic Review* 95 (1): 292–313.
- Evans, Peter. 2002. *Livable Cities? Urban Struggles for Livelihood and Sustainability*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Evenett, Simon J. 2005. "Competitive Liberalization: A Tournament Theory-Based Interpretation." Paper presented at the Sequencing of Regional Economic Integration: Issues in the Breadth and Depth of Economic Integration in the Americas, Notre Dame, IN.
- Ezcurra, Roberto, and Pedro Pascual. 2007. "Spatial Disparities in Productivity in Central and Eastern Europe." *Eastern European Economics* 45 (3): 5–32.
- Fafchamps, Marcel, and Klaus Desmet. 2000. "The Changing Spatial Distribution of Economic Activity across U.S. Counties." Economic Working Paper 43, Oxford, U.K.
- Faini, Riccardo. 1983. "Cumulative Process of Deindustrialization in an Open Region: the Case of Southern Italy." *Journal of Development Economics* 12 (3): 277–301.
- . 1996. "Increasing Returns, Migration, and Convergence." *Journal of Development Economics* 49 (1): 121–36.
- Faini, Riccardo, Curzio Giannini, and Giampaolo Galli. 1993. "Finance and Development: The Case of Southern Italy." In *Finance and Development: Issues and Experience*, ed. Alberto Giovannini. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Fan, Shenggen, Xiaobo Zhang, and Neetha Rao. 2004. "Public Expenditure, Growth, and Poverty Reduction in Rural Uganda." IFPRI Working Paper 4, International Food Policy Research Institute, Washington, DC.
- Farvacque-Vitkovic, Catherine, Alicia Casalis, Christian Eghoff, and Mahine Diop. 2007. "Development of the Cities of Mali: Challenges and Priorities." Africa Region Working Paper 104, World Bank, Washington, DC.
- Fay, Marianne, John Felkner, and Somik V. Lall. 2008. "Market Access and Firm Productivity in the Russian Federation." World Bank, Washington, DC. Processed.
- Fay, Marianne, and Charlotte Opal. 2000. "Urbanization without Growth: A Not-So-Uncommon Phenomenon." Policy Research Working Paper 2412, World Bank, Washington, DC.
- Fearon, James D., and David D. Laitin. 2003. "Additional Tables for Ethnicity, Insurgency, and Civil War." Stanford University, Palo Alto, CA.
- Feder, Gershon, and Peter Lanjouw. 2001. "Rural Non-farm Activities and Rural Development: From Experience towards Strategy." Rural Development Strategy Background Paper 4, World Bank, Washington, DC.
- Feenstra, Robert C., and Gordon H. Hanson. 1997. "Foreign Direct Investment and Relative Wages: Evidence from Mexico's Maquiladoras." *Journal of International Economics* 42 (3–4): 371–93.
- Feldman, Maryann P. 1994. *The Geography of Innovation*. Boston, MA: Kluwer.
- Feldman, Maryann P., and David B. Audretsch. 1999. "Innovation in Cities: Science-Based Diversity, Specialization, and Localized Competition." *European Economic Review* 43 (2): 409–29.
- Ferreira, Afonso. 2000. "Convergence in Brazil: Recent Trends and Long-Run Prospects." *Journal of Applied Economics* 3 (4): 479–89.
- Fingleton, Bernard. 2003. "Increasing Returns: Evidence from Local Wages in Great Britain." *Oxford Economic Papers* 55 (4): 716–39.
- Fink, Carsten, and Aaditya Mattoo. 2004. "Regional Agreements and Trade in Services: Policy Issues." *Journal of Economic Integration* 19 (4): 742–79.
- Fink, Carsten, Aaditya Mattoo, and Ileana Cristina Neagu. 2005. "Assessing the Impact of Communication Costs on International Trade." *Journal of International Economics* 67 (2): 428–45.
- Fischer, Carolyn, Winston Harrington, and Ian W. H. Parry. 2007. "Should Automobile Fuel Economy Standards Be Tightened?" *Energy Journal* 28 (4): 1–30.
- Fogel, Robert W. 1979. "Notes on the Social Savings Controversy." *Journal of Economic History* 39 (1): 1–54.
- Fontagné, Lionel, Thierry Mayer, and Soledad Zignago. 2005. "Trade in the Triad: How Easy Is the Access to Large Markets?" *Canadian Journal of Economics* 38 (4): 1401–30.
- Foroutan, Faezeh, and Lant Pritchett. 1993. "Intra-Sub-Saharan African Trade: Is It Too Little?" *Journal of African Economies* 2 (1): 74–105.
- Frankel, Jeffrey A., Ernesto Stein, and Shang-Jin Wei. 1996. "Regional Trade Arrangements: Natural or Supernatural." *American Economic Review* 86 (2): 52–6.
- Freund, Caroline L., and Diana Weinhold. 2004. "The Effect of the Internet on International Trade." *Journal of International Economics* 62 (1): 171–89.
- Fuentes, Ricardo, and Andrés Montes. 2004. "Mexico and the Millennium Development Goals in a Subnational Level." *Journal of Human Development* 5 (1): 97–120.
- Fujita, Masahisa, ed. 2007. *Regional Integration in East Asia: From the Viewpoint of Spatial Economics*. New York: Palgrave Macmillan.
- Fujita, Masahisa, and Ryoichi Ishii. 1999. "Global Location Behavior and Organizational Dynamics of Japanese Electronics Firms and Their Impact on Regional Economies." In *The Dynamic Firm: The Role of Technology, Strategy, Organization, and Regions*, ed. Alfred D. Chandler Jr., Peter Hagstrom, and Orjan Solvell. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Fujita, Masahisa, and Takatoshi Tabuchi. 1997. "Regional Growth in Post War Japan." *Regional Science and Urban Economics* 27 (6): 643–70.
- Fujita, Masahisa, Paul Krugman, and Anthony J. Venables. 2001. *The Spatial Economy. Cities, Regions, and International Trade*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Fuss, Melvyn A., and Vinod K. Gupta. 1981. "A Cost Function Approach to the Estimation of Minimum Efficient Scale, Returns to Scale, and Suboptimal Capacity: With an Application to Canadian Manufacturing." *European Economic Review* 15 (2): 123–35.

- Gabaix, Xavier, and Yannis M. Ioannides. 2004. "Evolution of City Size Distributions." In *Handbook of Urban and Regional Economics*, vol. 4, ed. J. Vernon Henderson and Jacques-Francois Thisse. Amsterdam: Elsevier.
- Gakenheimer, Ralph. 1999. "Urban Mobility in the Developing World." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 33 (7): 671–89.
- Galloway, Lowell E., and Richard K. Vedder. 1971. "Mobility of Native Americans." *Journal of Economic History* 31 (3): 613–49.
- Gallup, John L., Jeffrey D. Sachs, and Andrew D. Mellinger. 1999. "Geography and Economic Development." *International Regional Science Review* 22 (2): 179–232.
- Garau, Pietro. 2008. *Notes for the State of the World's Cities Report 2008: Policy Analysis and Recommendations*. Nairobi: UN-HABITAT.
- García-Verdú, Rodrigo. 2005. "Income, Mortality, and Literacy Distribution Dynamics across States in Mexico: 1940–2000." *Cuadernos de Economía* 42 (125): 165–92.
- Garrett, James. 2005. *Mobility, Migration, and Rural-Urban Changes, Brief 2*. Washington, DC: International Food Policy Research Institute.
- Garrett, Power. 2002. "Slums of Baltimore." In *From Mobtown to Charm City: New Perspectives on Baltimore's Past*, ed. Jessica L. Effenbein, John R. Breihan, and Thomas L. Hollowak. Baltimore, MD: Maryland Historical Society.
- Gaspar, Jess, and Edward L. Glaeser. 1998. "Information Technology and the Future of Cities." *Journal of Urban Economics* 43(1):136–56.
- Gastner, Michael T. and Mark E. J. Newman. 2004. "Diffusion-based method for producing density-equalizing maps." *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 101, 20:7499–7504.
- Gauthier, Jean-Paul. 2007. *Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development*. Washington, DC: World Bank, Foreign Investment Advisory Service.
- Gibbon, Peter, and Stefano Ponte. 2005. *Trading Down: Africa, Value Chains, and the Global Economy*. Philadelphia: Temple University Press.
- Gibson, John, and Scott Rozelle. 2003. "Poverty and Access to Roads in Papua New Guinea." *Economic Development and Cultural Change* 52 (1): 159–85.
- Gill, Indermit, and Homi Kharas. 2007. *An East Asia Renaissance: Ideas for Economic Growth*. Washington, DC: World Bank.
- Gilman, Sidney. 1984. *The Competitive Dynamics of Container Shipping*. Liverpool, U.K.: Gower Publishing.
- Glaeser, Edward L., and Matthew E. Kahn. 2001. "Decentralized Employment and the Transformation of the American City." Working Paper 1912, Harvard Institute of Economic Research, Cambridge, MA.
- Glaeser, Edward L., Hedi D. Kallal, José A. Scheinkman, and Andrei Shleifer. 1992. "Growth in Cities." *Journal of Political Economy* 100 (6): 1126–52.
- Glaeser, Edward L., Jed Kolko, and Albert Saiz. 2001. "Consumer City." *Journal of Economic Geography* 1 (1): 27–50.
- Glaeser, Edward L., and David C. Maré. 2001. "Cities and Skills." *Journal of Labor Economics* 19 (2): 316–42.
- Glaeser, Edward L., José A. Scheinkman, and Andrei Schleifer. 1995. "Economic Growth in a Cross-Section of Cities." *Journal of Monetary Economics* 36 (1): 117–43.
- Golob, Thomas F., and David Brownstone. 2005. "The Impact of Residential Density on Vehicle Usage and Energy Consumption." Energy Institute Policy and Economics Working Paper EPE-011, University of California, Berkeley, CA.
- Good, David F. 1986. "Uneven Development in the Nineteenth Century: A Comparison of the Habsburg Empire and the United States." *Journal of Economic History* 46 (1): 137–51.
- Goodlad, R. 1996. "The Housing Challenge in South Africa." *Urban Studies* 33 (9): 1629–45.
- Gordon, Robert J. 1990. *The Measurement of Durable Goods Prices*. Chicago: University of Chicago Press.
- Grzelak, Grzegorz. 2007. "Cohesion and Convergence: Synonyms or Two Different Notions?" Paper presented at the Policy Workshop "Spatial Disparities and Development Policy," Berlin.
- Gottman, Jean. 1977. "Megalopolis and Antipolis: The Telephone and the Structure of the City." In Ithiel de Sola Pool, (eds.), *The Social Impact of the Telephone*. Cambridge, MA: Massachusetts Institute of Technology.
- Government of India Planning Commission. 2002a. *10th Five Year Plan (2002–2007)*. New Delhi: Government of India, Planning Commission.
- . 2002b. *National Human Development Report 2001*. New Delhi: Government of India, Planning Commission.
- . 2006. *Towards Faster and More Inclusive Growth: An approach to the Eleventh Five Year Plan 2007–2012*. New Delhi: Government of India.
- Government of Malaysia. 2001. *Eight Malaysia Plan: 2001–2005*. Kuala Lumpur: Malaysia Economic Planning Unit.
- Government of Nigeria, Federal Ministry of Science and Technology. 2003. *Multi-Disciplinary Committee Report of the Techno-Economic Survey on Wood and Wood Products Sector, 2003, 4th Update*. Lagos: Government of Nigeria, Federal Ministry of Science and Technology.
- Government of Sri Lanka. 2008. *Poverty Indicators Household Income and Expenditure Survey, 2006–07*. Colombo: Sri Lanka Department of Census and Statistics, Ministry of Planning and Finance.
- Goyal, Sanjeev, and Klaas Staal. 2004. "The Political Economy of Regionalism." *European Economic Review* 48 (3): 563–93.
- Green, Alan G. 1969. "Regional Inequality, Structural Change, and Economic Growth in Canada, 1890–1956." *Economic Development and Cultural Change* 17 (4): 567–83.
- Gregoire, Emmanuel, and Pascal Labazee. 1993. *Grands Commerçants d'Afrique de l'Ouest*. Paris: Karthala-Orstom.
- Greytak, David, and Paul Blackley. 1985. "Labor Productivity and Local Industry Size: Further Issues in Assessing Agglomeration Economies." *Southern Economic Journal* 51 (4): 1121–29.
- Gribbin, August. 2000. "Overpopulated Megacities Face Frightening Future: Overpopulation in Developing Countries Impact on the West." *Insight on the News*, August 21.
- Griliches, Zvi, and Vidar Ringstad. 1971. *Economies of Scale and the Form of the Production Function: An Econometric Study of Norwegian Manufacturing Establishment Data*. Amsterdam: North-Holland.

- Grossman, Gene M., and Elhanan Helpman. 1991. "Quality Ladders in the Theory of Growth." *Review of Economic Studies* 58(1):43–61.
- . 1995. "Technology and Trade." In Gene M. Grossman and Kenneth Rogoff, (eds.), *Handbook of International Economics, Volume III*. Amsterdam, Netherlands: North-Holland.
- Groupe Recherche—Actions pour le Développement. 2001. "Potentialités et Conflits dans les Zones Péri-urbaines: Le Cas de Bamako au Mali." Rural-Urban Interactions and Livelihood Strategies Working Paper 5, IIED, London.
- Guasch, Juan Luis. 2008. *Exporting by Mail: An Innovative Trade Facilitation Tool*. Washington, DC: World Bank, IFC Smart Lessons.
- Guerra, Carlos A., Priscilla W. Gikandi, Andrew J. Tatem, Abdusalán M. Noor, Dave L. Smith, Simon I. Hay, and Robert W. Snow. 2008. "The Limits and Intensity of Plasmodium Falciparum Transmission: Implications for Malaria Control and Elimination Worldwide." *Plos Medicine* 5 (2): e38–e38.
- Gupta, Vinod K. 1983. "Labor Productivity, Establishment Size, and Scale Economies." *Southern Economic Journal* 49(3):853–9.
- Gwatkin, Davidson R., Shea Rutstein, Kiersten Johnson, Eldaw Suliman, Adam Wagstaff, and Agbessi Amouzou. 2007. *Socio-Economic Differences in Health, Nutrition, and Population within Developing Countries: An Overview*. Washington, DC: World Bank.
- Hall, Carolyn. 1984. "Regional Inequalities in Well-Being in Costa Rica." *Geographical Review* 74 (1): 48–62.
- Hall, Peter. 2002. *Cities of Tomorrow*. Oxford, U.K.: Blackwell Publishing.
- Hall, Robert E. 1988. "The Relation between Price and Marginal Cost in U.S. Industry." *Journal of Political Economy* 96 (5): 921–47.
- . 1990. "Invariance Properties of Solow's Productivity Residual." In *Growth, Productivity, Unemployment: Essays to Celebrate Bob Solow's Birthday*, ed. Peter Diamond. Cambridge, MA: MIT Press.
- Hall, Thomas, and Sonja Vidén. 2005. "The Million Homes Programme: A Review of the Great Swedish Planning Model." *Planning Perspectives* 20 (3): 301–28.
- Hamaguchi, Nobuaki. Forthcoming. "Regional Integration, Agglomeration, and Income Distribution in East Asia." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Hammond, George William, and Jürgen von Hagen. 1994. "Industrial Localization: An Empirical Test for Marshallian Localization Economies." Working Paper 917, Centre for Economic Policy Research, London.
- Hancock, Diana, David B. Humphrey, and James A. Wilcox. 1999. "Cost Reductions in Electronic Payments: The Roles of Consolidation, Economies of Scale, and Technical Change." *Journal of Banking and Finance* 23 (2–4): 391–421.
- Hansen, Eric R. 1990. "Agglomeration Economics and Industrial Decentralization: The Wage-Productivity Trade-Offs." *Journal of Urban Economics* 28(2):140–59.
- Hanson, Gordon H. 1996. "Agglomeration, Dispersion, and the Pioneer Firm." *Journal of Urban Economics* 39 (3): 255–81.
- . 1998a. "North American Economic Integration and Industry Location." *Oxford Review of Economic Policy* 14 (2): 30–44.
- . 1998b. "Regional Adjustment to Trade Liberalization." *Regional Science and Urban Economics* 28 (4): 419–44.
- Hardoy, Jorge E., and David Satterthwaite. 1989. *Squatter Citizen: Life in the Urban Third World*. London: Earthscan.
- Hargan, Jim. 2007. "Prince Charles Poundbury." *Brittish Heritage*. May, 2007.
- Harley, C. Knick. 1980. "Transportation, the World Wheat Trade, and the Kuznets Cycle, 1850–1913." *Explorations in Economic History* 17 (3): 218–50.
- Harrigan, James E. 2005. "Airplanes and Comparative Advantage." NBER Working Paper 11688, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Harrigan, James E., and Anthony J. Venables. 2006. "Timeliness and Agglomeration." *Journal of Urban Economics* 59 (2): 300–16.
- Harris, John R., and Michael P. Todaro. 1970. "Migration, Unemployment, and Development: A Two-Sector Analysis." *American Economic Review* 60 (1): 126–42.
- Hau, Timothy. 1990. "Electronic Road Pricing: Developments in Hong Kong, 1983–1989." *Journal of Transport Economics and Policy* 24 (2): 203–14.
- Hausmann, Ricardo, and Dani Rodrik. 2003. "Economic Development as Self-Discovery." *Journal of Development Economics* 72 (2): 603–33.
- Hausmann, Ricardo, Dani Rodrik, and Andrés Velasco. 2005. "Growth Diagnostics." Center for International Development, Cambridge, MA.
- Hay, Donald Andrew. 1979. "The Location of Industry in a Developing Country: The Case of Brazil." *Oxford Economic Papers* 31 (1): 93–120.
- Hay, Simon I., Carlos A. Guerra, Andrew J. Tatem, Abdusalán M. Noor, and Robert W. Snow. 2004. "The Global Distribution and Population at Risk of Malaria: Past, Present, and Future." *Lancet Infectious Diseases* 4 (6): 327–36.
- Hay, Simon I., David L. Smith, and Robert W. Snow. 2008. "Measuring Malaria Endemicity from Intense to Interrupted Transmission." *Lancet Infectious Diseases* 8 (6): 369–78.
- Hayashi, Takehisa. 2003. *Readings on Local Public Finance*. Tokyo: Toyo Keizai Shinposya.
- Hazlewood, Arthur. 1979. "The End of the East African Community: What Are the Lessons for Regional Integration Schemes?" *Journal of Common Market Studies* 18 (1): 40–58.
- He, Canfei. Forthcoming. "Industrial Agglomeration and Economic Performance in the Transitional China." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Head, Charles Keith, and Thierry Mayer. 2006. "Regional Wage and Employment Responses to Market Potential in the EU." *Regional Science and Urban Economics* 36 (5): 573–94.

- Head, Charles Keith, John Reis, and Deborah Swenson. 1995. "Agglomeration Benefits and Location Choice: Evidence from Japanese Manufacturing Investment in the United States." *Journal of International Economics* 38 (3-4): 223-47.
- Heideloff, Christel, and Manfred Zachcial. 2006. *Shipping Statistical Yearbook 2006*. Bremen, Germany: Institute of Shipping Economics and Logistics.
- Helliwell, John F. 2002. "Measuring the Width of National Borders." *Review of International Economics* 10 (3): 517-24.
- Helpman, Elhanan, and Paul Krugman. 1987. *Market Structure and Foreign Trade*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Henderson, J. Vernon. 1974. "The Sizes and Types of Cities." *American Economic Review* 64 (4): 640-56.
- . 1986. "Efficiency of Resources Usage and City Size." *Journal of Urban Economics* 19 (1): 47-70.
- . 1994. "Where Does an Industry Locate?" *Journal of Urban Economics* 35(1):83-104.
- . 1997a. "Externalities and Industrial Development." *Journal of Urban Economics* 42 (3): 449-70.
- . 1997b. "Medium Size Cities." *Regional Science and Urban Economics* 27 (6): 583-612.
- . 2003a. "Marshall's Scale Economies." *Journal of Urban Economics* 53 (1): 1-28.
- . 2003b. "The Urbanization Process and Economic Growth: The So-What Question." *Journal of Economic Growth* 8 (1): 47-71.
- . 2005a. "Development and Growth." In *Handbook of Economic Growth*, vol. 1, part B, ed. Philippe Aghion and Steven N. Durlauf. Amsterdam: North-Holland.
- . 2005b. "Urbanization and Growth." In *Handbook of Economic Growth*, ed. Philippe Aghion and Steven N. Durlauf. Amsterdam: North-Holland.
- . 2007. *Urbanization in China: Policy Issues and Options*. New York: China Economic Research and Advisory Programme.
- Henderson, J. Vernon, Ari Kuncoro, and Damhuri Nasution. 1996. "The Dynamics of Jabotabek Development." *Bulletin of Indonesian Economic Studies* 32 (1): 71-95.
- Henderson, J. Vernon, Ari Kuncoro, and Matthew Turner. 1995. "Industrial Development in Cities." *Journal of Political Economy* 103 (5): 1067-90.
- Henderson, J. Vernon, Todd Lee, and Yung Joon Lee. 2001. "Scale Externalities in Korea." *Journal of Urban Economics* 49 (3): 479-504.
- Henderson, J. Vernon, Zmarak Shalizi, and Anthony J. Venables. 2001. "Geography and Development." *Journal of Economic Geography* 1 (1): 81-105.
- Henriksen, Ingrid. 2003. "Freehold Tenure in Late Eighteenth Century Denmark." In *Advances in Agricultural Economic History*, ed. Kyle D. Kaufman. New York: JAI Press.
- Henry, Peter Blair. 2007. "Capital Account Liberalization: Theory, Evidence, and Speculation." *Journal of Economic Literature* 45 (4): 887-935.
- Hering, Laura, and Sandra Poncet. 2006. "Market Access and Individual Wages: Evidence from China." Working Paper 2006-23, Centre d'Études Prospectives et d'Informations Internationales, Paris.
- Herzog, Henry W. Jr., and Alan M. Schlottmann, eds. 1991. *Industry Location and Public Policy*. Knoxville, TN: University of Tennessee.
- Hewings, G., E. Feser, and K. Poole. 2008. "Spatial/Territorial Development Policies in the United States." Background paper for the WDR 2009.
- Hidalgo, C. A., B. Klinger, A. L. Barabási, and R. Hausmann. 2007. "The Product Space Conditions for the Development of Nations." *Science* 317 (5837): 482-87.
- Hill, Fiona, and Clifford Gaddy. 2003. *The Siberia Curse: How Communist Planners Left Russia out in the Cold*. Washington, DC: Brookings Institution Press.
- Hill, Hal, Budy Resosudarmo, and Yogi Vidyattama. 2007. "Indonesia's Changing Economic Geography." Working Papers in Economics and Development Studies 2007-13, Bandung, Indonesia.
- Hoekman, Bernard. 2006. "Liberalizing Trade in Services: A Survey." Policy Research Working Paper 4030, World Bank, Washington, DC.
- Hoekman, Bernard, and Dominique Njinkeu. 2007. "Aid for Trade and Export Competitiveness: New Opportunities for Africa." World Bank, Washington, DC.
- Holmes, Thomas J. 1999. "Localization of Industry and Vertical Disintegration." *Review of Economics and Statistics* 81 (2): 314-25.
- Holmes, Thomas J., and John J. Stevens. 2002. "Geographic Concentration and Establishment Scale." *Review of Economics and Statistics* 84 (4): 682-91.
- Holzmann, Hajo, and Sebastian Vollmer. 2008. "The Distribution of Income across German Counties, 1992-2005." University of Goettingen, Goettingen, Germany.
- Hoover, Edgar M., and Raymond Vernon. 1959. *Anatomy of a Metropolis: The Changing Distribution of People and Jobs within the New York Metropolitan Area*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Huang, Yukon, and Xubei Luo. Forthcoming. "Reshaping Economic Geography in China." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank.
- Huber, Peter W. 1995. "New York, Capital of the Information Age." *New York City Journal* 5(1):12-22.
- Hughes, Joseph P., William W. Lang, Loretta J. Mester, and Choon-Geol Moon. 1999. "The Dollars and Sense of Bank Consolidation." *Journal of Banking and Finance* 23 (2-4): 291-324.
- Hughes, Joseph P., and Loretta J. Mester. 1998. "Bank Capitalization and Cost: Evidence of Scale Economies in Risk Management and Signaling." *Review of Economics and Statistics* 80 (2): 314-25.
- Hulten, Charles R. 2007. "Transportation Infrastructure, Productivity and Externalities." In *ECMT Round Tables No. 132: Transport, Infrastructure Investment and Economic Productivity*, ed. OECD/ECMT. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Hummels, David. 2001. *Time as a Trade Barrier*. West Lafayette, IN: Purdue University Press.

- . 2007. "Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization." *Journal of Economic Perspectives* 21 (3): 131–54.
- Hummels, David, Volodymyr Lugovskyy, and Alexandre Skiba. 2007. "The Trade Reducing Effect of Market Power in International Shipping." NBER Working Paper 12914, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Hunt, Edward H. 1986. "Industrialization and Regional Inequality: Wages in Britain, 1760–1914." *Journal of Economic History* 46 (4): 935–66.
- Hunt, Jennifer. 2000. "Why Do People Still Live in East Germany?" NBER Working Paper 7564, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Hurd, John II. 1975. "Railways and the Expansion of Markets in India, 1861–1921." *Explorations in Economic History* 12 (3): 263–88.
- Illiffe, John. 1995. *Africans: The History of a Continent*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Independent Evaluation Group (IEG). 2007. "The Development Potential of Regional Programs: An Evaluation of World Bank Support of Multicountry Operations." Paper presented at the IEG Conference on Unlocking the Potential of Regional Development Programs, Washington, DC.
- Ingram, Gregory. 1997. "Patterns of Metropolitan Development: What Have We Learned?" Policy Research Working Paper 1841, World Bank, Washington, DC.
- Ingram, Gregory, and John Whitehead. 2008. "The Distribution and Concentration of Population in the U.S., 1900–2000." Working Paper WP08GI1, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, MA.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). 2004. *Perfil Dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE.
- Inter-American Development Bank. Forthcoming. *Unclogging the Arteries: A Report on the Impact of Transport Costs on Latin American and Caribbean Trade*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- International Air Transport Association. 2007a. *Aviation Economic Benefits: Issues Briefing No. 8*. Montreal, Canada: International Air Transport Association.
- . 2007b. *Economics Briefing: Air Freight Market Outlook*. Montreal, Canada: International Air Transport Association.
- International Development Association, and World Bank. 2008. *Regional Integration Assistance Strategy*. Washington, DC: World Bank.
- International Monetary Fund. 1998. *World Economic Outlook. Financial Crises: Causes and Indicators*. Washington, DC: International Monetary Fund.
- . 2007. *Directions of Trade*. Washington, DC: International Monetary Fund.
- Ivaldi, Marc, and Gerard McCullough. 2007. "Railroad Pricing and Revenue-to-Cost Margins in the Post-Staggers Era." In *Research in Transportation Economics*, ed. Scott Dennis and Wayne Talley. Amsterdam: Elsevier.
- Jacobs, Jane. 1970. *The Economy of Cities*. New York: Vintage.
- Jacoby, Hanan G. 2000. "Access to Markets and the Benefits of Rural Roads." *Economic Journal* 110 (465): 713–37.
- Jaffe, Adam B. 1986. "Technological Opportunity and Spillover of R&D: Evidence from Firms' Patents, Profits, and Market Value." *American Economic Review* 76 (5): 984–1001.
- Jaffe, Adam B., Manuel Trajtenberg, and Rebecca Henderson. 1993. "Geographic Localization of Knowledge Spillovers as Evidence by Patent Citations." *Quarterly Journal of Economics* 108 (3): 577–98.
- Jayne, Thomas S., B. Zulu, D. Mather, E. Mghenyi, E. Chirwa, and David L. Tschirley. 2005. "Maize Marketing and Trade Policy in a Pro-Poor Agricultural Growth Strategy: Insights from Household Surveys in Eastern and Southern Africa." Paper presented at Toward Improved Maize Marketing and Trade Policies in the Southern Africa Region, Centurion, South Africa.
- Jensen, Robert. 2007. "The Digital Divide: Information (Technology), Market Performance, and Welfare in the South Indian Fisheries Sector." *Quarterly Journal of Economics* 122 (3): 879–924.
- Jessen, Anneje. 2002. "Regional Public Goods and Small Economies: The Caribbean Regional Negotiating Machinery." In *Regional Public Goods: From Theory to Practice*, ed. Antoni Estevadeordal, Brian Frantz, and Tam R. Nguyen. Washington, DC: Inter-American Development Bank and Asian Development Bank.
- Jones, Gareth A., and Kavita Datta. 2000. "Enabling Markets to Work? Housing Policy in the 'New' South Africa." *International Planning Studies* 5 (3): 393–416.
- Jourdan, Paul, and NEPAD. 2006. "Regional Strategies. The Case for a Resource-Based Spatial Development Programme." Paper presented at the U.S.–Africa Infrastructure Conference, Washington, DC.
- Junius, Karsten. 1997. "Economies of Scale: A Survey of Empirical Literature." Working Paper 813, Kiel Institute of World Economics, Kiel, Germany.
- Justman, Moshe. 1994. "The Effect of Local Demand on Industry Location." *Review of Economics and Statistics* 76 (4): 742–53.
- Kaldor, Nicholas. 1972. "The Irrelevance of Equilibrium Economics." *Economic Journal* 82 (328): 1237–55.
- Kamada, Kimiyoshi, Nobuhiro Okuno, and Ritsuko Futagami. 1998. "Decisions on Regional Allocation of Public Investment: the Case of Japan." *Applied Economic Letters* 5 (8): 503–6.
- Kanbur, Ravi, and Anthony J. Venables. 2005. *Rising Spatial Disparities and Development: Why Do they Matter?* Oxford, U.K.: Oxford University Press, UNU-WIDER Studies in Development Economics.
- Kanbur, Ravi, and Xiaobo Zhang. 2005. "Fifty Years of Regional Inequality in China: A Journey through Central Planning, Reform, and Openness." *Review of Development Economics* 9 (1): 87–106.
- Kasekende, Louis A., and Nehemiah Ng'eno. 1999. "Regional Integration and Economic Liberalization in Eastern and Southern Africa." In *Regional Integration and Trade Liberalization in Sub-Saharan Africa, Volume 3: Regional Case-Studies*, ed. Ademola Oyejide, Ibrahim Elbadawi, and Stephen Yeo. London: Palgrave Macmillan Press.

- Kawashima, Tatsuhiko. 1975. "Urban Agglomeration Economies in Manufacturing Industries." *Papers in Regional Science* 34 (1): 157–72.
- Kearns, Kevin C. 2006. *Dublin's Lost Heroines: Mammies and Grannies in a Vanished Dublin*. Park West, Dublin: Gill and Macmillan.
- Kee, Hiau Looi, Alessandro Nicita, and Marcelo Olarreaga. 2006. "Estimating Trade Restiveness Indices." Policy Research Working Paper 3840, World Bank, Washington, DC.
- Keefer, Philip, and Stuti Khemani. 2005. "Democracy, Public Expenditures, and the Poor: Understanding Political Incentives for Providing Public Services." *World Bank Research Observer Advance Access* 20 (1): 1–27.
- Kenworthy, Jeff. 2005. "Transport Energy Use and Greenhouse Gases in Urban Passenger Transport Systems: A Study of 84 Global Cities." Institute for Sustainability and Technology Policy, Murdoch University, Murdoch, Australia.
- Kenya Ministry of Planning and National Development and UNDP. 2005. *Millennium Development Goals Country Report 2005: Kenya*. Nairobi: United Nations and Kenya Ministry of Planning and National Development.
- Khanna, Tarun. 2008. *Billions of Entrepreneurs: How China and India Are Reshaping Their Futures—and Yours*. Cambridge, MA: Harvard Business School Press.
- Kilkenny, Maureen. 1998. "Economies of Scale. Lecture for Economics 376: Rural, Urban and Regional Economics." Iowa State University. Ames, IA.
- Kilroy, Austin. 2008. "Intra-Urban Spatial Inequalities: Cities as 'Urban Regions.'" Background paper for the WDR 2009.
- Kim, Sukko. 1995. "Expansion of Markets and the Geographic Distribution of Economic Activities: The Trends in U.S. Regional Manufacturing Structure, 1860–1987." *Quarterly Journal of Economics* 110 (4): 881–908.
- . 1999. "Regions, Resources, and Economics Geography: Sources of U.S. Regional Comparative Advantage, 1880–1987." *Regional Science and Urban Economics* 29 (1): 1–32.
- Kim, Sukko, and Robert A. Margo. 2004. "Historical Perspectives on U.S. Economic Geography." In *Handbook of Regional and Urban Economics, Volume 4: Cities and Geography*, ed. J. Vernon Henderson and Jacques-Francois Thisse. Amsterdam: North-Holland.
- Kim, Won Bae. 1998. "Korea's Policy of Rural-Urban Integrated Cities." Paper presented at the International Workshop on Rural and Urban Linkages, Curitiba, Brazil.
- Kloppinger-Todd, Renate. 2007. "ICT and Rural Access to Finance." Paper presented at the infoDev/ARD Workshop on Using ICT to Support Rural Livelihoods, Washington, DC.
- Knoke, William. 1996. *Bold New World: The Essential Road Map to the Twenty-First Century*. New York: Kodansha International.
- Koh, Tommy, and Li Lin Chang, eds. 2005. *The Little Red Dot: Reflections by Singapore's Diplomats*. Singapore: World Scientific Publishing.
- Kolko, Jed. 1998. "New England at Your Service: The New Geography of Service Industries." *Regional Review* 1998 (Q4): 6–11.
- . 1999. "Can I Get Some Service Here? Information Technology, Service Industries, and the Future of Cities." Ph.D. thesis, Harvard University, Cambridge, MA.
- . 2000. "The Death of Cities? The Death of Distance? Evidence from the Geography of Commercial Internet Usage." In *The Internet Upheaval*, ed. Ingo Vogelsang and Benjamin Compaine. Cambridge, MA: MIT.
- . 2007. "Agglomeration and Co-Agglomeration of Services Industries." Munich Personal RePEc Archive (MPRA) Working Paper 3362, Munich, Germany.
- Koola, J., and Caglar Özden. 2008. "Making the Move: The Effect of Migration on Welfare in Uganda." World Bank, Washington, DC.
- Kose, M. Ayhan, Eswar Prasad, Kenneth Rogoff, and Shang-Jin Wei. 2006. "Financial Globalization: A Reappraisal." Working Paper 06/189, International Monetary Fund, Washington, DC.
- Kraske, Jochen, William H. Becker, William Diamond, and Louis Galambos. 1996. *Bankers with a Mission: The Presidents of the World Bank, 1946–91*. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Krishna, Pravin. 1998. "Regionalism and Multilateralism: A Political Economy Approach." *Quarterly Journal of Economics* 113 (1): 227–50.
- Kroehnert, Steffen, Franziska Medicus, and Reiner Kinglolz. 2006. *Die Demografische Lage der Nation. Wie Zukunftsfaehig sind Deutschlands Regionen? Daten, Fakten, Analysen*. Berlin: Berlin Institute for Population and Development.
- Kroehnert, Steffen, and Sebastian Vollmer. 2008. "Where Have All Young Women Gone?" Background paper for the WDR 2009.
- Krueger, Anne O. 2006. "Globalization and International Locational Competition." Paper presented at the Symposium in Honor of Herbert Giersch, Kiel, Germany.
- Krugman, Paul R. 1980. "Scale Economies, Product Differentiation, and the Pattern of Trade." *American Economic Review* 70(5):950–9.
- . 1981. "Intraindustry Specialization and the Gains from Trade." *Journal of Political Economy* 89(5):959–73.
- . 1991a. *Geography and Trade*. Cambridge, MA: MIT Press.
- . 1991b. "Increasing Returns and Economic Geography." *Journal of Political Economy* 99 (3): 483–99.
- . 1991c. "Is Bilateralism Bad?" In *International Trade and Trade Policy*, ed. Elhanan Helpman and Assaf Razin. Cambridge, MA: MIT Press.
- . 1993. "First Nature, Second Nature, and Metropolitan Location." *Journal of Regional Science* 33 (2): 129–44.
- . 1995. "Innovation and Agglomeration: Two Parables Suggested by City-Size Distributions." *Japan and the World Economy* 7 (4): 371–90.
- . 2007. "The 'New' Economic Geography: Where Are We?" In *Regional Integration in East Asia*, ed. Masahisa Fujita. New York: Palgrave Macmillan.
- Kuncoro, Ari. Forthcoming. "Spatial Agglomeration, Site Productivity and Local Governance: Indonesian Experience from 1980 to 2003." In Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi (eds.) *Reshaping Economic Geography in East Asia*. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.



- Kuroda, Haruhiko. 2007. "Toward an Integrated, Poverty-Free and Peaceful East Asia." In *East Asia Visions: Perspectives on Economic Development*, ed. Indermit Gill, Yukon Huang, and Homi Kharas. Washington, DC, and Singapore: World Bank.
- Ladman, Jerry R. 1979. "The Economic Interdependence of Contiguous Border Cities: The Twin City Multiplier." *Annals of Regional Science* 13 (1): 23–28.
- Laeven, Luc, and Christopher Woodruff. 2007. "The Quality of the Legal System, Firm Ownership, and Firm Size." *Review of Economics and Statistics* 89 (4): 601–14.
- Lall, Somik V. 2005. "City Performance and Policy Actions." In *Inputs for a Strategy of Cities in Brazil*, ed. World Bank. Washington, DC: World Bank.
- Lall, Somik V., Uwe Deichmann, Mattias K. A. Lundberg, and Nazmul Chaudhury. 2004. "Tenure, Diversity, and Commitment: Community Participation for Urban Service Provision." *Journal of Development Studies* 40 (3): 1–26.
- Lall, Somik V., Elizabeth Schroeder, and Emily Schmidt. 2008. "Geographically Prioritizing Infrastructure Improvements to Accelerate Growth in Uganda." World Bank, Washington, DC.
- Lall, Somik V., Harris Selod, and Zmarak Shalizi. 2006. "Rural-Urban Migration in Developing Countries: A Survey of Theoretical Predictions and Empirical Findings." Policy Research Working Paper 3915, World Bank, Washington, DC.
- Lall, Somik V., Hyoung Gun Wang, and Uwe Deichmann. 2008. "Infrastructure and City Competitiveness in India." Policy Research Working Paper, World Bank, Washington, DC.
- Land Enquiry Commission. 1914. *The Land*, vol. II. London: Hodder and Stoughton.
- Landes, David S. 1998. *The Wealth and Poverty of Nations: Why Some Are So Rich and Some So Poor*. New York: W. W. Norton.
- Lane, C. B. 1860. *Railway Communication in London and the Thames Embankment*. London: James Ridgway.
- Lanne, Markku, and Matti Liski. 2003. "Trends and Breaks in Per-Capita Carbon Dioxide Emissions, 1870–2028." Working Paper 0302, Center for Energy and Environmental Policy Research, Cambridge, MA.
- Layke, Christian, and Stephen Adam. 2008. "Spatial Allocation of Public Expenditures in Nigeria." Background paper for the WDR 2009.
- Leamer, Edward E. 2007. "A Flat World, a Level Playing Field, a Small World After All, or None of the Above? A Review of Thomas L. Friedman's *The World Is Flat*." *Journal of Economic Literature* 45 (1): 83–126.
- Leamer, Edward E., and Michael Storper. 2001. "The Economic Geography of the Internet Age." *Journal of International Business Studies* 32 (4): 641–65.
- Lebergott, Stanley. 1964. *Manpower in Economic Growth: The American Record since 1800*. New York: McGraw Hill.
- Lederman, Daniel, William F. Maloney, and Luis Servén. 2005. *Lessons from NAFTA for Latin America and the Caribbean*. Washington, DC, and Palo Alto, CA: World Bank and Stanford University Press.
- Lee, Annabel. 2008. "A History of Korea's Spatial Transformation and Economic Growth." Washington, DC.
- Lei, Ding, and Kingsley E. Haynes. 2004. "The Role of Telecommunications Infrastructure in Regional Economic Growth of China." Paper presented at the Telecommunications Policy Research Conference, Washington, DC.
- Leigland, James, and Andrew Roberts. 2007. "The African Project Preparation Gap." Note 18.
- Levinsohn, James, and Amil Petrin. 1999. "When Industries Become More Productive, Do Firms?" NBER Working Paper 6893, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Levinson, Marc. 2006. *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Limão, Nuno, and Anthony J. Venables. 2001. "Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade." *World Bank Economic Review* 15 (3): 451–79.
- Linden, Greg, Kenneth L. Kraemer, and Jason Dedrick. 2007. "Who Captures Value in a Global Innovation System? The Case of the Apple's iPod." Personal Computing Industry Center, Irvine, CA.
- Linn, F. Johannes, and David Tiomkin. 2006. "The New Impetus toward Economic Integration between Europe and Asia." *Asia Europe Journal* 4 (1): 31–41.
- Lipsey, Richard G., and Alice Nakamura, eds. 2006. *Services Industries and the Knowledge-Based Economy*. Calgary, Canada: University of Calgary Press.
- Little, Peter D. 2007. "Unofficial Cross-Border Trade in Eastern Africa." Paper presented at the Staple Food Trade and Market Policy Options for Promoting Development in Eastern and Southern Africa, Rome.
- Lösch, Auguste. 1940. *The Economics of Location*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Lucas, Robert E. Jr. 1988. "On the Mechanics of Economic Development." *Journal of Monetary Economics* 22 (1): 3–42.
- . 2004. "Life Earnings and Rural-Urban Migration." *Journal of Political Economy* 112 (S1): S29–S59.
- . 2007. "Trade and the Diffusion of the Industrial Revolution." NBER Working Paper 13286, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Lucas, Robert E. B. 1997. "Internal Migration in Developing Countries." In *Handbook of Population and Family Economics*, ed. Mark Rosenzweig and Oded Stark. Amsterdam: North-Holland.
- . 2003. "Migration and Lagging Regions." Boston University, Boston. Processed.
- . 2006. "Migration and Economic Development in Africa: A Review of Evidence." *Journal of African Economies* 15 (2): 337–95.
- Luo, Xubei. 2004. "The Role of Infrastructure Investment Location in China's Western Development." Policy Research Working Paper 3345, World Bank, Washington, DC.
- Lutz, Vera. 1962. *Italy: A Study in Economic Development*. London: Oxford University Press.
- Lynch, Sarah N., and Eugene Mulero. 2007. "Williamsburg's Most Recent Reinvention: The Makeover in Brooklyn." *The Cooperator*. Nov., 2007.

- Lysenko, A. J., and I. N. Semashko. 1968. "Geography of Malaria: A Medico-Geographic Profile of an Ancient Disease [in Russian]." In *Medicinskaja Geografija*, ed. A. W. Lebedew. Moscow: Russian Academy of Sciences.
- Mackay, C. J. 1999. "Housing Policy in South Africa: The Challenge of Delivery." *Housing Studies* 14 (3): 387–99.
- MacMillan, Margaret. 2002. *Paris 1919: Six Months That Changed the World*. New York: Random House.
- Maddison, Angus. 2006. *The World Economy*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- . 2008a. *The World Economy: Volume 1: A Millennial Perspective*. Paris: OECD.
- . 2008b. "World Population, GDP, and Per Capita GDP, 1–2003 AD." University of Gröningen Growth and Development Centre, Gröningen, Netherlands.
- Malaysia Economic Planning Unit. 2008. *Malaysia Achieving the MDGs*. Kuala Lumpur: Malaysia Economic Planning Unit, Primer Minister's Office.
- Malinowski, Matthew. 2007. "Cold Snap Prompts Chile to Seek Gas Deal with Old Foe Bolivia." *Christian Science Monitor*, August 8.
- Margo, Robert A. 1988. "Schooling and the Great Migration." NBER Working Paper 2697, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- . 2000. *Wages and Labor Markets in the United States, 1820–1860*. Chicago: University of Chicago Press.
- . 2004. "The North-South Wage Gap, Before and After the Civil War." In *Slavery in the Development of the Americas*, ed. David Eltis, Frank D. Lewis, and Kenneth L. Sokoloff. New York: Cambridge University Press.
- Markussen, T. Forthcoming. "Property Rights, Productivity, and Common Property Resources: Insights from Rural Cambodia." *World Development*.
- Marland, Gregg, Tom Boden, and Robert Andres. 2007. "National CO<sub>2</sub> Emissions from Fossil-Fuel Burning, Cement Manufacture, and Gas Flaring: 1751–2004." Carbon Dioxide Information Analysis Center, Oakridge National Laboratory, Oak Ridge, TN.
- Marshall, Alfred. 1890. *Principles of Economics*. London: Macmillan.
- Martin, Philippe. 2005. "The Geography of Inequalities in Europe." *Swedish Economic Policy Review* 12: 83–108.
- Martin, Philippe, Thierry Mayer, and Mathias Thoenig. 2008. "Civil Wars and International Trade." *Journal of the European Economic Association* 6 (2–3): 541–50.
- Martin, Ronald L. 2005. "Centralized Versus Decentralized Financial Systems: Is There a Case for Local Capital Markets?" Paper presented at the Cambridge-MIT Institute Conference on Venture Capital, Finance and Regional Development, Cambridge, U.K., June 17.
- Martinez-Galarraga, Julio. 2007. "New Estimates on Regional GDP in Spain, 1860–1930." Working Paper 177, Universitat de Barcelona Espai de Recerca en Economia, Barcelona.
- Martínez-Zarzoso, Inmaculada, L. García-Menéndez, and C. Suárez-Burguet. 2003. "Impact of Transport Costs on International Trade: The Case of Spanish Ceramic Exports." *Maritime Economics and Logistics* 5 (2): 179–98.
- Martínez-Zarzoso, Inmaculada, and Laura Marquez-Ramos. 2007. "The Effect of Trade Facilitation on Sectoral Trade." Working Paper 167, Ibero-America Institute for Economic Research, Göttingen, Germany.
- Martins, Joaquim Oliveira, Stefano Scarpetta, and Dirk Pilat. 1996. "Mark-up Ratios in Manufacturing Industries: Estimates for 14 OECD Countries." Working Paper 162, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris.
- Massey, Douglas S. 1988. "International Migration and Economic Development in Comparative Perspective." *Population and Development Review* 14 (3): 383–413.
- . 2003. "Patterns and Processes of International Migration in the 21st Century." Paper presented at the Conference on African Migration in Comparative Perspective, Johannesburg.
- Maurel, Françoise, and Béatrice Sédillot. 1999. "A Measure of the Geographic Concentration in French Manufacturing Industries." *Regional Science and Urban Economics* 29 (5): 575–604.
- Mayer, Thierry. 2008. "Market Potential and Development." Background paper for the WDR 2009.
- McCallum, John. 1995. "National Borders Matter: Canada-U.S. Regional Trade Patterns." *American Economic Review* 85 (3): 615–23.
- McCann, Philip. 2001. *Urban and Regional Economics*. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- McCrae, Ian. 2006. "Uncertainties in Road Transport Emissions in Developing Countries." HM Treasury, London.
- McInnis, R. Marvin. 1966. "Regional Income Differentials in Canada, 1911–1961." *Journal of Economic History* 26 (4): 586–88.
- McKenzie, David J. 2001. "The Impact of Capital Controls on Growth Convergence." *Journal of Economic Development* 26 (1): 1–25.
- . 2007. "Paper Walls Are Easier to Tear Down: Passport Costs and Legal Barriers to Emigrations." *World Development* 35 (11): 2026–39.
- McKenzie, David J., and Hillel Rapoport. 2007. "Self-Selection Patterns in Mexico-U.S. Migration: The Role of Migration Networks." Policy Research Working Paper 4118, World Bank, Washington, DC.
- Meade, James E. 1956. "The Theory of Customs Union." *American Economic Review* 46 (4): 724–26.
- Melitz, J. Marc. 2003. "The Impact of Trade on Intra-industry Reallocations and Aggregate Industry Productivity." *Econometrica* 71 (6): 1695–725.
- Mera, Koichi. 1973. "Regional Production Function and Social Overhead Capital: An Analysis of the Japanese Case." *Regional and Urban Economics* 3 (2): 157–86.
- Metzger, Jacob. 1974. "Railroad Development and Market Integration: The Case of Tsarist Russia." *Journal of Economic History* 34 (3): 529–50.
- Meybeck, Michel, Pamela Green, and Charles Vorosmarty. 2001. "A New Typology for Mountains and Other Relief Classes." *Mountain Research and Development* 21 (1): 34–45.

- Meyer, Balthasar H. 1917. *History of Transportation in the United States before 1860*. Washington, DC: Carnegie Institution of Washington.
- Miguel, Edward, Shanker Satyanath, and Ernest Sergenti. 2004. "Economic Shocks and Civil Conflict: An Instrumental Variables Approach." *Journal of Political Economy* 112 (4): 725–53.
- Milanovic, Branko. 2005. *Worlds Apart. Measuring International and Global Inequality*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Miles, Alice. 2007. "What's That Whimpering from the Fields?" *London Times*, July 17.
- Mills, Edwin S., and James MacKinnon. 1973. "Notes on the New Urban Economics." *Bell Journal of Economics and Management Science* 4(2):593–601.
- Minot, Nicholas, Bob Baulch, and Michael Epprecht. 2003. *Poverty and Inequality in Vietnam: Spatial Patterns and Geographic Determinants*. Washington, DC: International Food Policy Research Institute and Inter-ministerial Poverty Mapping Task Force.
- Mints, A. A. 1974. *Prognoznaya Hypoteza Razvitiya Narodnogo Khozyastva Evropeyskoy Chasti SSSR [A Forecast Hypothesis of the Development of the European USSR Economy]*. Moscow: Resursy, Sreda, Rasselenie, Nauka.
- Mitchell, Brian R. 1964. "The Coming of the Railway and the United Kingdom Economic Growth." *Journal of Economic History* 24 (3): 315–36.
- Mohammed, Saif I., and Jeffrey G. Williamson. 2004. "Freight Rates and Productivity Gains in British Tramp Shipping, 1869–1950." *Explorations in Economic History* 41 (2): 172–203.
- Montenegro, Claudio E., and Maximilian L. Hirn. 2008. "A New Disaggregated Set of Labor Market Indicators Using Standardized Household Surveys from Around the World." Background paper for the WDR 2009.
- Moomaw, Ronald L. 1981. "Productivity and City Size: A Critique of the Evidence." *Quarterly Journal of Economics* 96 (4): 675–88.
- . 1983. "Is Population Scale a Worthless Surrogate for Business Agglomeration Economies?" *Regional Science and Urban Economics* 13 (4): 525–45.
- Moreno, Ramón, and Bharat Trehan. 1997. "Location and the Growth of Nations." *Journal of Economic Growth* 2 (4): 399–418.
- Moretti, Enrico. 2004a. "Estimating the Social Return to Higher Education: Evidence from Longitudinal and Repeated Cross-Sectional Data." *Journal of Econometrics* 121 (1–2): 175–212.
- . 2004b. "Workers' Education, Spillovers, and Productivity: Evidence from Plant-Level Production Functions." *American Economic Review* 94 (3): 656–90.
- Morrisson, Christian, and Fabrice Murtin. 2005. "The World Distribution of Human Capital, Life Expectancy and Income: A Multi-dimensional Approach." London School of Economics, London.
- Mukherjee, Andy. 2007. "India's Answer to Shenzhen Needs Political Will." *Bloomberg.com*, March 15.
- Mumford, Lewis. 1963. *The Highway and the City*. New York: Harcourt Brace and World Bank.
- Mutlu, Servet. 1991. "Regional Disparities, Industry and Government Policy in Japan." *Development and Change* 22 (3): 547–86.
- N'Dulu, Benno J. 2001. "From Vision to Reality of African Economic Integration: Priority Actions and the Institutional Framework for the Way Forward." World Bank, Washington, DC.
- N'Guessan, Koffi, and Bassirou Chitou. 2006. "ENSEA of Abidjan: in the Heart of Statistical Training in Francophone Africa." *African Statistical Journal* 2: 151–56.
- Nabi, Ijaz, and Anjum Nasim. 2001. "Trading with the Enemy: A Case for Liberalizing Pakistan-India Trade." In *Regionalism and Globalization: Theory and Practice*, ed. Sajal Lahiri. New York: Routledge.
- Naisbitt, John. 1995. *The Global Paradox*. New York: Avon Books.
- Nakajima, Tomio. 1982. *Public Investment: Theory and Practice*. Tokyo: Gyosei.
- Nakamura, Ryohei. 1985. "Agglomeration Economies in Urban Manufacturing Industries: A Case of Japanese Cities." *Journal of Urban Economics* 17 (1): 108–24.
- Nam, Charles B., William J. Serow, and David F. Sly. 1990. *International Handbook on Internal Migration*. New York: Greenwood Press.
- Naqvi, Zareen F., and Philip Schuler. 2007. *The Challenges and Potential of Pakistan-India Trade*. Washington, DC: World Bank.
- Naudé, Wim A. 2007. "Geography and Development in Africa: Overview and Implications for Regional Cooperation." WIDER Working Paper Series 2007/03, United Nations, Helsinki.
- Naudé, Wim A., and W. F. Krugell. 2006. "Sub-national Growth Rate Differentials in South Africa: An Econometric Analysis." *Papers in Regional Science* 85 (3): 443–57.
- Naudé, Wim A., and Marianne Matthee. 2007. "The Significance of Transport Costs in Africa." United Nations University, Tokyo. Processed.
- Ndulu, Benno J., Lopamudra Chakraborty, Lebohang Lijane, Vijaya Ramachandran, and Jerome Wolgin. 2007. *Challenges of African Growth: Opportunities, Constraints and Strategic Directions*. Washington, DC: World Bank.
- Negri, Mariano, and Guido Porto. 2007. "Burley Tobacco Clubs in Malawi: Non-market Institutions for Export." World Bank, Washington, DC.
- Negroponce, Nicholas. 1995. *Being Digital*. New York: Vintage Books.
- Nelson, Andrew. 2008. "Accessibility Model and Population Estimates." Background paper for the WDR 2009.
- Nesslein, Thomas S. 2003. "Markets versus Planning: An Assessment of the Swedish Housing Model in the Post-War Period." *Urban Studies* 40 (7): 1259–82.
- Neumayer, Eric. 2006. "Unequal Access to Foreign Spaces: How States Use Visa Restrictions to Regulate Mobility in a Globalised World." Paper presented at the Annual Meeting of the International Studies Association, San Diego, CA.
- Neuwirth, Robert. 2007. "Security of Tenure in Istanbul: The Triumph of the 'Self-Service' City." United Nations Habitat. Case study prepared for Enhancing Urban Safety and Security, Global Report on Human Settlements 2007.

- Nigeria National Bureau of Statistics. 2004. *National Nigeria Living Standard Survey (NLSS)*. Abuja: Nigeria National Bureau of Statistics.
- . 2006. *Poverty Profile for Nigeria*. Abuja: National Bureau of Statistics, Federal Republic of Nigeria.
- Nikomborirak, Deunden. 2007. "Liberalization of Air Transport and Competition Concerns in ASEAN." In *Market Access, Trade in Transport Services and Trade Facilitation*, ed. OECD/ECMT. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Nordas, Hildegunn Kyvik, Enrico Pinali, and Massimo Gelo Grosso. 2006. "Logistics and Time as a Trade Barrier." Trade Policy Working Paper 35, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris.
- Nordhaus, William D. 2006. "Geography and Macroeconomics: New Data and New Findings." *Proceedings of the National Academy of Science* 103 (10): 3510–17.
- Nordhaus, William D., and Joseph Boyer. 2000. *Warming the World: Economic Models of Global Warming*. Cambridge, MA: MIT Press.
- North, Douglass C. 1971. "Institutional Change and Economic Growth." *Journal of Economic History* 31 (1): 118–25.
- O'Gorman, Marvin. 1939a. "Square Deals for London Traffic: A Study of London's Traffic Problem with Suggested Solutions. Part 1." *Highways and Bridges*, March 29.
- . 1939b. "Square Deals for London Traffic: A Study of London's Traffic Problem with Suggested Solutions. Part 2." *Highways and Bridges*, April 5.
- O'Rourke, Kevin H., and Jeffrey Williamson. 1994. "Late Nineteenth-Century Anglo-American Factor-Price Convergence: Were Heckscher and Ohlin Right?" *Journal of Economic History* 54 (4): 892–916.
- Obstfeld, Maurice, Jay C. Shambaugh, and Alan M. Taylor. 2004. "Monetary Sovereignty, Exchange Rates, and Capital Controls: The Trilemma in the Interwar Period." NBER Working Paper 10393, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Obstfeld, Maurice, and Alan M. Taylor. 2002. "Globalization and Capital Markets." NBER Working Paper 8846, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Offer, A. 1981. *Property and Politics, 1870–1914*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Office of the Deputy Prime Minister. 2003. *Cities, Regions, and Competitiveness*. London: Office of the Deputy Prime Minister.
- Oh, Jinhwan. 2008. "Korea: A Case Study of 1D-2D-3D Areas." Background note for the WDR 2009.
- . 2008. "Spatially Blind and Connective Policies in a 1D Region: The Case of Eumseong County in South Korea." Background note for the WDR 2009.
- Ohmae, Kenichi. 1990. *The Borderless World: Power and Strategies in the Interlinked Economy*. New York: Harper Business.
- Okuma, Ichiro, ed. 1980. *Readings in Public Finance*. Tokyo: Toyo Kenzai Shinposya.
- Openshaw, Stan, and Paul Taylor. 1979. "A Million or So Correlation Coefficients: Three Experiments on the Modifiable Areal Unit Problem." In *Statistical Applications in the Spatial Sciences*, ed. Neil Wrigley. London: Pion.
- Oppenheimer, Andrés. 2008. "Latin America Is Lagging. Someone Tells Its Leaders." *Washington Post*, January 13.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). 2003. *Place-Based Policies for Rural Development: The Micro-Regions Strategy, Mexico (Case Study)*. Background paper for the OECD's Horizontal Review of Place-Based Policies for Development, Paris.
- . 2006. *Territorial Reviews: Competitive Cities in the Global Economy*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- . 2007. *OECD: Regions at a Glance*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Orwell, George. 1937. *The Road to Wigan Pier*. London: Victor Gollancz.
- Overseas Development Institute. 2006. *What's Next in International Development?* London: Overseas Development Institute.
- Owen, Nicholas. 1983. *Economies of Scale, Competitiveness, and Trade Patterns within the European Community*. Oxford, U.K.: Clarendon Press.
- Özden, Caglar, and Maurice Schiff. 2007. *International Migration, Economic Development and Policy*. Washington, DC: World Bank.
- Paci, Pierella, Erwin R. Tiongson, Mateusz Walewski, Jacek Liwinski, and Maria M. Stoilkova. 2007. "Internal Labor Mobility in Central Europe and the Baltic Region." Policy Research Working Paper 105, World Bank, Washington, DC.
- Packard, Truman. 1997. "Adjustment, Migration and Economic Informality in Latin America." M.S. Economic for Development thesis, Queen Elizabeth House, University of Oxford.
- Paillacar, Rodrigo. 2007. "Market Potential and Worker Heterogeneity as Determinants of Brazilian Wages." Université de Paris I Panthéon-Sorbonne. Paris.
- Pakenham, Thomas. 1992. *The Scramble for Africa*. New York: Harper Collins.
- Palacin, Jose, and Robert C. Shelburne. 2005. "The Private Housing Market in Eastern Europe and the CIS." Working Paper 2005-5, United Nations Commission for Europe, Geneva.
- Pallage, Stéphane, and Michel A. Robe. 2003. "On the Welfare Cost of Economic Fluctuation in Developing Countries." *International Economic Review* 44 (2): 677–98.
- Park, Sam Ock. Forthcoming. "A History of Korea's Spatial Transformation and Economic Growth." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Parsons, Christopher R., Ronald Skeldon, Terrie L. Walmsley, and L. Alan Winters. 2007. "Quantifying International Migration: A Database of Bilateral Migrant Stocks." In *International Migration, Economic Development and Policy*, ed. Caglar Özden and Maurice Schiff. Washington, DC: World Bank.
- Paul, Catherine J. Morrison, and Donald S. Siegel. 1999. "Scale Economies and Industry Agglomeration Externalities: A Dynamic Cost Function Approach." *American Economic Review* 89 (1): 272–90.

- Pedersen, P. O. 1990. "The Role of Small Rural Towns in Development." In *Small Town Africa, Seminar Proceedings No. 23*, ed. Jonathan Baker. Uppsalla: Scandinavian Institute of African Studies.
- Peng, Zhong-Ren, Yi Zhu, and Shunfeng Song. 2008. "Mobility of the Chinese Urban Poor: A Case Study of Hefei City." *Chinese Economy* 41 (1): 36–57.
- Phillips, Truman P., Daphne S. Taylor, Lateef Sanni, and Malachy O. Akoroda. 2004. *The Global Cassava Development Strategy*. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations.
- Policy Research Institute for Land, Infrastructure Transport, and Tourism Research. 2001. *Discussion on Equity and Social Capital Improvement*. Tokyo: Policy Research Institute for Land, Infrastructure, Transport, and Tourism.
- Poncet, Sandra. 2005. "A Fragmented China: Measures and Determinants of Chinese Domestic Market Integration." *Review of International Economics* 13 (3): 409–30.
- . 2006. "Provincial Migration Dynamics in China: Borders, Costs, and Economic Motivations." *Regional Science and Urban Economics* 36 (3): 385–98.
- Prateen, Cliff. 1988. "Survey of the Economies of Scale." Economic Papers 67, Commission of the European Communities, Brussels.
- PricewaterhouseCoopers. 2007. *Which Are the Largest City Economies in the World and How Might This Change by 2020?* London PricewaterhouseCoopers: UK Economic Outlook.
- Pritchett, Lant. 2006. *Let Their People Come: Breaking the Gridlock on Global Labor Mobility*. Washington, DC: Center for Global Development.
- Public Administration Research and Consultation Centre. 2004. *Egypt Millennium Development Goals: Second Country Report*. Cairo: United Nations and Egypt Ministry of Planning.
- Pucher, John, Nisha Korattyswaropam, Neha Mittal, and Neenu Ittyerah. 2005. "Urban Transport Crisis in India." *Transport Policy* 12 (3): 185–98.
- Puga, Diego. 2002. "European Regional Policies in Light of Recent Location Theories." *Journal of Economic Geography* 2 (4): 373–406.
- Puga, Diego, and Anthony J. Venables. 1999. "Agglomeration and Economic Development: Import Substitution vs. Trade Liberalization." *Economic Journal* 109 (455): 292–311.
- Quah, Danny T. 1996. "Twin Peaks: Growth and Convergence in Models of Distribution Dynamics." *Economic Journal* 106 (437): 1045–55.
- Quinn, Dennis P., and A. María Toyoda. 2006. "Does Capital Account Liberalization Lead to Growth?" Georgetown University, Washington, DC.
- Rajan, Raghuram, and Shang-Jin Wei. 2004. "The Non-Threat That Is Outsourcing." *Business Times (Singapore)*.
- Ratha, Dilip, and William Shaw. 2007. "South-South Migration and Remittances." Working Paper 102, World Bank, Washington, DC.
- Ratha, Dilip, and Zhimei Xu. 2008. *Migration and Remittances Factbook 2008*. Washington, DC: World Bank.
- Rauch, James E. 1993. "Productivity Gains from Geographic Concentration of Human Capital: Evidence from the Cities." *Journal of Urban Economics* 34 (3): 380–400.
- . 1999. "Networks versus Markets in International Trade." *Journal of International Economics* 48 (1): 7–35.
- Ravallion, Martin. 2007. "Inequality Is Bad for the Poor." In *Inequality and Poverty Re-Examined*, ed. Steven Jenkins and John Micklewright. New York: Oxford University Press.
- Ravallion, Martin, and Dominique van de Walle. 2006a. "Does Rising Landlessness Signal Success or Failure for Vietnam's Agricultural Transition?" Policy Research Working Paper 3871, World Bank, Washington, DC.
- . 2006b. "Land Reallocation in an Agrarian Transition." *Economic Journal* 116 (514): 924–42.
- Redding, Stephen J., and Anthony J. Venables. 2004. "Economic Geography and International Inequality." *Journal of International Economics* 62 (1): 53–82.
- Rephann, Terance, and Andrew Isserman. 1994. "New Highways as Economic Development Tools: An Evaluation Using Quasi-Experimental Matching Methods." *Regional Science and Urban Economics* 24 (6): 723–51.
- Reporters without Borders for Press Freedom. 2007. *Freedom of the Press Worldwide in 2007*. Paris: Reporters without Borders for Press Freedom.
- Revenue Mobilization Allocation and Fiscal Commission. 2003. *States and Local Governments 2003 Revenue Allocation Indices*. Abuja, Nigeria: Revenue Mobilization Allocation and Fiscal Commission.
- Richter, K., R. van der Weide, and Phonesaly Souksavath. 2005. *Lao PDR Poverty Trends 1992/93–2002/03*. Washington, DC: National Statistics Centre and World Bank.
- Roberts, Leslie, and Martin Enserink. 2007. "María: Did They Really Say ... Eradication?" *Science* 318 (5856): 1544–45.
- Roberts, Mark. 2004. "The Growth Performances of the GB Counties: Some New Empirical Evidence for 1977–1993." *Regional Studies* 38 (2): 149–65.
- Roberts, Mark, and Uwe Deichmann. 2008. "Regional Spillover Estimation." Background paper for the WDR 2009.
- Robles, Marcos. 2003. *Estimación de Indicadores de pobreza y Desigualdad a Nivel Municipal en Honduras*. Tegucigalpa: BID-MECOVI and Instituto Nacional de Estadísticas de Honduras.
- Rodríguez, Francisco, and Dani Rodrik. 2000. "Trade Policy and Economic Growth: A Skeptic's Guide to the Cross-National Evidence." In *NBER Macroeconomics Annual 2000*, ed. Ben S. Bernanke and Kenneth Rogoff. Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research.
- Rodríguez, Jorge. 2004. "Migración Interna en América Latina y el Caribe: Estudio Regional del Período 1980–2000." Serie Población y Desarrollo 50, ECLAC, Santiago.
- Rodríguez-Pose, Andrés, and Ugo Fratesi. 2004. "Between Development and Social Policies: The Impact of European Structural Funds in Objective 1 Regions." *Regional Studies* 38 (1): 97–113.
- Rodrik, Dani, Arvind Subramanian, and Francesco Trebbi. 2004. "Institutions Rule: The Primacy of Institutions over Geography

- and Integration in Economic Development.” *Journal of Economic Growth* 9 (2): 131–65.
- Roeger, Werner. 1995. “Can Imperfect Competition Explain the Difference between Primal and Dual Productivity Measures? Estimates for U.S. Manufacturing.” *Journal of Political Economy* 103 (2): 316–30.
- Rohwedder, Cecilie, and Keith Johnson. 2008. “Pace-Setting Zara Seeks More Speed to Fight Its Rising Cheap-Chic Rivals.” *Wall Street Journal*, February 20.
- Rolfes, L. Jr. 2002. “Making the Legal Basis for Private Land Rights Operational and Effective.” Paper presented at the World Bank Regional Land Policy Workshop, Budapest, April 6.
- Romer, Paul M. 1986. “Increasing Returns in Long-Run Growth.” *Journal of Political Economy* 94 (5): 1002–37.
- . 1990. “Endogenous Technological Change.” *Journal of Political Economy* 98(5):71–102.
- . 1994. “The Origins of Endogenous Growth.” *Journal of Economic Perspectives* 8 (1): 3–22.
- Rose, Andrew K. 2005. “Cities and Countries.” Discussion Paper 5235, Centre for Economic Policy Research, London.
- Rosenbloom, Joshua L., and William A. Sundstrom. 2003. “The Decline and Rise of Interstate Migration in the United States: Evidence from the IPUMS, 1850–1990.” NBER Working Paper 9857, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Rosenthal, Stuart S., and William C. Strange. 2001. “The Determinants of Agglomeration.” *Journal of Urban Economics* 50 (2): 191–229.
- . 2003. “Geography, Industrial Organization, and Agglomeration.” *Review of Economics and Statistics* 85 (2): 377–93.
- . 2004. “Evidence on the Nature and Sources of Agglomeration Economies.” In *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol. IV, ed. J. Vernon Henderson and Jacques Thisse. Amsterdam: North-Holland.
- Rossi-Hansberg, Esteban, and Mark L. J. Wright. 2007. “Urban Structure and Growth.” *Review of Economic Studies* 74(2):597–624.
- Rostow, Walt Whitman. 1960. *The Stages of Economic Growth*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Roy, Tirthankar. 2002. “Economic History and Modern India: Redefining the Link.” *Journal of Economic Perspectives* 16 (3): 109–30.
- Ruster, Jeff, and Ivo Imperato. 2003. *Slum Upgrading and Participation: Lessons from Latin America*. Washington, DC: World Bank.
- Sachs, Jeffrey D., and Pia Malaney. 2002. “The Economic and Social Burden of Malaria.” *Nature* 415 (6872): 680–5.
- Sahn, David E., and David C. Stifel. 2003. “Urban-Rural Inequality in Living Standards in Africa.” *Journal of African Economies* 12 (4): 564–97.
- Sakamaki, Tetsuro. 2006. “Regional Disparities and National Land Development Policy in East Asian Countries.” *Journal of Japan Bank for International Cooperation Institute* 29: 84–122.
- Sánchez, Ricardo J., Jan Hoffmann, Alejandro Micco, Georgina V. Pizzolitto, Martín Sgut, and Gordon Wilmsmeier. 2003. “Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs.” *Maritime Economics and Logistics* 5 (2): 199–218.
- Sandler, Todd. 2002. “Demand and Institutions for Regional Public Goods.” In *Regional Public Goods: From Theory to Practice*, ed. Antoni Estevadeordal, Brian Frantz, and Tam R. Nguyen. Washington, DC: Inter-American Development Bank and Asian Development Bank.
- Sandler, Todd, and Daniel M. Arce. 2002. “A Conceptual Framework for Understanding Global and Transnational Public Goods for Health.” *Fiscal Studies* 23 (2): 195–222.
- Santos, Georgina, and Blake Shaffer. 2004. “Preliminary Results of the London Congestion Charging Scheme.” *Public Work Management and Policy* 9 (2): 164–81.
- Sassen, Saskia. 1991. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Satterthwaite, David. 2007. “The Transition to a Predominantly Urban World and Its Underpinnings.” Paper presented at the UNU-WIDER International Workshop on Beyond the Tipping Point: Development in an Urban World, London, October 19.
- . 2008. “Expanding the Supply and Reducing the Cost of Land for Housing in Urban Areas in Low and Middle Income Nations.” Background note for the WDR 2009.
- Satterthwaite, David, Saleemul Hug, Mark Pelling, Hannah Reid, and Patricia Romero-Lankao. 2007. *Adapting to Climate Change in Urban Areas: The Possibilities and Constraints in Low and Middle Income Nations*. London: International Institute for Environment and Development.
- Schacter, Jason P. 2004. “Geographical Mobility: 2002 to 2003.” Current Population Report, U.S. Census Bureau, Washington, DC. March.
- Scherer, Frederic M. 1980. *Industrial Market Structure and Economic Performance*. Boston: Houghton Mifflin.
- Schiff, Maurice, and Caglar Özden. 2006. *International Migration, Remittances and the Brain Drain*. Washington, DC: World Bank and Palgrave Macmillan.
- Schiff, Maurice, and Yanling Wang. 2003. “Regional Integration and Technology Diffusion: The Case of North American Free Trade Agreement.” Policy Research Working Paper 3132, World Bank, Washington, DC.
- Schiff, Maurice, and L. Alain Winters. 2002. “Regional Cooperation and the Role of International Organizations and Regional Integration.” Policy Research Working Paper 2872, World Bank, Washington, DC.
- . 2003. *Regional Integration and Development*. New York: Oxford University Press.
- Schmertmann, Carl P. 1992. “Estimation of Historical Migration Rates from a Single Census: Interregional Migration in Brazil, 1900–1980.” *Population Studies* 46 (1): 103–20.
- Schneider, A., M. A. Friedl, and D. Potere. Forthcoming. “A New Map of Global Urban Extent from MODIS Data.” *Geophysical Research Letters*.

- Scholz, Stephan. 2006. "The POETICS of Industrial Carbon Dioxide Emissions in Japan: An Urban and Institutional Extension of the IPAT Identity." *Carbon Balance and Management* 1 (11): 1–10.
- Schwenning, Gustav. 1927. "An Attack on Shanghai Slums." *Social Forces* 6 (1): 125–31.
- Scott, Ian. 1982. *Urban and Spatial Development in Mexico*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University.
- Seeman, Helene Zuckerman, and Alanna Siegfried. 1978. "The Evolution of SoHo." In Helene Zuckerman Seeman and Alanna Siegfried, (eds.), *SoHo: A Guide*. New York, NY: Neal-Schuman Publishers, Inc.
- Segal, David. 1976. "Are There Returns to Scale in City Size?" *Review of Economics and Statistics* 58 (3): 339–50.
- Selod, Harris. 2007. "Land Policies and Urban Segregation." World Bank, Washington, DC.
- Shah, Anwar, and Chunli Shen. 2006. "The Reform of the Intergovernmental Transfer System to Achieve a Harmonious Society and a Level Playing Field for Regional Development in China." Policy Research Working Paper 4100, World Bank, Washington, DC.
- Shatz, Howard J., and Anthony J. Venables. 2005. "The Geography of International Investment." In *Oxford Handbook of Economic Geography*, ed. Gordon L. Clark, Meric S. Gertler, and Maryann P. Feldman. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Shaw, Dan. 2007. "Meatpacking District: What a Difference 38 Years Make." *The New York Times*, October 14.
- Shefer, Daniel. 1973. "Localization Economies in SMSAs: A Production Function Analysis." *Journal of Regional Science* 13 (1): 55–64.
- Shepherd, Ben, and John S. Wilson. 2006. "Road Infrastructure in Europe and Central Asia: Does Network Quality Affects Trade?" Policy Research Working Paper 4104, World Bank, Washington, DC.
- Showers, Victor. 1979. *World Facts and Figures*. Chichester, U.K.: John Wiley and Sons.
- Shukla, Vibhooti, and Oded Stark. 1986. "Urban External Economies and Optimal Migration." In *Migration, Human Capital, and Development*, ed. Oded Stark. Greenwich, CT: JAI Press.
- Sicsic, Pierre. 1992. "City-Farm Wage Gaps in Late Nineteenth-Century France." *Journal of Economic History* 52 (3): 675–95.
- Siegel, Fred. 1997. *The Future Once Happened Here: New York, D.C., L.A., and the Fate of America's Big Cities*. Florence, MA: Free Press.
- Simmons, Beth A. 2005. "Rules over Real Estate: Trade, Territorial Conflict, and International Borders as Institutions." *Journal of Conflict Resolution* 49 (6): 823–48.
- Sinai, Todd, and Joel Waldfoegel. 2004. "Geography and the Internet: Is the Internet a Substitute or Complement for Cities?" *Journal of Urban Economics* 56 (1): 1–24.
- Sinn, Hans-Werner, and Frank Westermann. 2001. "Two Mezzogiornos." NBER Working Paper 8125, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Skeldon, Ronald. 1986. "On Migration Patterns in India during the 1970s." *Population and Development Review* 12 (4): 759–79.
- Slaughter, Matthew J. 2001. "Trade Liberalization and Per Capita Income Convergence: A Difference-in-Differences Analysis." *Journal of International Economics* 55 (1): 203–28.
- Smith, Adam. 1976 [1776]. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Chicago: University of Chicago Press (Cannan's edition of the *Wealth of Nations* was originally published in 1904 by Methuen & Co. Ltd. First Edition in 1776).
- Smith, Donald F. Jr., and Richard Florida. 1994. "Agglomeration and Industrial Location: An Econometric Analysis of Japanese-Affiliated Manufacturing Establishments in Automotive-Related Industries." *Journal of Urban Economics* 36 (1): 23–41.
- Smith, P. J. 1989. "The Rehousing/Relocation Issue in an Early Slum Clearance Scheme: Edinburgh 1865–1885." *Urban Studies* 26 (1): 100–14.
- Snow, Robert W., Marlies Craig, Uwe Deichmann, and Karen Marsh. 1999. "Estimating Mortality, Morbidity, and Disability Due to Malaria among Africa's Non-Pregnant Population." *Bulletin of the World Health Organization* 77 (8): 624–40.
- Sobel, Robert. 2000. *How a Generation of Americans Created the World's Most Prosperous Society*. New York: St. Martin's Press.
- Söderbaum, Fredrik. 2001. "Institutional Aspects of the Maputo Development Corridor." Development Policy Research Unit Working Paper 9675, University of Cape Town, Cape Town, South Africa.
- Sohn, Jeongmok. 2003. *Seoul Dosi Hoek Iyagi [Seoul: The Story of Urban Planning]*. Seoul: Hanul.
- Sokoloff, Kenneth L., and Stanley L. Engerman. 2000a. "History Lessons: Institutions, Factor Endowments, and Paths of Development in the New World." *Journal of Economic Perspectives* 14 (3): 217–32.
- . 2000b. "Institutions, Factor Endowments, and Paths of Development in the New World." *Journal of Economic Perspectives* 14 (3): 217–32.
- Solow, Robert M. 1956. "A Contribution to the Theory of Economic Growth." *Quarterly Journal of Economics* 70 (1): 65–94.
- Sołtow, Lee. 1989. "The Rich and the Destitute in Sweden, 1805–1855: A Test of Tocqueville's Inequality Hypotheses." *Economic History Review* 42 (1): 43–63.
- Son, Dang Kim. Forthcoming. "Rural Development and Issues in Vietnam: Spatial Disparities and Some Recommendations." In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Sonobe, Tetsushi, and Keijiro Otsuka. 2006. *Cluster-Based Industrial Development: An East Asian Model*. Hampshire, U.K.: Palgrave Macmillan.
- Sophal, Chan, Tep Saravi, and Sarthi Acharya. 2001. "Land Tenure in Cambodia: A Data Update." Working Paper 19, Development Resource Institute, Phnom Penh.
- Soto, Raimundo, and Aristides Torche. 2004. "Spatial Inequality, Migration, and Economic Growth in Chile." *Cuadernos de Economía* 41 (124): 401–24.
- Sovannarith, So, Real Sopheap, Uch Utey, Sy Rathmony, Brett Ballard, and Sarthi Acharya. 2001. "Social Assessment of Land in Cambodia: A Field Study." Prepared for the Ministry of

- Land Management, Urban Planning, and Construction, Royal Government of Cambodia, Cambodia Development Resource Institute, Phnom Penh.
- SPARTECA. 1996. *Rules of Origin Requirements of the South Pacific Trade and Economic Co-operation Agreement*. Suva: South Pacific Regional Trade and Economic Co-operation Agreement, Forum Secretariat.
- Spence, A. Michael. 1976. "Product Selection, Fixed Costs, and Monopolistic Competition." *Review of Economic Studies* 43(2):217–35.
- Spolaore, Enrico, and Romain Wacziarg. 2005. "Borders and Growth." *Journal of Economic Growth* 10 (4): 331–86.
- Squire, Lyn. 1981. *Employment Policy in Developing Countries*. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Sri Lanka National Council for Economic Development, and UNDP. 2005. *Millennium Development Goals Country Report 2005: Sri Lanka*. Colombo: Sri Lanka National Council for Economic Development.
- Stewart, Dona J. 1996. "Cities in the Desert: The Egyptian New Town-Program." *Annals of the Association of American Geographers* 86 (3): 459–80.
- Stewart, Frances. 2008. "Horizontal Inequalities: A Neglected Dimension of Development." Queen Elizabeth House Working Paper 81, Oxford University, Oxford, U.K.
- Stinnett, Douglas M., Jaroslav Tir, Philip Schafer, Paul F. Diehl, and Charles Gochman. 2002. "The Correlates of War Project Direct Contiguity Data, Version 3." *Conflict Management and Peace Science* 19 (2): 58–66.
- Stockel, Sigrid. 2002. "Infant Mortality and Concepts of Hygiene: Strategies and Consequences in the Kaiserreich and the Weimar Republic—The Example of Berlin." *History of the Family* 7 (4): 601–16.
- Storper, Michael, and Anthony J. Venables. 2007. "Buzz: Face-to-Face Contact and the Urban Economy." In *Clusters, Networks and Innovation*, ed. Stefano Breschi and Franco Malerba. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Sveikauskas, Leo A. 1975. "The Productivity of Cities." *Quarterly Journal of Economics* 89 (3): 393–413.
- Sveikauskas, Leo A., John Gowdy, and Michael Funk. 1988. "Urban Productivity: City Size or Industry Size." *Journal of Regional Science* 28 (2): 185–202.
- Sveikauskas, Leo A., Peter M. Townroe, and Eric R. Hansen. 1985. "Intraregional Productivity Difference in Sao Paulo State Manufacturing Plants." *Weltwirtschaftliches Archiv* 121(4):722–40.
- Swan, Trevor W. 1956. "Economic Growth and Capital Accumulation." *Economic Record* 32 (2): 334–61.
- Swedish Council for Building Research. 1990. *Housing Research and Design in Sweden*. Stockholm: Swedish Council for Building Research.
- Tabuchi, Takatoshi. 1988. "Interregional Income Differentials and Migration: Their Interrelationships." *Regional Studies* 22 (1): 1–10.
- Taira, Koji. 1969. "Urban Poverty, Ragpickers, and the 'Ants' Villa' in Tokyo." *Economic Development and Cultural Change* 17 (2): 155–77.
- Taylor, Alan M. 1996. "International Capital Mobility in History: Purchasing-Power Parity in the Long Run." NBER Working Paper 5742, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Taylor, Alan M., and Jeffrey Williamson. 2006. "Convergence in the Age of Mass Migration." *European Review of Economic History* 1 (1): 27–63.
- Thanh, Hoang Xuan, Dang Nguyen Anh, and Cecilia Tacoli. 2005. "Livelihood Diversification and Rural-Urban Linkages in Vietnam's Red River Delta." IFPRI Working Paper 193, International Food Policy Research Institute, Washington, DC.
- Tiffen, Mary. 2003. "Transitions in Sub-Saharan Africa: Agriculture, Urbanization, and Income Growth." *World Development* 31 (8): 1343–66.
- Tilly, Richard H. 1990. *Vom Zollverein zum Industriestaat: Die wirtschaftlich-soziale Entwicklung Deutschlands 1834 bis 1914*. Munich, Germany: Deutscher Taschenbuch Verlag.
- Timmer, Ashley S., and Jeffrey G. Williamson. 1998. "Immigration Policy prior to the 1930s: Labor Markets, Policy Interactions, and Globalization Backlash." *Population and Development Review* 24 (4): 739–71.
- Timmins, Christopher. 2005. "Estimable Equilibrium Models of Locational Sorting and Their Role in Development Economics." *Journal of Economic Geography* 5 (1): 83–100.
- Tinbergen, J. 1952. *On the Theory of Economic Policy*. Amsterdam: North-Holland.
- Tobler, W. R. 1970. "A Computer Movie Simulating Urban Growth in the Detroit Region." *Economic Geography* 46 (Supplement): 234–40.
- Todaro, Michael P. 1969. "A Model of Labor Migration and Urban Unemployment in Less Developed Countries." *American Economic Review* 59 (1): 138–48.
- Toffler, Alvin. 1980. *The Third Wave*. New York: Bantam Books.
- Tol, Richard S. J. 2005. "The Marginal Damage Costs of Carbon Dioxide Emissions: An Assessment of the Uncertainties." *Energy Policy* 33 (16): 2064–74.
- Tolofari, Sonny R. 1986. *Open Registry Shipping: A Comparative Study of Costs Freight Rates*. New York: Routledge.
- Trackman, B., W. Fisher, and L. Salas. 1999. *The Reform of Property Registration Systems in Costa Rica: A Status Report*. Cambridge, MA: Law School Harvard University.
- Tschirley, David L., Jan J. Nijhoff, Pedro Arlindo, Billy Mwinga, Michael T. Weber, and Thomas S. Jayne. 2006. "Anticipating and Responding to Drought Emergencies in Southern Africa: Lessons from the 2002–2003 Experience." International Development Working Paper 89, East Lansing, MI.
- Turner, Michael. 1986. "English Open Fields and Enclosures: Retardation or Productivity Improvements." *Journal of Economic History* 46 (3): 669–92.
- Uchida, Hirotsugu, and Andrew Nelson. 2008. "Agglomeration Index: Towards a New Measure of Urban Concentration." Background paper for the WDR 2009.
- United Nations. 1949. *Demographic Yearbook 1948*. New York: United Nations.
- . 1952. *Demographic Yearbook 1952*. New York: United Nations.



- . 1969. *Growth of the World's Urban and Rural Population, 1920–2000*. New York: United Nations, Population Division.
- . 1970. “Unitization of Cargo.” Paper presented at the United Nations Conference on Trade and Development, Geneva.
- . 1997. *China Human Development Report 1997: Human Development and Poverty Reduction*. New York: United Nations Development Program.
- . 2001. “Istanbul+5: Reviewing and Appraising Progress Five Years after Habitat II in June 2001.” United Nations, New York.
- . 2004a. *Assessing Regional Integration in Africa*. Addis Ababa: United Nations Economic Commission for Africa.
- . 2004b. *State of the World's Cities Report 2004/2005*. Nairobi: United Nations.
- . 2005a. *Bringing Down Barriers: Regional Cooperation for Human Development and Human Security*. Bratislava: United Nations Development Programme.
- . 2005b. *China Human Development Report 2005: Development with Equity*. New York: United Nations Development Program.
- . 2006a. *State of the World's Cities 2006/7: The Millennium Development Goals and Urban Sustainability: 30 Years of Shaping the Habitat Agenda (UN Habitat)*. Nairobi: UN-Habitat.
- . 2006b. *The 2004 Vietnam Migration Survey: The Quality of Life of Migrants in Vietnam*. Hanoi: United Nations Population Fund.
- . 2006c. “World Urbanization Prospects: The 2005 Revision.” United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York.
- . 2007. “Trade and Development Report 2007: Regional Cooperation for Development.” Paper presented at the United Nations Conference on Trade and Development, New York.
- United Nations and African Union. 2006. *Assessing Regional Integration in Africa II: Rationalizing Regional Economic Communities*. Addis Ababa: United Nations Commission for Africa and African Union.
- U.S. Bureau of Transport Statistics. 2003. *America on the Go: U.S. Holiday Travel*. Washington, DC: U.S. Department of Transportation, Research, and Innovative Technology Administration.
- U.S. Census Bureau. 2002. *Demographic Trends in the 20th Century. Census 2000 Special Reports*. Washington, DC: U.S. Census Bureau.
- Uvalic, Milica. 1993. “The Disintegration of Yugoslavia: Its Costs and Benefits.” *Post-Communist Economies* 5 (3): 273–93.
- Van der Linde, Claas. 2003. “The Demography of Clusters: Findings from the Cluster Meta-Study.” In *Innovation Clusters and Interregional Competition*, ed. Johannes Broucker, Dirk Dohse, and Rudiger Soltwedel. Berlin: Springer.
- Vance, Colin, and Ralf Hedel. 2006. “On the Link between Urban Form and Automobile Use: Evidence from German Survey Data.” Working Paper 0048, Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung, Essen, Germany.
- Vargas-Hidalgo, Rafael. 1979. “The Crisis for the Andean Pact: Lessons for Integration among Developing Countries.” *Journal of Common Market Studies* 17 (3): 213–26.
- Venables, Anthony J. 2001. “Geography and International Inequalities: the Impact of New Technologies.” *Journal of Industry, Competition and Trade* 1 (2): 135–59.
- . 2003. “Winners and Losers from Regional Integration Agreements.” *Economic Journal* 113 (490): 747–61.
- . 2006. “Shifts in Economic Geography and Their Causes.” *Economic Review* 2006 (Q IV): 61–85.
- Venables, Anthony J., and Ravi Kanbur. 2005. *Spatial Inequality and Development, Overview of the UNU-WIDER Project*. New York: Oxford University Press.
- Victoria Transport Policy Institute. 2007. *Online TDM Encyclopedia*. Victoria, Canada: Victoria Transport Policy Institute.
- Vidler, Cam. 2008. “Turkey: A Case Study of 1D-2D-3D Areas.” Background note for the WDR 2009.
- Vigdor, Jacob L. 2006. “The New Promised Land: Black-White Convergence in the American South, 1960–2000.” NBER Working Paper 12143, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Villarreal, Roberto. 2005. “Regional Development Policies in Mexico.” Paper presented at the Sustainable Regional Policy and Planning Roundtable, Beijing, December 14.
- Viner, Jacob. 1950. *The Customs Union Issue*. New York: Carnegie Endowment of International Peace.
- von Hoffman, A. 1996. “High Ambitions: The Past and Future of American Low-Income Housing Policy.” *Housing Policy Debate* 7 (3): 423–46.
- Wandschneider, Tiago, and Pravas Mishra. 2003. *Rural Non-Farm Economy and Livelihood Enhancement*. Washington, DC: National Resources Institute.
- Ward, Doug. 2006. “Urbanization Is a World Concern.” *Vancouver Sun*, June 14.
- Warsh, David. 2006. *Knowledge and the Wealth of Nations: A Story of Economic Discovery*. New York: W.W. Norton and Company.
- Weber, Adna. 1899. *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics*. New York: Macmillan.
- Whalley, John, and Shunming Zhang. 2007. “A Numerical Simulation Analysis of (Hukou) Labour Mobility Restrictions in China.” *Journal of Development Economics* 83 (2): 392–410.
- Wheat, Leonard F. 1986. “The Determinants of 1963–77 Regional Manufacturing Growth: Why the South and West Grow.” *Journal of Regional Science* 26 (4): 635–59.
- Wheeler, David, and Ashoka Mody. 1992. “International Investment Location Decisions: The Case for U.S. Firms.” *Journal of International Economics* 33 (1–2): 57–76.
- Whittaker, D. Hugh. 1997. *Small Firms in the Japanese Economy*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Wilbur Smith Associates and United Nations. 1980. *Master Plan for Metropolitan Lagos*. New York: United Nations.
- Williams, Naomi, and Chris Galley. 1995. “Urban-Rural Differentials in Infant Mortality in Victorian England.” *Population Studies* 49 (3): 401–20.
- Williamson, Jeffrey. 1965. “Regional Inequality and the Process of National Development: A Description of the Patterns.” *Economic Development and Cultural Change* 13 (4): 1–84.

- . 1974. *Late Nineteenth Century American Development: A General Equilibrium History*. New York: Cambridge University Press.
- . 1982. "Was the Industrial Revolution Worth It? Disamenities and Death in 19th-Century British Towns." *Exploration in Economic History* 19 (3): 221–45.
- . 1987. "Did English Factor Markets Fail during the Industrial Revolution?" *Oxford Economic Papers* 39 (4): 641–78.
- . 1990. *Coping with City Growth during the British Industrial Revolution*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Wilson, John S., Xubei Luo, and Harry J. Broadman. 2006. "Trade and Transport Facilitation: European Accession and Capacity Building Priorities." Paper presented at the Transport and International Trade, Report of the 130th Round Table on Transport Economics, Paris.
- Wilson, John S., Catherine L. Mann, and Tsunehiro Otsuki. 2004. "Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective." Policy Research Working Paper 3224, World Bank, Washington, DC.
- Winston, Clifford. 1993. "Economic Deregulation: Days of Reckoning for the Microeconomists." *Journal of Economic Literature* 31 (3): 1263–89.
- Winters, L. Alain, and Pedro Martins. 2004. "When Comparative Advantage Is Not Enough: Business Costs in Small Remote Economies." *World Trade Review* 3 (3): 347–83.
- Wionczek, Miguel S. 1970. "The Rise and Decline of Latin American Economic Integration." *Journal of Common Market Studies* 9 (1): 49–66.
- Wisawaisuan, Nitinant. Forthcoming. "Spatial Disparities in Thailand: Does Government Policy Aggravate or Alleviate the Problem?" In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Wolf, Martin. 2004. *Why Globalization Works*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Woods, Robert. 2000. *The Demography of Victorian England and Wales*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Wordie, J. R. 1983. "The Chronology of English Enclosure, 1500–1914." *Economic History Review* 36 (4): 483–505.
- World Bank. 1977. *Spatial Development in Mexico*. Report No. 1081-ME. Washington, DC: World Bank.
- . 1980. *The Development of Regional Cities in Thailand*. Report No. 2900-TH. Washington, DC: World Bank.
- . 1998. *Public Expenditure for Poverty Alleviation in Northeast Brazil: Promoting Growth and Improving Services*. Washington, DC: World Bank.
- . 2002a. *Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review*. Washington, DC: World Bank.
- . 2002b. *From Natural Resources to the Knowledge Economy: Trade and Job Quality*. Washington, DC: World Bank, Latin American and Caribbean Region.
- . 2003a. *Trade, Investment, and Development in the Middle East and North Africa: Engaging with the World*. Washington, DC: World Bank.
- . 2003b. *World Bank Policy Research Report 2003: Land Policies for Growth and Poverty Reduction*. New York: Oxford University Press.
- . 2004a. *Global Economic Prospects 2005: Trade, Regionalism, and Development*. Washington, DC: World Bank.
- . 2004b. *World Development Report 2005: A Better Investment Climate for Everyone*. New York: Oxford University Press.
- . 2005a. *Brazil: Regional Economic Development—(Some) Lessons from Experience*. Washington, DC: World Bank.
- . 2005b. *Chile: Zonas Extremas Policies and Beyond—An Assessment of Costs and Impact with Recommendations of Avenues for Policy Reform*. Report No. 27357-CH. Washington, DC: World Bank.
- . 2005c. *Food Safety and Agricultural Health Standards: Challenges and Opportunities for Developing Country Exports*. Washington, DC: World Bank, PREM, and ARD.
- . 2005d. *Global Economic Prospects 2006. Economic Implications of Remittances and Migration*. Washington, DC: World Bank.
- . 2005e. *Growth, Poverty and Inequality: Eastern Europe and the Former Soviet Union*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006a. *At Home and Away: Expanding Job Opportunities for Pacific Islanders through Labour Mobility*. Washington, DC: World Bank, East Asia and Pacific Region.
- . 2006b. *Doing Business in 2007: How to Reform*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006c. *Governance, Investment Climate, and Harmonious Society: Competitiveness Enhancements for 120 Cities in China*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006d. *Housing Finance in Emerging Economies*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006e. *Labor Migration in the Greater Mekong Sub-Region, Synthesis Report Phase I*. Washington, DC: World Bank, Regional Office for East Asia and the Pacific.
- . 2006f. *Trends in Average Applied Tariff Rates in Developing and Industrial Countries, 1981–2005*. Washington, DC: World Bank, Development Research Group (digital file).
- . 2006g. *World Development Indicators 2006*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006h. *World Development Report 2007: Development and the Next Generation*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007a. *Accelerating Growth and Development in the Lagging Regions of India*. Washington, DC: World Bank, ESW Report.
- . 2007b. *Brazil: Inputs for a Strategy for Cities in Brazil*. Report No. 35749-BR. Washington, DC: World Bank.
- . 2007c. *Brazil: Measuring Poverty using Household Consumption*. Report No. 36358-BR. Washington, DC: World Bank, Poverty Reduction and Economic Management Sector Unit, Latin America, and the Caribbean Region.
- . 2007d. *Doing Business in 2008: Making a Difference*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007e. *East Asia and Pacific Update: Will Resilience Overcome Risk?* Washington, DC: World Bank.

- . 2007f. *Making Finance Work for Africa*. Washington, DC: World Bank, Africa Region.
- . 2007g. *Making the Most of Scarcity: Accountability for Better Water Management in the Middle East and North Africa*. Washington, DC: World Bank, Middle East and North Africa Region.
- . 2007h. *South Asia: Growth and Regional Integration*. New Delhi: World Bank.
- . 2007i. *World Bank Policy Research Report 2007: At Loggerheads? Agricultural Expansion, Poverty Reduction, and Environment in the Tropical Forests*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007j. *World Development Indicators 2007*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007k. *World Development Report 2008: Agriculture for Development*. Washington, DC: World Bank.
- . 2008a. “Iran: Spatial Patterns of Poverty and Economic Activity.” World Bank, Washington, DC.
- . 2008b. “Shrinking Distance: Identifying Priorities and Assessing Trade-offs for Territorial Development Policies—SDN Flagship Report, Spatial and Local.” World Bank, Washington, DC.
- . 2008c. *Transport for Development: The World Bank’s Transport Business Strategy for 2008–2012*. Washington, DC: World Bank.
- . 2008d. *Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors*. Washington, DC: World Bank.
- . 2008e. *Turkey: Country Economic Memorandum, Sustaining High Growth—Selected Issues*. Report No. 39194. Washington, DC: World Bank.
- Woronoff, Jon. 1972. *West African Wager*. Metuchen, NJ: Scarecrow Press.
- Wrigley, E. Anthony. 1985. “Urban Growth and Agricultural Change: England and the Continent in the Early Modern Period.” *Journal of Interdisciplinary History* 15 (4): 683–728.
- Xenos, Peter. 2004. “Demographic Forces Shaping Youth Populations in Asian Cities.” In *Youth Poverty, and Conflict in Southeast Asian Cities*, ed. Lisa Hanley, Blair Ruble, and Joseph Tulchin. Washington, DC: Woodrow Wilson International Center for Scholars.
- Yade, Mbaye, Anne Chohin-Kuper, Valerie Kelly, John Staatz, and James Tefft. 1999. “The Role of Regional Trade in Agricultural Transformation.” Paper presented at the Workshops on Structural Transformation in Africa, Nairobi.
- Yamauchi, Futoshi, Megumi Muto, Reno Dewina, and Sony Sumaryanto. Forthcoming. “Spatial Networks, Incentives, and the Dynamics of Village Economy: Evidence from Indonesia.” In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Yang, Dean. 2008. “International Migration, Remittances and Household Investment: Evidence from Philippine Migrants’ Exchange Rate Shocks.” *Economic Journal* 118 (528): 591–630.
- Yao, Yang. Forthcoming. “The Political Economy of Government Policies Toward Regional Inequality in China.” In *Reshaping Economic Geography in East Asia*, ed. Yukon Huang and Alessandro Magnoli Bocchi. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Yasuba, Yasukichi. 1978. “Freight Rates and Productivity in Ocean Transportation for Japan, 1875–1943.” *Explorations in Economic History* 15 (1): 11–39.
- Yemtsov, Ruslan. 2005. “Quo Vadis? Inequality and Poverty Dynamics across Russian Regions.” In *Spatial Inequality and Development*, ed. Ravi Kanbur and Anthony J. Venables. Oxford, U.K.: Oxford University Press.
- Yepes, Tito. 2008. “Inclusive Growth for Latin America.” World Bank, Washington, DC.
- Yepes, Tito, and Somik V. Lall. 2008. “Evaluating the Impact of Upgrading Informal Settlements on Land Markets: Evidence from Bogota.” World Bank, Washington, DC.
- Yoshino, Yutaka. 2008. “Domestic Constraints, Firm Characteristics, and Geographical Diversification of Firm-Level Manufacturing Exports in Africa.” Policy Research Working Paper 4575, World Bank, Washington, DC.
- Young, Allyn. 1928. “Increasing Returns and Economic Progress.” *Economic Journal* 38 (152): 527–42.
- Yuen, Belinda. 2004. “Planning Singapore Growth for Better Living.” In *Enhancing Urban Management in East Asia*, ed. Belinda Yuen and Mila Freire. Hampshire, U.K.: Ashgate Publishing.
- Yusuf, Shahid, and Kaoru Nabeshima. 2006. *Post-industrial East Asian Cities, Innovation for Growth*. Palo Alto, CA, and Washington, DC: World Bank and Stanford University Press.
- Zhu, Nong, and Xubei Luo. 2008. “Impact of Remittances on Rural Poverty and Inequality in China.” World Bank, East Asia and Pacific Regional Office, Washington, DC.



# Выборочные показатели

- Таблица А1 Географические показатели и данные о доступе
- Таблица А2 Урбанизация
- Таблица А3 Территориальное развитие
- Таблица А4 Международная интеграция
- Таблица А5 Другие показатели
- Источники и определения

## Выборочные показатели мирового развития

- Введение
- Классификация стран по регионам и уровню доходов, 2009 финансовый год
- Таблица 1 Основные показатели развития
- Таблица 2 «Цели ООН в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия»: борьба с бедностью и повышение уровня жизни
- Таблица 3 Экономическая деятельность
- Таблица 4 Торговля, помощь и финансы
- Таблица 5 Основные показатели по другим экономикам
- Технические примечания

Таблица А1 Географические показатели и данные о доступе

Экономика	Местоположение	Площадь страны (км <sup>2</sup> )	Пахотные земли (% площади страны)	Леса (% площади страны)	Береговая линия (км)	Сухопутная граница (км)	Аэропорты с взлетно-посадочной полосой с твердым (искусственным) покрытием (количество)	Порты и терминалы (количество)	Плотность железных дорог (железнодорожных путей на 100 км <sup>2</sup> )	Плотность дорог (дороги, км на 100 км <sup>2</sup> )	Среднее по стране расстояние до столицы (км)
Австралия	27 00 S 133 00 E	7 741 220	6,4	21,3	25 760	0	311	11	0,5	10,5	1 946
Австрия	47 20 N 13 20 E	83 870	16,8	46,8	0	2 562	25	0	7,7	162,4	204
Азербайджан	40 30 N 47 30 E	86 600	22,3	11,3	0	2 013	27	0	2,6	71,5	219
Албания	41 00 N 20 00 E	28 750	21,1	29,0	362	720	3	4	1,6	65,7	84
Алжир	28 00 N 3 00 E	2 381 740	3,2	1,0	998	6 343	52	9	0,2	4,5	1 108
Американское Самоа	14 20 S 170 00 W	200	10,0	90,0	116	0	2	1	..	..	7
Ангола	12 30 S 18 30 E	1 246 700	2,6	47,4	1 600	5 198	31	3	0,2	4,1	711
Андорра	42 30 N 1 30 E	470	2,1	34,2	0	120	0	0	..	..	10
Антигуа и Барбуда	17 03 N 61 48 W	440	18,2	20,5	153	0	2	1	..	264,8	30
Аргентина	34 00 S 64 00 W	2 780 400	10,2	12,1	4 989	9 861	154	8	1,2	14,6	971
Армения	40 00 N 45 00 E	29 800	17,6	10,0	0	1 254	11	0	3,0	27,1	87
Аруба	12 30 N 69 58 W	180	10,5	..	69	0	1	3	..	..	8
Афганистан	33 00 N 65 00 E	652 090	12,1	1,3	0	5 529	11	0	..	5,3	418
Багамские О-ва	24 15 N 76 00 W	13 880	0,8	51,4	3 542	0	29	3	..	..	230
Бангладеш	24 00 N 90 00 E	144 000	61,1	6,7	580	4 246	15	2	2,1	183,8	165
Барбадос	13 10 N 59 32 W	430	37,2	4,7	97	0	1	1	..	372,1	14
Бахрейн	26 00 N 50 33 E	710	2,8	0,0	161	0	3	2	..	492,7	25
Беларусь	53 00 N 28 00 E	207 600	26,3	38,0	0	2 900	41	0	2,7	45,0	185
Белиз	17 15 N 88 45 W	22 970	3,1	72,5	386	516	5	2	..	..	74
Бельгия	50 50 N 4 00 E	30 530	27,9	22,1	67	1 385	25	6	11,7	498,1	78
Бенин	9 30 N 2 15 E	112 620	24,0	21,3	121	1 989	1	1	0,7	17,2	398
Бермудские О-ва	32 20 N 64 45 W	50	20,0	20,0	103	0	1	2	..	..	7
Болгария	43 00 N 25 00 E	111 000	29,2	33,4	354	1 808	132	2	4,0	40,5	190
Боливия	17 00 S 65 00 W	1 098 580	2,8	54,2	0	6 940	16	0	0,3	5,8	521
Босния и Герцеговина	44 00 N 18 00 E	51 210	19,5	42,7	20	1 459	8	1	1,2	..	103
Ботсвана	22 00 S 24 00 E	581 730	0,7	21,1	0	4 013	10	0	0,2	4,3	441
Бразилия	10 00 S 55 00 W	8 514 880	7,0	56,5	7 491	16 885	714	9	0,3	20,7	1 378
Бруней Даруссалам	4 30 N 114 40 E	5 770	2,7	52,8	161	381	1	3	..	..	61
Буркина-Фасо	13 00 N 2 00 W	274 000	17,7	24,8	0	3 193	2	0	0,2	5,6	220
Бурунди	3 30 S 30 00 E	27 830	38,6	5,9	0	974	1	0	..	48,0	84
Бутан	27 30 N 90 30 E	47 000	3,4	68,0	0	1 075	16	0	..	17,1	99
Вануату	16 00 S 167 00 E	12 190	1,6	36,1	2 528	0	3	3	..	..	250
Великобритания	54 00 N 2 00 W	243 610	23,7	11,8	12 429	360	334	8	6,8	160,2	361
Венгрия	47 00 N 20 00 E	93 030	51,3	22,1	0	2 271	20	0	9,0	178,0	137
Венесуэла, БР	8 00 N 66 00 W	912 050	2,9	54,1	2 800	4 993	129	5	0,1	..	549
Виргинские О-ва (США)	18 20 N 64 50 W	350	5,7	28,6	188	0	2	2	..	..	10
Вьетнам	16 00 N 106 00 E	329 310	21,3	41,7	3 444	4 639	26	2	0,8	71,7	646
Габон	1 00 S 11 45 E	267 670	1,3	84,5	885	2 551	11	5	0,3	3,6	317
Гаити	19 00 N 72 25 W	27 750	28,3	3,8	1 771	360	4	1	..	..	99
Гайана	5 00 N 59 00 W	214 970	2,4	76,7	459	2 949	9	1	..	..	314
Гамбия	13 28 N 16 34 W	11 300	31,5	47,1	80	740	1	1	..	37,4	123
Гана	8 00 N 2 00 W	238 540	18,4	24,2	539	2 094	7	2	0,4	21,0	344
Гватемала	15 30 N 90 15 W	108 890	13,3	36,3	400	1 687	11	2	0,8	..	175
Гвинея	11 00 N 10 00 W	245 860	4,5	27,4	320	3 399	5	1	0,3	18,0	348
Гвинея-Бисау	12 00 N 15 00 W	36 120	10,7	73,7	350	724	3	4	..	12,3	97
Германия	51 00 N 9 00 E	357 050	34,1	31,8	2 389	3 621	332	10	13,8	..	334
Гондурас	15 00 N 86 30 W	112 090	9,5	41,5	820	1 520	11	4	0,6	..	167
Гонконг, Китай	22 15 N 114 10 E	1 092	0,0	..	733	30	3	1	..	186,5	..
Гренада	12 07 N 61 40 W	340	5,9	11,8	121	0	3	1	..	..	11
Гренландия	72 00 N 40 00 W	410 450	0,0	..	44 087	0	9	1	..	..	1 031
Греция	39 00 N 22 00 E	131 960	20,4	29,1	13 676	1 228	66	6	2,0	89,2	249
Грузия	42 00 N 43 30 E	69 700	11,5	39,7	310	1 461	19	2	2,3	29,1	156
Гуам	13 28 N 144 47 E	540	3,6	47,3	126	0	4	1	..	..	14
Дания	56 00 N 10 00 E	43 090	52,7	11,8	7 314	68	28	12	6,2	169,3	195
Джибути	11 30 N 43 00 E	23 200	0,0	0,3	314	516	3	1	0,4	..	85
Доминика	15 25 N 61 20 W	750	6,7	61,3	148	0	2	2	..	..	20
Доминиканская Респ.	19 00 N 70 40 W	48 730	22,7	28,4	1 288	360	14	4	1,1	..	119
Египет, Араб. Респ.	27 00 N 30 00 E	1 001 450	3,0	0,1	2 450	2 665	72	3	0,5	9,3	558
Замбия	15 00 S 30 00 E	752 610	7,1	57,1	0	5 664	10	0	0,3	12,3	436
Западный берег реки Иордан и сектор Газа	32 00 N 35 15 E	6 020	17,8	1,5	0	404	3	0	..	83,0	..
Зимбабве	20 00 S 30 00 E	390 760	8,3	45,3	0	3 066	17	0	0,8	25,1	285
Израиль	31 30 N 34 45 E	22 070	14,6	7,9	273	1 017	30	4	3,9	80,6	110
Индия	20 00 N 77 00 E	3 287 260	53,7	22,8	7 000	14 103	243	8	2,1	113,8	992
Индонезия	5 00 S 120 00 E	1 904 570	12,7	48,8	54 716	2 830	159	9	0,4	20,3	1 519
Иордания	31 00 N 36 00 E	88 780	2,1	0,9	26	1 635	15	1	0,6	8,5	171
Ирак	33 00 N 44 00 E	438 320	13,1	1,9	58	3 650	77	3	0,5	..	281
Иран, Исламск. Респ.	32 00 N 53 00 E	1 745 150	9,8	6,8	2 440	5 440	129	2	0,5	11,0	654
Ирландия	53 00 N 8 00 W	70 270	17,6	9,7	1 448	360	15	5	4,7	140,2	165
Исландия	65 00 N 18 00 W	103 000	0,1	0,5	4 970	0	5	5	..	12,9	235
Испания	40 00 N 4 00 W	505 370	27,4	35,9	4 964	1 918	96	8	3,0	133,5	306
Италия	42 50 N 12 50 E	301 340	26,3	33,9	7 600	1 932	98	8	6,6	164,8	353
Йемен, Респ.	15 00 N 48 00 E	527 970	2,9	1,0	1 906	1 746	16	2	..	..	406
Кабо-Верде	16 00 N 24 00 W	4 030	11,4	20,8	965	0	7	3	..	33,5	156
Казахстан	48 00 N 68 00 E	2 724 900	8,3	1,2	0	12 012	67	0	0,5	3,3	823
Каймановы О-ва	19 30 N 80 30 W	260	3,8	46,2	160	0	2	2	..	..	15

Экономика	Местоположение	Площадь страны (км²)	Пахотные земли	Леса	Береговая линия (км)	Сухопутная граница (км)	Аэропорты с взлетно-посадочной полосой с твердым (искусственным) покрытием (количество)	Порты и терминалы (количество)	Плотность железно-дорожных путей на 100 км²	Плотность дорог (дороги, км на 100 км²)	Среднее по стране расстояние до столицы (км)
			(%)	(%)							
2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2000-06 <sup>a</sup>	2000-06 <sup>a</sup>	2000
Камбоджа	13 00 N 105 00 E	181 040	21,0	59,2	443	2 752	6	2	0,3	21,7	206
Камерун	6 00 N 12 00 E	475 440	12,8	45,6	402	4 591	11	2	0,2	10,7	363
Канада	60 00 N 95 00 W	9 984 670	5,0	34,1	202 080	8 893	509	8	0,5	15,5	2 449
Катар	25 30 N 51 15 E	11 000	1,6	..	563	60	3	1	..	..	55
Кения	1 00 N 38 00 E	580 370	8,2	6,2	536	3 477	15	1	0,5	11,1	372
Кипр	35 00 N 33 00 E	9 250	10,8	18,8	648	0	13	3	..	130,5	48
Киргизская Респ.	41 00 N 75 00 E	199 900	6,7	4,5	0	3 878	18	0	0,2	9,8	255
Кирибати	1 25 N 173 00 E	810	2,7	2,7	1 143	0	3	1	..	..	25
Китай	35 00 N 105 00 E	9 598 088	11,1	21,2	14 500	22 117	403	7	0,8	20,7	1 668
Колумбия	4 00 N 72 00 W	1 141 750	1,8	54,7	3 208	6 309	101	7	0,3	..	456
Коморские О-ва	12 10 S 44 15 E	1 861	35,9	2,2	340	0	4	2	..	..	59
Конго, Дем. Респ.	0 00 N 25 00 E	2 344 860	3,0	58,9	37	10 730	25	11	0,2	6,8	1 006
Конго, Респ.	1 00 S 15 00 E	342 000	1,4	65,8	169	5 504	4	6	0,3	5,1	479
КНДР	40 00 N 127 00 E	120 540	23,3	51,4	2 495	238	36	12	4,3	..	211
Корея, Респ.	37 00 N 127 30 E	99 260	16,6	63,5	2 416	462	69	5	3,5	101,6	187
Коста-Рика	10 00 N 84 00 W	51 100	4,4	46,8	1 290	639	32	2	0,5	69,2	105
Кот-д'Ивуар	8 00 N 5 00 W	322 460	10,4	32,7	515	3 110	7	4	0,2	25,2	236
Куба	21 30 N 80 00 W	110 860	27,9	24,7	3 735	29	78	3	3,8	..	398
Кувейт	29 30 N 45 45 E	17 820	0,8	0,3	499	462	4	6	..	32,3	67
Латвия	57 00 N 25 00 E	64 590	17,5	47,2	531	1 368	24	2	3,7	111,6	140
Лесото	29 30 S 28 30 E	30 350	10,9	0,3	0	909	3	0	..	..	98
Либерия	6 30 N 9 30 W	111 370	4,0	32,7	579	1 585	2	2	0,5	..	196
Ливан	33 50 N 35 50 E	10 400	16,6	13,3	225	454	5	4	3,9	..	60
Ливия	25 00 N 17 00 E	1 759 540	1,0	0,1	1 770	4 348	60	6	..	..	910
Литва	56 00 N 24 00 E	65 300	30,4	33,5	90	1 613	34	1	2,8	126,6	143
Лихтенштейн	47 16 N 9 32 E	160	25,0	43,8	0	76	0	0	5,6	..	6
ЛНДР	18 00 N 105 00 E	236 800	4,3	69,9	0	5 083	9	0	..	13,5	311
Люксембург	49 45 N 6 10 E	2 590	23,2	33,6	0	359	1	0	10,6	201,8	25
Маврикий	20 17 S 57 33 E	2 040	49,3	18,2	177	0	2	1	..	99,3	51
Мавритания	20 00 N 12 00 W	1 030 700	0,5	0,3	754	5 074	8	2	0,1	..	686
Мадагаскар	20 00 S 47 00 E	587 040	5,1	22,1	4 828	0	29	4	0,1	..	385
Майотта, О-ва	12 50 S 45 10 E	374	0,0	13,4	185	0	1	1	..	..	13
Макао, Китай	22 10 N 113 33 E	28	0,0	..	41	0	1	1	..	1284,0	..
Македония, БЮР	41 50 N 22 00 E	25 710	22,3	35,6	0	766	10	0	2,7	..	76
Малави	13 30 S 34 00 E	118 480	26,0	36,2	0	2 881	6	0	0,8	16,4	230
Малайзия	2 30 N 112 30 E	329 740	5,5	63,6	4 675	2 669	37	9	0,6	30,0	873
Мали	17 00 N 4 00 W	1 240 190	3,9	10,3	0	7 243	9	0	0,1	1,5	804
Мальдивы	3 15 N 73 00 E	300	13,3	3,3	644	0	2	1	..	..	276
Мальта	35 50 N 14 35 E	320	28,1	..	197	0	1	1	..	704,4	9
Марокко	32 00 N 5 00 W	446 550	19,0	9,8	1 835	2 018	26	6	0,4	12,9	369
Маршалловы О-ва	9 00 N 168 00 E	180	11,1	..	370	0	4	1	..	..	..
Мексика	23 00 N 102 00 W	1 964 380	13,0	33,7	9 330	4 353	228	7	0,9	17,7	886
Микронезия, Фед. Штаты	6 55 N 158 15 E	700	5,7	90,0	6 112	0	6	1	..	..	134
Мозамбик	18 15 S 35 00 E	799 380	5,5	24,6	2 470	4 571	22	3	0,4	..	1 112
Молдова	47 00 N 29 00 E	33 840	56,2	10,0	0	1 389	6	0	3,5	38,7	87
Монако	43 44 N 7 24 E	2	0,0	0,0	4	4	0	1	..	..	..
Монголия	46 00 N 105 00 E	1 566 500	0,8	6,5	0	8 220	12	0	0,1	3,1	617
Мьянма	22 00 N 98 00 E	676 580	15,3	49,0	1 930	5 876	21	3	0,6	..	619
Мэн, О-в	54 15 N 4 30 W	570	0,0	5,2	160	0	1	3	11,4	..	13
Намибия	22 00 S 17 00 E	824 290	1,0	9,3	1 572	3 936	21	2	0,3	5,1	407
Непал	28 00 N 84 00 E	147 180	16,5	25,4	0	2 926	10	0	0,0	12,2	236
Нигер	16 00 N 8 00 E	1 267 000	11,4	1,0	0	5 697	9	0	..	1,1	896
Нигерия	10 00 N 8 00 E	923 770	33,5	12,2	853	4 047	36	3	0,4	21,2	380
Нидерландские Антильские О-ва	12 15 N 68 45 W	800	10,0	1,3	364	15	5	4	..	..	36
Нидерланды	52 30 N 5 45 E	41 530	26,8	10,8	451	1 027	20	7	8,3	372,2	95
Никарагуа	13 00 N 85 00 W	130 000	15,9	42,7	910	1 231	11	3	0,0	15,4	192
Новая Зеландия	41 00 S 174 00 E	267 710	5,6	31,0	15 134	0	45	5	1,5	34,7	418
Новая Каледония	21 30 S 165 30 E	18 580	0,3	39,2	2 254	0	11	1	..	..	157
Норвегия	62 00 N 10 00 E	323 800	2,8	30,8	2 650	2 542	67	8	1,4	30,2	507
Нормандские О-ва	..	190	0,0	..	..	..	..	..	..	..	..
ОАЭ	24 00 N 54 00 E	83 600	0,8	3,7	1 318	867	23	7	..	..	141
Оман	21 00 N 57 00 E	309 500	0,1	0,0	2 092	1 374	6	2	..	11,3	462
Пакистан	30 00 N 70 00 E	796 100	27,6	2,5	1 046	6 774	91	2	1,1	33,5	661
Палау	7 30 N 134 30 E	460	8,7	87,0	1 519	0	1	1	..	..	11
Панама	9 00 N 80 00 W	75 520	7,4	57,7	2 490	555	53	3	0,5	15,6	179
Папуа – Новая Гвинея	6 00 S 147 00 E	462 840	0,5	65,0	5 152	820	21	3	..	..	536
Парагвай	23 00 S 58 00 W	406 750	7,7	46,5	0	3 995	12	0	0,0	..	363
Перу	10 00 S 76 00 W	1 285 220	2,9	53,7	2 414	7 461	54	2	0,2	6,2	690
Польша	52 00 N 20 00 E	312 690	39,6	30,0	491	3 056	83	4	7,5	138,5	237
Португалия	39 30 N 8 00 W	92 120	16,8	41,3	1 793	1 214	43	4	3,0	85,8	237
Пуэрто-Рико	18 15 N 66 30 W	8 950	8,0	46,0	501	0	17	3	1,1	289,1	60
Российская Федерация	60 00 N 100 00 E	17 098 240	7,4	49,4	37 653	20 097	616	10	0,5	3,3	4 322
Руанда	2 00 S 30 00 E	26 340	48,6	19,5	0	893	4	0	..	56,8	65
Румыния	46 00 N 25 00 E	238 390	40,4	27,7	225	2 508	25	4	5,0	86,4	246
Сальвадор	13 50 N 88 55 W	21 040	31,9	14,4	307	545	4	2	2,7	..	68

Таблица А1 Географические показатели и данные о доступе (продолжение)

Экономика	Местоположение	Площадь страны (км²)	Пахотные земли (% площади страны)	Леса (% площади страны)	Береговая линия (км)	Сухопутная граница (км)	Аэропорты с взлетно-посадочной полосой с твердым (искусственным) покрытием (количество)	Порты и терминалы (количество)	Плотность железных дорог (железнодорожных путей на 100 км²)	Плотность дорог (дороги, км на 100 км²)	Среднее по стране расстояние до столицы (км)
Самоа	13 35 S 172 20 W	2 840	21,2	60,4	403	0	3	1	..	82,6	51
Сан-Марино	43 46 N 12 25 E	60	16,7	..	0	39	0	0	..	..	3
Сан-Томе и Принсипи	1 00 N 7 00 E	960	8,3	28,1	209	0	2	1	..	..	45
Саудовская Аравия	25 00 N 45 00 E	2 000 000	1,8	1,4	2 640	4 431	73	4	0,1	7,6	593
Свазиленд	26 30 S 31 30 E	17 360	10,3	31,5	0	535	1	0	1,8	20,9	64
Сев. Марианские О-ва	..	460	0,0	69,2	..	..	..	..	..	..	16
Сейшельские О-ва	4 35 S 55 40 E	460	2,2	87,0	491	0	8	1	..	99,6	413
Сенегал	14 00 N 14 00 W	196 720	12,8	45,0	531	2 640	9	1	0,5	7,1	328
Сент-Винсент и Гренадины	13 15 N 61 12 W	390	17,9	28,2	84	0	5	1	..	212,6	11
Сент-Киттс и Невис	17 20 N 62 45 W	260	19,4	13,9	135	0	2	2	13,9	..	8
Сент-Люсия	13 53 N 60 58 W	620	6,6	27,9	158	0	2	3	..	..	15
Сербия	..	88 361	0,0	..	..	..	..	..	4,3	..	..
Сингапур	1 22 N 103 48 E	699	0,9	2,9	193	0	9	1	..	462,7	11
Словацкая Респ.	48 40 N 19 30 E	49 030	28,9	40,1	0	1 524	18	0	7,6	89,4	199
Словения	46 07 N 14 49 E	20 270	8,7	62,8	47	1 382	6	1	6,1	190,9	65
Соломоновы О-ва	8 00 S 159 00 E	28 900	0,6	77,6	5 313	0	2	5	..	0,0	214
Сомали	10 00 N 49 00 E	637 660	1,7	11,4	3 025	2 340	7	5	..	..	623
Судан	15 00 N 30 00 E	2 505 810	7,2	28,4	853	7 687	15	1	0,3	0,0	699
Суринам	4 00 N 56 00 W	163 270	0,4	94,7	386	1 703	5	1	..	2,8	248
Суринам, Араб. Респ.	35 00 N 38 00 E	185 180	26,5	2,5	193	2 253	26	2	1,5	51,6	289
США	38 00 N 97 00 W	9 632 030	19,0	33,1	19 924	12 034	5 119	12	2,5	70,2	2 595
Сьерра-Леоне	8 30 N 11 30 W	71 740	8,0	38,5	402	958	1	3	..	15,8	170
Таджикистан	39 00 N 71 00 E	142 550	6,6	2,9	0	3 651	17	0	0,3	19,8	240
Таиланд	15 00 N 100 00 E	513 120	27,7	28,4	3 219	4 863	66	4	0,8	11,2	428
Тайвань, Китай	23 30 N 121 00 E	35 980	0,0	..	1 566	0	38	5	7,8	115,6	168
Танзания	6 00 S 35 00 E	947 300	4,5	39,9	1 424	3 861	11	3	0,4	8,9	395
Тимор-Лешти	8 50 S 125 55 E	14 870	8,2	53,7	706	228	3	1	..	..	..
Того	8 00 N 1 10 E	56 790	46,1	7,1	56	1 647	2	2	1,0	..	300
Тонга	20 00 S 175 00 W	750	20,8	5,6	419	0	1	1	..	..	108
Тринидад и Тобаго	11 00 N 61 00 W	5 130	14,6	44,1	362	0	3	3	..	..	48
Тунис	34 00 N 9 00 E	163 610	18,0	6,8	1 148	1 424	14	4	1,4	12,4	335
Туркменистан	40 00 N 60 00 E	488 100	4,7	8,8	0	3 736	22	0	0,5	..	344
Турция	39 00 N 35 00 E	783 560	31,0	13,2	7 200	2 648	89	8	1,1	55,5	442
Уганда	1 00 N 32 00 E	241 040	26,4	18,4	0	2 698	5	0	0,6	35,9	223
Узбекистан	41 00 N 64 00 E	447 400	11,0	7,7	0	6 221	34	0	0,9	..	564
Украина	49 00 N 32 00 E	603 550	56,0	16,5	2 782	4 663	193	8	3,9	29,2	373
Уругвай	33 00 S 56 00 W	176 220	7,8	8,6	660	1 648	8	5	1,2	34,3	275
Фарерские О-ва	62 00 N 7 00 W	1 400	2,1	..	1 117	0	1	1	..	..	25
Фиджи	18 00 S 175 00 E	18 270	10,9	54,7	1 129	0	3	3	3,3	..	113
Филиппины	13 00 N 122 00 E	300 000	19,1	24,0	36 289	0	83	6	0,3	67,1	555
Финляндия	64 00 N 26 00 E	338 150	7,3	73,9	1 250	2 681	76	10	1,9	25,7	417
Франция	46 00 N 2 00 E	551 500	33,6	28,3	3 427	2 889	292	10	5,3	172,9	365
Французская Полинезия	15 00 S 140 00 W	4 000	0,8	28,7	2 525	0	39	1	..	..	472
Хорватия	45 10 N 15 30 E	56 540	19,8	38,2	1 777	2 197	23	5	4,9	50,9	144
Центральноафриканская Респ.	7 00 N 21 00 E	623 000	3,1	36,5	0	5 203	3	0	..	..	450
Чад	15 00 N 19 00 E	1 284 000	2,9	9,5	0	5 968	7	0	..	..	671
Черногория	42 30 N 19 18 E	14 026	0,0	..	294	625	3	1	1,8	..	..
Чешская Респ.	49 45 N 15 30 E	78 870	39,4	34,3	0	2 290	46	0	12,4	165,2	134
Чили	30 00 S 71 00 W	756 630	2,6	21,5	6 435	6 339	73	8	0,9	10,6	1 149
Швейцария	47 00 N 8 00 E	41 280	10,3	30,5	0	1 852	42	0	12,1	178,0	99
Швеция	62 00 N 15 00 E	450 290	6,6	67,1	3 218	2 233	155	9	2,8	103,6	439
Шри-Ланка	7 00 N 81 00 E	65 610	14,2	29,9	1 340	0	14	2	2,2	150,5	157
Эквадор	2 00 S 77 30 W	283 560	4,9	39,2	2 237	2 010	98	5	0,3	15,6	266
Экваториальная Гвинея	2 00 N 10 00 E	28 050	4,6	58,2	296	539	3	1	..	..	301
Эритрея	15 00 N 39 00 E	117 600	5,6	15,4	1 151	1 626	4	2	0,3	..	184
Эстония	59 00 N 26 00 E	45 230	13,9	53,9	3 794	633	12	5	2,3	134,1	128
Эфиопия	8 00 N 38 00 E	1 104 300	11,1	13,0	0	5 328	14	0	0,1	3,6	425
ЮАР	29 00 S 24 00 E	1 219 090	12,1	7,6	2 798	4 862	146	6	1,7	30,0	608
Ямайка	18 15 N 77 30 W	10 990	16,1	31,3	1 022	0	11	5	..	193,9	67
Япония	36 00 N 138 00 E	377 910	12,0	68,2	29 751	0	145	10	6,4	323,0	531

<sup>a</sup>. Доступны данные за последний год в указанном периоде.



Таблица А2 Урбанизация

Экономика	Урбанизация				Плотность населения			Диспропорции между городом и селом			
	Индекс агломерации от 0 (низкий) до 100 (высокий)	Городское население (% всего населения)	Городское население (% всего населения)	Городское население (% всего населения)	Плотность населения (количество человек на км <sup>2</sup> )	Население, живущее в городах с > 1 млн жителей (% всего населения)		% городского населения имеющего доступ к воде	% сельского населения имеющего доступ к воде	% городского населения имеющего доступ к канализации	% сельского населения имеющего доступ к канализации
						2006	2005				
Австралия	75,9	87,2	88,2	89,9	3	60,4	24,1	100	100	100	100
Австрия	67,9	65,8	66,0	67,7	100	27,4	41,6	100	100	100	100
Азербайджан	48,7	50,9	51,5	52,8	102	22,1	42,9	95	59	73	36
Албания	52,7	41,8	45,4	52,8	115	..	..	99	94	99	84
Алжир	58,7	59,8	63,3	69,3	14	9,7	15,4	88	80	99	82
Американское Самоа	..	88,8	91,3	94,1	292	..	..	..	..	..	..
Ангола	26,8	50,0	53,3	59,7	13	17,2	32,2	75	40	56	16
Андорра	..	92,4	90,6	87,8	141	..	..	100	100	100	100
Антигуа и Барбуда	..	37,3	39,1	44,7	189	..	..	95	89	98	94
Аргентина	72,1	89,2	90,1	91,6	14	39,1	35,9	98	80	92	83
Армения	69,6	65,1	64,1	64,1	107	36,5	57,0	99	80	96	61
Аруба	..	46,7	46,6	47,6	557	..	..	100	100	..	..
Афганистан	25,0	21,3	22,9	27,1	..	..	..	63	31	49	29
Багамы	57,8	88,8	90,4	92,2	32	..	..	98	86	100	100
Бангладеш	48,0	23,2	25,1	29,9	1178	11,8	32,3	82	72	51	35
Барбадос	91,3	49,9	52,7	58,8	679	..	..	100	100	99	100
Бахрейн	94,9	94,6	96,5	98,2	1021	..	..	100	..	100	..
Беларусь	60,6	70,0	72,3	76,7	47	18,2	25,2	100	100	93	61
Белиз	1,8	47,7	48,3	51,2	13	..	..	100	82	71	25
Бельгия	89,8	97,1	97,2	97,5	347	9,7	9,9	100	..	..	..
Бенин	37,5	38,4	40,1	44,6	77	..	..	78	57	59	11
Бермуды	..	100,0	100,0	100,0	1271	..	..	..	..	..	..
Болгария	64,9	68,9	70,0	72,8	71	14,1	20,2	100	97	100	96
Боливия	55,7	61,8	64,2	68,8	8	31,0	25,9	95	68	60	22
Босния и Герцеговина	37,7	43,2	45,8	51,8	76	..	..	99	96	99	92
Ботсвана	27,9	53,3	57,4	64,6	3	..	..	100	90	57	25
Бразилия	63,6	81,2	84,2	88,2	22	36,9	11,7	96	57	83	37
Бруней Даруссалам	63,8	71,2	73,5	77,6	71	..	..	..	..	..	..
Буркина-Фасо	12,8	16,6	18,3	22,8	51	..	36,3	94	54	42	6
Бурунди	31,7	8,6	10,0	13,5	306	..	..	92	77	47	35
Бутан	3,8	9,6	11,1	14,8	14	..	..	86	60	65	70
Вануату	..	21,7	23,5	28,1	18	..	..	86	52	78	42
Великобритания	84,4	89,4	89,7	90,6	249	26,1	15,7	100	100	..	..
Венгрия	71,9	64,6	66,3	70,3	113	16,8	25,3	100	98	100	85
Венесуэла, Боливар. Респ.	80,5	91,1	93,4	95,9	30	36,9	11,7	85	70	71	48
Виргинские О-ва (США)	..	92,6	94,2	96,0	311	..	..	..	..	..	..
Вьетнам	47,1	24,3	26,4	31,6	268	13,4	23,1	99	80	92	50
Габон	35,9	80,2	83,6	87,7	5	..	..	95	47	37	30
Гаити	33,9	35,6	38,8	45,5	337	22,9	59,0	52	56	57	14
Гайана	36,1	28,6	28,2	29,4	4	..	..	83	83	86	60
Гамбия	44,0	49,1	53,9	61,8	162	..	..	95	77	72	46
Гана	34,1	44,0	47,8	55,1	99	15,5	18,4	88	64	27	11
Гватемала	36,6	45,1	47,2	52,0	117	..	16,4	99	92	90	82
Гвинея	15,0	31,0	33,0	38,1	37	15,8	48,0	78	35	31	11
Гвинея-Бисау	20,9	29,7	29,6	31,1	57	..	..	79	49	57	23
Германия	79,6	75,1	75,2	76,3	236	7,7	5,5	100	100	100	100
Гондурас	41,6	44,4	46,5	51,4	61	..	29,2	95	81	87	54
Гонконг, Китай	99,8	100,0	100,0	100,0	6539	103,3	103,3	..	..	..	..
Гренада	..	31,0	30,6	32,2	313	..	..	97	93	96	97
Гренландия	..	81,6	82,9	85,5	0	..	..	..	..	..	..
Греция	57,5	58,8	59,0	61,0	86	29,1	49,3	..	..	..	..
Грузия	50,2	52,7	52,2	53,8	64	23,4	44,8	96	67	96	91
Гуам	2,4	93,2	94,1	95,3	312	..	..	100	100	99	98
Дания	48,8	85,1	85,6	86,9	128	20,1	23,5	100	100	..	..
Джибути	40,6	83,4	86,1	89,6	35	..	..	76	59	88	50
Доминика	..	71,1	72,9	76,4	96	..	..	100	90	86	75
Доминиканская Респ.	71,7	62,4	66,8	73,6	196	21,4	32,0	97	91	81	73
Египет, Араб. Респ.	90,4	42,5	42,8	45,4	73	20,5	35,7	99	97	86	58
Замбия	30,8	34,8	35,0	37,0	15	11,0	31,4	90	40	59	52
Западный берег р. Иордан и сектор Газа	57,9	71,5	71,6	72,9	602	..	..	94	88	78	61
Зимбабве	33,4	33,8	35,9	40,9	34	11,5	32,2	98	72	63	47
Израиль	81,3	91,4	91,6	91,9	320	43,5	47,5	100	100	100	..
Индия	52,4	27,7	28,7	32,0	368	11,6	5,8	95	83	59	22
Индонезия	55,2	42,0	48,1	58,5	122	11,6	12,5	87	69	73	40
Иордания	77,9	80,4	82,3	85,3	61	23,9	29,0	99	91	94	87
Ирак	69,9	67,8	66,9	66,9	..	..	..	97	50	95	48
Иран, Исламская Респ.	60,9	64,2	66,9	71,9	42	22,9	15,8	99	84	..	..
Ирландия	45,8	59,2	60,5	63,8	60	24,9	41,2	100	..	..	..
Исландия	57,1	92,3	92,8	93,6	3	..	..	100	100	100	100
Испания	76,7	76,3	76,7	78,3	87	24,0	16,8	100	100	100	100
Италия	78,0	67,2	67,6	69,5	199	17,4	8,5	100	..	..	..
Йемен, Респ.	23,0	25,4	27,3	31,9	40	8,5	31,3	71	65	86	28
Кабо-Верде	44,4	53,4	57,3	64,3	126	..	..	86	73	61	19
Казахстан	50,6	56,3	57,3	60,3	6	7,6	13,3	97	73	87	52
Каймановы О-ва	..	100,0	100,0	100,0	173	..	..	..	..	..	..

Таблица А2 Урбанизация (продолжение)

Экономика	Урбанизация				Плотность населения			Диспропорции между городом и селом			
	Индекс агломерации от 0 (низкий) до 100 (высокий)	Городское население (% всего населения)	Городское население (% всего населения)	Городское население (% всего населения)	Плотность населения (количество человек на км <sup>2</sup> )	Население, живущее в городах с > 1 млн жителей (% всего населения)		% городского населения имеющего доступ к воде	% сельского населения имеющего доступ к воде	% городского населения имеющего доступ к канализации	% сельского населения имеющего доступ к канализации
						2006	2005				
Камбоджа	23,8	16,9	19,7	26,1	79	9,8	49,6	64	35	53	8
Камерун	40,2	50,0	54,6	62,7	38	18,2	18,1	86	44	58	43
Канада	70,5	79,4	80,1	81,4	4	44,5	20,5	100	99	100	99
Катар	87,1	95,0	95,4	96,2	72	..	..	100	100	100	100
Кения	25,4	19,7	20,7	24,1	63	7,8	37,6	83	46	46	41
Кипр	62,1	68,7	69,3	71,5	82	..	..	100	100	100	100
Киргизская Респ.	34,0	35,4	35,8	38,1	27	..	43,3	98	66	75	51
Кирибати	..	43,0	47,4	55,4	122	..	..	77	53	59	22
Китай	37,2	35,8	40,4	49,2	140	17,7	2,8	93	67	69	28
КНДР	46,2	60,2	61,6	65,5	196	18,9	23,0	100	100	58	60
Колумбия	62,1	71,2	72,7	75,7	41	36,0	23,7	99	71	96	54
Коморские О-ва	..	33,8	37,0	44,0	323	..	..	92	82	41	29
Конго, Дем. Респ.	25,6	29,8	32,1	38,6	26	16,2	32,1	82	29	42	25
Конго, Респ.	54,2	58,3	60,2	64,2	11	32,5	54,0	84	27	28	25
Корея, Респ.	86,4	79,6	80,8	83,1	489	50,6	24,7	97	71	..	..
Коста-Рика	54,0	59,0	61,7	66,9	85	28,1	45,6	100	92	89	97
Кот-д'Ивуар	35,1	43,1	45,0	49,8	58	19,2	42,8	97	74	46	29
Куба	64,2	75,6	75,5	74,7	103	19,4	25,7	95	78	99	95
Кувейт	85,2	98,2	98,3	98,5	142	71,4	72,6	..	..	..	..
Латвия	52,6	68,1	67,8	68,9	37	..	..	100	96	82	71
Лесото	23,1	17,9	18,7	22,0	65	..	..	92	76	61	32
Либерия	17,8	54,3	58,1	64,8	36	..	46,8	72	52	49	7
Ливан	79,0	86,0	86,6	87,9	392	44,3	51,2	100	100	100	87
Ливия	80,4	83,1	84,8	87,4	3	54,3	41,8	..	..	97	96
Литва	56,1	67,0	66,6	66,8	54	..	..	..	..	..	..
Лихтенштейн	..	15,1	14,6	14,7	217	..	..	..	..	..	..
ЛНДР	13,5	18,9	20,6	24,9	25	..	..	79	43	67	20
Люксембург	75,1	83,8	82,8	82,1	176	..	..	100	100	..	..
Маврикий	92,1	42,7	42,4	44,1	612	..	..	100	100	95	94
Мавритания	26,3	40,0	40,4	43,1	3	..	..	59	44	49	8
Мадагаскар	19,5	26,0	26,8	30,1	32	8,5	31,7	77	35	48	26
Майотта, о-ва	0,0	..	..	..	481	..	..	..	..	..	..
Макао, Китай	58,8	100,0	100,0	100,0	16776	..	..	..	..	..	..
Македония, БЮР	63,5	64,9	68,9	75,2	80	..	..	..	..	..	..
Малави	23,8	15,1	17,2	22,1	141	..	..	98	68	62	61
Малайзия	68,0	61,8	67,3	75,4	78	5,5	8,1	100	96	95	93
Мали	18,4	27,9	30,5	36,5	10	11,8	38,6	78	36	59	39
Мальдивы	..	27,5	29,6	34,8	984	..	..	98	76	100	42
Мальта	91,5	93,4	95,3	97,2	1261	..	..	100	100	100	..
Марокко	53,0	55,1	58,7	65,0	68	15,9	17,7	99	56	88	52
Маршалловы О-ва	..	65,8	66,7	69,3	351	..	..	82	96	93	58
Мексика	68,4	74,7	76,0	78,7	53	35,0	24,8	100	87	91	41
Микронезия, Фед. Штаты	..	22,3	22,3	23,6	157	..	..	95	94	61	14
Мозамбик	24,1	30,7	34,5	42,4	26	6,4	18,6	72	26	53	19
Молдова	49,4	46,1	46,7	50,0	118	..	..	97	88	86	52
Монако	..	100,0	100,0	100,0	16667	..	..	100	..	100	..
Монголия	34,4	56,6	56,7	58,8	2	..	59,6	87	30	75	37
Мьянма	33,1	28,0	30,7	37,4	73	8,6	28,0	80	77	88	72
Мэн, О-в	..	51,8	51,8	52,8	133	..	..	..	..	..	..
Намибия	13,3	32,4	35,1	41,1	2	..	..	98	81	50	13
Непал	26,0	13,4	15,8	20,9	189	..	19,0	96	89	62	30
Нигер	14,3	16,2	16,8	19,3	10	..	38,1	80	36	43	4
Нигерия	40,8	43,9	48,2	55,9	155	13,3	16,0	67	31	53	36
Нидерландские Антильские О-ва	81,5	69,3	70,4	73,4	233	..	..	..	..	..	..
Нидерланды	88,2	76,8	80,2	84,9	482	13,8	8,8	100	100	100	100
Никарагуа	48,0	57,2	59,0	63,0	45	21,3	36,2	90	63	56	34
Новая Зеландия	64,7	85,7	86,2	87,4	15	27,8	32,2	100	..	..	..
Новая Каледония	50,6	61,9	63,7	67,4	13	..	..	..	..	..	..
Норвегия	46,8	76,1	77,4	78,6	15	..	22,4	100	100	..	..
Нормандские О-ва	..	30,5	30,5	31,5	782	..	..	..	..	..	..
ОАЭ	61,0	77,4	76,7	77,4	49	32,4	42,2	100	100	98	95
Оман	68,5	71,6	71,5	72,3	8	..	..	..	..	97	..
Пакистан	53,6	33,2	34,9	39,6	202	17,8	21,4	96	89	92	41
Палау	..	69,6	69,7	70,9	44	..	..	79	94	96	52
Панама	52,6	65,8	70,8	77,9	43	37,6	53,1	99	79	89	51
Папуа – Новая Гвинея	3,5	13,2	13,4	15,0	13	..	..	88	32	67	41
Парагвай	45,7	55,3	58,5	64,4	15	31,5	53,8	99	68	94	61
Перу	52,1	71,6	72,6	74,9	21	26,3	36,3	89	65	74	32
Польша	67,2	61,7	62,1	64,0	125	4,4	7,1	100	..	..	..
Португалия	62,6	54,4	57,6	63,6	115	38,6	45,4	..	..	..	..
Пуэрто-Рико	90,3	94,7	97,6	99,3	441	66,6	68,2	..	..	..	..
Российская Федерация	64,8	73,4	73,0	72,6	9	19,2	10,2	100	88	93	70
Руанда	14,3	13,8	19,3	28,7	374	..	43,7	92	69	56	38
Румыния	65,2	54,6	53,7	56,1	94	8,9	16,6	91	16	89	..
Сальвадор	73,7	58,4	59,8	63,2	322	22,7	38,0	94	70	77	39

Экономика	Урбанизация				Плотность населения			Диспропорции между городом и селом			
	Индекс агломерации от 0 (низкий) до 100 (высокий)	Городское население (% всего населения)	Городское население (% всего населения)	Городское население (% всего населения)	Плотность населения (количество человек на км <sup>2</sup> )	Население, живущее в самых больших городах (% всего городского населения)		% городского населения имеющего доступ к воде	% сельского населения имеющего доступ к воде	% городского населения имеющего доступ к канализации	% сельского населения имеющего доступ к канализации
						Население живущее в городах с > 1 млн жителей (% всего населения)	Население живущее в самых больших городах (% всего городского населения)				
	2000	2000	2005	2015	2006	2005	2005	2004	2004	2004	2004
Самоа	..	21,9	22,4	24,9	65	..	..	90	87	100	100
Сан-Марино	60,0	93,5	97,2	99,3	470	..	..	..	..	..	..
Сан-Томе и Принсипи	46,2	53,4	58,0	65,8	159	..	..	89	73	32	20
Саудовская Аравия	75,7	79,9	81,0	83,2	12	36,2	22,4	97	..	100	..
Свазиленд	20,2	23,3	24,1	27,5	66	..	..	87	54	59	44
Сев. Марианские О-ва	..	93,3	94,5	95,9	175	..	..	98	97	94	96
Сейшельские О-ва	..	51,1	52,9	58,2	180	..	..	100	75	..	100
Сенегал	43,0	40,6	41,6	44,7	61	18,3	44,1	92	60	79	34
Сент-Винсент и Гренадины	..	44,4	45,9	50,0	305	..	..	..	93	..	96
Сент-Китс и Невис	..	32,8	32,2	33,5	185	..	..	99	99	96	96
Сент-Люсия	75,4	28,0	27,6	29,0	270	..	..	98	98	89	89
Сербия	60,5	..	..	..	84	..	..	..	..	..	..
Сингапур	96,2	100,0	100,0	100,0	6302	99,6	99,6	100	..	100	..
Сирийская Араб. Респ.	57,2	50,1	50,6	53,4	103	25,4	26,4	98	87	99	81
Словацкая Респ.	59,3	56,3	56,2	58,0	112	..	..	100	99	100	98
Словения	48,1	50,8	51,0	53,3	99	..	..	..	..	..	..
Соломоновы О-ва	6,9	15,7	17,0	20,5	17	..	..	94	65	98	18
Сомали	21,4	33,3	35,2	40,1	13	16,1	45,7	32	27	48	14
Судан	31,9	36,1	40,8	49,4	16	12,2	30,0	78	64	50	24
Суринам	70,4	72,1	73,9	77,4	3	..	..	98	73	99	76
США	71,9	79,1	80,8	83,7	32	43,3	7,8	100	100	100	100
Сьерра-Леоне	29,3	37,0	40,7	48,2	78	..	35,2	75	46	53	30
Таджикистан	36,2	25,9	24,7	24,6	47	..	..	92	48	70	45
Таиланд	35,6	31,1	32,3	36,2	123	10,5	32,4	98	100	98	99
Тайвань, Китай	84,1	..	..	..	705	..	..	..	..	..	..
Танзания	28,2	22,3	24,2	28,9	43	7,0	28,7	85	49	53	43
Тимор-Лешти	0,0	24,5	26,5	31,2	66	..	..	77	56	66	33
Того	35,7	36,6	40,1	47,4	115	21,4	53,4	80	36,4	71	15
Тонга	..	23,2	24,0	27,4	138	..	..	100	100	98	96
Тринидад и Тобаго	81,6	10,8	12,2	15,8	258	..	..	92	88	100	100
Тунис	48,7	63,4	65,3	69,1	65	..	..	99	82	96	65
Туркменистан	42,6	45,1	46,3	50,8	10	..	..	93	54	77	50
Турция	60,1	64,7	67,3	71,9	94	25,6	20,0	98	93	96	72
Уганда	28,0	12,1	12,6	14,5	147	4,6	36,2	87	56	54	41
Узбекистан	54,2	37,3	36,7	38,0	62	8,3	22,7	95	75	78	61
Украина	63,9	67,2	67,8	70,2	81	13,1	8,4	99	91	98	93
Уругвай	64,1	91,4	92,0	93,1	19	38,2	41,6	100	100	100	99
Фарерские О-ва	..	36,3	38,8	41,5	35	..	..	..	..	..	..
Фиджи	17,7	48,3	50,8	56,1	45	..	..	43	51	87	55
Филиппины	56,1	58,6	62,7	69,6	284	14,2	20,2	87	82	80	59
Финляндия	52,4	61,1	61,1	62,7	17	20,8	34,0	100	100	100	100
Франция	72,5	75,8	76,7	79,0	111	22,4	21,0	100	100	..	..
Французская Полинезия	45,8	52,4	51,7	52,3	70	..	..	100	100	99	97
Хорватия	37,3	55,6	56,5	59,5	79	..	..	100	100	100	100
Центральноафриканская Респ.	19,7	37,6	38,1	40,4	7	..	..	93	61	47	12
Чад	12,1	23,4	25,3	30,5	8	..	34,6	41	43	24	4
Черногория	37,4	..	..	..	44	..	..	..	..	..	..
Чешская Респ.	73,8	74,0	73,5	74,1	132	11,4	15,6	100	100	99	97
Чили	74,8	86,0	87,6	90,1	22	34,9	39,8	100	58	95	62
Швейцария	75,8	73,1	75,2	78,8	186	15,4	20,5	100	100	100	100
Швеция	54,4	84,0	84,2	85,1	22	18,9	22,5	100	100	100	100
Шри-Ланка	38,2	15,7	15,1	15,7	304	..	..	98	74	98	89
Эквадор	49,2	60,3	62,8	67,6	47	29,9	29,1	97	89	94	82
Экваториальная Гвинея	21,4	38,8	38,9	41,1	17	..	..	45	42	60	46
Эритрея	21,4	17,8	19,4	24,4	45	..	..	74	57	32	3
Эстония	45,3	69,4	69,1	70,1	32	..	..	100	99	97	96
Эфиопия	11,9	14,9	16,0	19,1	75	3,8	24,1	81	11	44	7
ЮАР	50,2	56,9	59,3	64,1	39	30,0	11,7	99	73	79	46
Ямайка	69,4	51,8	53,1	56,7	245	..	..	98	88	91	69
Япония	90,9	65,2	65,8	68,2	351	47,8	41,9	100	100	100	100

Таблица А3 Территориальное развитие

Экономика	Название территории	Ведущий район: определяется как район с наиболее высоким уровнем благосостояния (доход или потребление или ВВП) на душу населения					Отстающий район: определяется как район с наименьшим уровнем благосостояния (доход или потребление или ВВП) на душу населения					
		Масштабы бедности	Место территории по показателю бедности в процентах от общей бедности страны	Показатель благосостояния территории, рассчитанный как % от общего показателя благосостояния страны	Территория (км <sup>2</sup> )	Плотность населения (число людей на км <sup>2</sup> )	Масштабы бедности	Место территории по показателю бедности в процентах от общей бедности страны	Показатель благосостояния территории, рассчитанный как % от общего показателя благосостояния страны	Территория (км <sup>2</sup> )	Плотность населения (число людей на км <sup>2</sup> )	
		1995-2006 <sup>a</sup>	1995-2006 <sup>a</sup>	1995-2006 <sup>a</sup>	2007	последняя перепись населения	1995-2006 <sup>a</sup>	1995-2006 <sup>a</sup>	1995-2006 <sup>a</sup>	2007	последняя перепись населения	
Албания	Тирана	21,8	13,0	111	1 193	439	Булъкиза	56,2	2,8	66	718	60
Аргентина	Сьюдад Автонома Буэнос-Айреса	18,7	5,4	256	203	13 676	Сантьяго-дель-Эстеро	31,4	2,6	38	136 351	6
Армения	Ереван	44,7	34,2	124	210	5 196	Армавир	52,0	9,3	68	1 241	20
Австралия	Австралия (Столичная Территория)	14,8	0,9	139	2 432	129	Тасмания	31,1	2,8	89	68 127	7
Азербайджан	Баку	49,0	25,1	109	2 130	944	Нахичеванская АО	45,0	4,1	90	5 500	65
Бангладеш	Дака	46,7	30,0	157	30 772	1 257	Раджшахи	56,7	28,2	22	13 218	2 269
Беларусь	Минск	13,3	14,4	107	40 800	38	Гомель	17,3	18,5	93	40 400	38
Белиз	Белиз	24,5	21,8	123	4 204	16	Толедо	57,6	17,5	74	4 649	5
Бенин	Литораль	8,9	2,5	185	79	6 795	Моно	58,6	8,5	64	1 396	201
Боливия	Санта-Крус	40,6	17,8	131	370 621	5	Потоси	76,6	11,8	56	118 218	6
Бразилия	Сан-Паулу	17,8	12,6	154	248 177	149	Пиауи	57,1	3,1	31	251 312	11
Болгария	София (город)	3,2	4,4	111	1 349	858	Карджали	19,3	3,7	81	3 209	50
Буркина-Фасо	Центральная	22,3	4,9	197	2 805	413	Юго-Центральная	66,1	6,1	61	11 313	43
Бурунди	Мурамвья	37,6	3,5	141	696	363	Руиги	55,4	6,2	62	2 339	130
Камбоджа	Пномпень	11,9	3,6	249	375	2 547	Сиамреап	53,7	11,8	63	10 299	67
Камерун	Дуала (столица Литоралл)	10,9	2,6	183	..	..	Северная Крайняя	56,3	24,9	67	34 246	80
Канада	Альберта	13,3	8,6	111	661 848	5	Ньюфаундленд	18,7	1,9	77	405 212	1
Чад	Эннеди	21,0	0,01	295	..	..	Майо Дала	79,0	4,9	68	..	..
Чили	Регион Метрополитана	13,5	28,9	130	15 782	384	Маупи	23,1	7,4	70	30 518	30
Коста-Рика	Центральный	17,1	34,8	117	10 669	47	Атлантическое побережье	23,6	10,8	38	9 189	12
Кот-д'Ивуар	Лагунес	17,9	6,1	160	14 200	230	Мараху	56,4	5,4	62	8 500	59
Хорватия	Город Загреб	2,7	4,1	133	641	1 216	Витровитица-Подравска жупания (провинция)	19,8	3,6	68	2 024	46
Джибути	Али-Сабьех	92,4	7,0	192	2 600	6	Джибути	36,2	58,3	92	600	528
Доминиканская Респ.	Дистрито Насьональ	21,5	6,2	159	91	9 897	Элиас Пина	74,0	1,5	39	1 397	46
Эквадор	Пичинча	5,1	7,9	144	9 110	259	Пастаза	34,7	1,6	49	29 774	2
Сальвадор	Сан-Сальвадор	6,8	12,6	151	886	1 668	Кабанас	32,6	5,5	45	1 104	123
Эстония	Харьюма	7,9	33,7	228	4 333	120	Хийумаа	11,4	1,0	2	1 023	10
Эфиопия	Город Аддис-Абеба	57,0	4,0	197	530	4 574	Бенишангул-Гумуз	71,0	1,1	72	49 289	11
Габон	Эстуаре	23,0	35,8	121	20 740	29	Огове-Ивиндо	59,9	7,4	55	46 075	1
Гамбия	Банжул	50,0	19,2	183	88	4 060	Верхняя река	80,0	15,7	52	2 070	88
Гана	Большая Аккра	2,4	1,4	182	2 593	1 121	Верхняя Восточная Сан-Маркос	79,6	14,9	35	8 842	104
Гватемала	Гватемала	11,7	4,6	212	2 126	810	Лабе	86,7	12,5	39	3 791	166
Гвинея	Конакри	24,4	7,6	140	308	3 523	Лемпира	66,3	15,1	75	24 144	33
Гаити	Уэст	57,0	25,7	162	4 595	543	Норд-Эст	94,0	4,2	41	1 698	147
Гондурас	Острова Ислазде-ла-Баия	57,6	0,4	154	261	120	Лемпира	94,7	5,2	43	4 290	57
Индия	Керала	15,0	1,7	140	38 863	819	Бихар	41,4	12,2	76	99 200	837
Индонезия	Джакарта	4,3	0,8	289	664	12 516	Центральная Ява	28,4	18,3	16	32 549	930
Ямайка	Сент-Эндрюс и Кингстон	16,4	16,8	138	431	1 282	Санта Анна	33,8	10,3	61	1 213	136
Иордания	Амман	7,8	28,6	124	8 231	236	Эль-Мафрак	29,2	13,5	72	26 435	9
Кения	Провинция Найроби	44,0	6,5	244	684	3 133	Восточная провинция	57,6	18,5	65	159 891	29
Киргизская Респ.	Чуйская область	33,1	9,4	136	20 200	38	Нарын	98,1	9,0	65	45 200	6
Мадагаскар	Антананариво	61,7	25,3	158	58 283	79	Фианарантсоа	81,1	24,4	65	102 373	33
Малави	Южный регион	68,1	48,7	119	31 754	146	Северный регион	62,5	11,9	81	26 931	46
Мали	Бамако	28,2	5,2	174	267	3 952	Сикассо	76,4	21,7	78	71 741	24
Мавритания	Нуакшот	29,0	15,3	130	1 000	498	Гидимака	71,6	10,8	60	10 300	14
Мексика	Федеральный район	31,8	5,6	182	1 479	5 896	Оахаса	68,0	4,8	49	93 952	37
Монголия	Улан-Батор	26,0	22,5	116	..	..	Запад	49,0	23,8	79	..	..
Марокко	Большая Касабланка	4,0	3,0	159	1 615	1 870	Гарб-Шарда-Бени-Хсен	23,3	9,2	47	8 805	182
Мозамбик	Мапуто (город)	47,8	4,2	192	602	1 631	Иньямбаке	82,6	8,6	70	68 615	17
Намибия	Хомас	23,5	5,1	274	36 805	7	Охангуена	85,8	16,9	38	10 582	22

Экономика	Ведущий район: определяется как район с наиболее высоким уровнем благосостояния (доход или потребление или ВВП) на душу населения						Отстающий район: определяется как район с наименьшим уровнем благосостояния (доход или потребление или ВВП) на душу населения					
	Название территории	Масштабы бедности	Место территории по показателю бедности в процентах от общей бедности страны	Показатель благосостояния территории, рассчитанный как % от общего показателя благосостояния страны	Территория (км <sup>2</sup> )	Плотность населения (число людей на км <sup>2</sup> )	Название территории	Масштабы бедности	Место территории по показателю бедности в процентах от общей бедности страны	Показатель благосостояния территории, рассчитанный как % от общего показателя благосостояния страны	Территория (км <sup>2</sup> )	Плотность населения (число людей на км <sup>2</sup> )
Непал	Западный	27,1	17,1	119	29 398	155	Удаленные районы Западного региона	41,0	12,4	76	19 539	112
Никарагуа	Манагуа	3,6	4,3	161	3 465	314	Эстели	23,4	4,5	21	2 230	78
Нигер	Ниамей	26,2	2,7	180	670	1 065	Маради	80,4	26,2	64	38 581	58
Нигерия	Байелса	26,2	0,6	162	9 363	182	Джигавга	89,5	5,4	36	23 415	186
Пакистан	Пенджаб	32,4	54,1	104	205 344	359	Азад Кашмир	15,6	1,0	85	11 639	241
Панама	Панама	22,7	29,0	127	9 633	140	Нгобе Багп	98,7	10,3	15	6 673	16
Парагвай	Асунсьон	24,8	6,2	135	117	4 244	Сан-Педро	51,1	8,1	72	20 002	16
Перу	Лима	24,5	16,8	137	32 137	254	Уанкавелика	88,7	3,5	39	22 131	21
Филиппины	Национальный столичный регион (НСР)	5,7	2,6	216	630	15 766	Регион V (регион Бикол)	49,0	10,5	63	14 544	321
Польша	Мазоветское	10,8	9,1	163	35 728	142	Любетское	21,2	7,9	67	25 115	89
Румыния	Бухарест	3,0	2,2	216	1 821	1 186	Северо-Восток	25,0	31,4	69	36 850	100
Российская Федерация	Санкт-Петербург	7,8	1,1	117	23 900	197	Республика Тува	66,5	0,6	56	37 300	8
Руанда	Префектура города Кигали	12,3	0,6	379	313	753	Гиконгоро	77,2	8,0	70	1 974	237
Сьерра-Леоне	Западная провинция	80,8	19,0	200	557	1 707	Восточная провинция	80,0	23,5	65	15 553	76
Словацкая Респ.	Братислава	9,4	10,3	172	2 052	292	Прешов	9,7	14,0	73	8 981	88
ЮАР	Гаутенг	19,0	6,6	186	17 010	520	Северная провинция (Лимпопо)	77,0	18,0	46	123 910	40
Шри-Ланка	Коломбо	6,0	3,7	179	642	3 480	Монарагала	37,0	4,0	51	7 133	56
Таджикистан	Душанбе (город)	43,5	6,9	144	300	1 873	Хатлон (Кургантепа)	73,3	44,8	79	24 600	87
Танзания	Дар Эс Салам	19,1	4,3	188	1 393	1 793	Руква	36,4	3,8	68	68 635	17
Таиланд	Крун Тхеп Маха Накхон (Бангкок)	0,5	1,2	174	1 569	13 016	Нонг Буа Лампу	35,2	2,1	39	3 859	125
Туркменистан	Лебап	28,5	17,4	116	93 800	11	Ахаль	34,8	12,4	79	95 400	6
Уганда	Центральная	22,3	17,1	146	..	..	Северная	63,3	29,9	54	..	..
США	Нью-Джерси	8,7	1,9	129	20 168	429	Миссисипи	21,0	1,5	73	123 515	23
Венесуэла, БР	Столичный	15,0	13,6	126	9 880	518	Сулианский	25,2	15,7	83	63 100	56
Вьетнам	Хо Ши Мин (город)	5,3	1,0	241	2 090	2 409	Лай Чау	79,8	1,7	46	9 065	65
Йемен, Респ.	Санаа	16,6	4,2	184	380	4 827	Аль-Джаф	40,8	2,7	71	39 500	12
Замбия	Лусака	52,0	10,0	170	21 898	64	Западная	89,0	9,4	59	126 386	6

Таблица А4 Международная интеграция

Экономика	Люди				Идеи			Торговля				
	Страны, которые требуют получения визы для поездки в эту страну (число)	Страны, граждане которой должны получить визу для поездки в другую страну (число)	Стоимость получения паспорта относительно ВВП на душу населения (%)	Численность международных мигрантов (% иностранцев)	Международный голосовой трафик (входящие и исходящие минуты на человека) (минуты)	Международная передача данных через Интернет (бит на человека) (бит)	Средняя стоимость телефонного звонка в США (долл. США за три минуты) (долл. США)	Доля всей торговли в ВВП (%)	Индекс сложности транспортных перевозок (индекс)	Среднее тарифов и таможенных пошлин (% общего объема импорта)	Доля торговли с соседними странами (% всей торговли)	Среднее 2000-2005
	2004	2004	2005	2005	2000-06 <sup>a</sup>	2000-06 <sup>a</sup>	2000-06 <sup>a</sup>	2005-06 <sup>a</sup>	2008	2005		
Австралия	161	59	0,4	20,2	213,8	11593,4	0,68	42,1	34	1,8	0,0	
Австрия	132	57	0,3	15,0	264,7	6633,5	0,71	109,7	12	0,0	81,3	
Азербайджан	181	143	2,5	2,2	32,6	35,7	4,18	111,3	173	..	26,7	
Албания	142	159	2,2	2,6	160,0	3,8	1,34	74,2	70	7,6	71,9	
Алжир	183	157	..	0,7	16,9	4,8	2,08	71,4	114	3,0	10,5	
Американское Самоа	192	156	..	35,0	..	..	..	..	..	..	0,0	
Ангола	191	162	4,9	0,4	6,7	11,5	3,23	111,7	164	..	..	
Андорра	132	89	..	79,1	..	6344,4	..	..	..	..	0,0	
Антигуа и Барбуда	105	121	0,2	22,0	596,4	16588,0	..	130,8	55	..	17,4	
Аргентина	124	88	0,7	3,9	32,5	689,9	..	43,9	107	15,8	35,9	
Армения	162	144	0,0	7,8	127,8	22,5	2,42	58,5	118	3,3	10,4	
Аруба	..	..	..	24,4	..	1794,6	..	..	..	..	5,4	
Афганистан	192	168	..	0,1	0,6	0,2	0,39	68,1	174	11,2	..	
Багамские О-ва	119	119	0,2	9,8	585,0	278,4	..	..	..	55,0	0,0	
Бангладеш	19	155	5,2	0,7	6,4	8,0	2,02	44,2	112	32,6	8,9	
Барбадос	72	113	0,7	9,7	565,2	2055,3	1,95	117,8	..	8,0	22,6	
Бахрейн	140	139	0,3	40,7	587,1	564,3	1,74	127,0	..	3,7	23,7	
Беларусь	179	141	..	12,2	64,0	191,7	1,90	124,1	137	7,2	68,9	
Белиз	120	127	0,4	13,9	178,2	604,8	2,59	125,4	116	..	14,1	
Бельгия	132	54	0,3	6,9	316,3	11278,5	0,75	172,8	48	..	73,8	
Бенин	167	144	8,6	2,1	6,4	5,4	4,80	39,6	124	24,5	20,4	
Бермудские О-ва	..	..	..	29,6	..	8699,1	..	..	..	..	0,0	
Болгария	147	103	0,7	1,3	71,7	1756,1	0,57	147,0	89	2,4	25,5	
Боливия	140	110	6,7	1,3	48,7	43,3	1,89	75,1	115	2,1	50,8	
Босния и Герцеговина	154	154	7,0	1,0	207,6	39,6	3,62	72,3	53	0,0	57,9	
Ботсвана	139	138	0,1	4,5	74,1	16,1	2,88	83,8	145	..	50,2	
Бразилия	140	85	1,3	0,3	11,7	149,9	0,71	26,4	93	..	13,2	
Бруней Даруссалам	157	89	..	33,2	142,7	1453,1	..	96,2	36	..	7,3	
Буркина-Фасо	175	147	12,7	5,8	10,8	15,0	1,14	35,8	170	12,7	40,7	
Бурунди	191	163	50,9	1,3	1,6	0,5	2,45	58,7	167	..	14,8	
Бутан	191	153	..	1,5	40,9	33,9	0,66	76,8	149	1,5	..	
Вануату	106	137	3,4	0,5	..	23,2	7,45	100,3	142	..	0,0	
Великобритания	104	55	0,2	9,0	262,2	13062,0	0,77	61,6	27	..	55,2	
Венгрия	132	85	0,3	3,1	105,1	993,3	1,01	155,1	45	0,0	26,5	
Венесуэла, БР	131	95	0,5	3,8	23,1	50,3	0,84	57,6	156	4,9	14,6	
Виргинские О-ва (США)	..	..	..	33,7	..	414,0	..	..	..	..	0,0	
Вьетнам	185	160	2,3	0,0	8,4	84,1	1,95	150,3	63	..	11,7	
Габон	174	156	..	17,7	74,0	152,6	2,77	89,1	106	..	2,4	
Гаити	4	157	..	0,4	..	16,7	2,15	57,3	153	..	..	
Гайана	158	127	0,6	0,1	118,3	48,7	..	211,8	101	..	25,2	
Гамбия	41	135	6,0	15,3	..	5,6	1,81	110,2	73	..	4,1	
Гана	171	142	1,4	7,5	20,1	9,3	0,39	103,0	61	28,5	10,7	
Гватемала	118	110	1,8	0,4	194,7	55,5	1,21	46,2	116	8,9	21,4	
Гвинея	171	146	..	4,5	6,8	0,2	4,61	67,4	102	..	10,1	
Гвинея-Биссау	176	150	..	1,2	8,9	1,2	..	95,4	109	..	..	
Германия	132	54	0,3	12,3	190,8	6863,8	0,43	84,7	10	..	63,6	
Гондурас	128	110	3,4	0,4	96,4	6,0	2,52	107,3	103	6,3	20,6	
Гонконг, Китай	42	89	0,2	43,2	1178,7	13438,6	0,77	399,4	3	..	49,1	
Гренада	11	127	..	10,2	624,5	3976,0	..	109,0	52	..	25,9	
Гренландия	..	..	1,0	21,4	..	106,8	2,41	..	..	..	0,0	
Греция	132	56	0,4	8,8	181,8	586,5	1,09	45,6	65	0,0	56,4	
Грузия	131	143	..	4,3	57,5	7,2	0,68	89,9	64	4,0	39,4	
Гуам	..	..	..	66,9	..	..	..	..	..	..	0,0	
Дания	132	53	0,4	7,2	318,0	34796,1	0,89	100,8	30,2	..	74,9	
Джибути	192	159	..	2,6	26,7	56,0	4,73	97,2	66	..	..	
Доминика	0	130	1,0	6,3	..	419,8	..	107,2	80	..	30,5	
Доминиканская Респ.	130	152	..	1,7	218,5	6,1	0,22	73,5	35	13,9	..	
Египет, Араб. Респ.	60	156	1,9	0,2	30,1	126,4	1,45	61,5	26	6,4	5,4	
Замбия	18	142	3,7	2,4	6,9	10,9	1,41	67,8	160	9,0	14,1	
Западный берег р. Иордан и сектор Газа	..	..	..	46,3	65,7	198,7	1,17	85,4	77	..	..	
Зимбабве	117	141	..	3,9	24,9	4,2	4,36	129,8	169	..	53,9	
Израиль	123	88	0,3	38,4	364,2	2455,4	0,59	88,4	8	0,7	0,9	
Индия	189	160	3,6	0,5	3,0	24,3	1,19	48,8	79	14,6	9,9	
Индонезия	162	148	1,9	0,1	5,3	6,8	2,79	56,9	41	3,0	4,1	
Иордания	61	159	..	41,1	138,8	57,3	1,44	146,6	59	10,4	31,8	
Ирак	..	..	..	0,1	..	..	..	..	175	..	..	
Иран, Ислам. Респ.	188	166	..	2,9	8,8	53,2	0,55	75,2	135	5,5	4,8	
Ирландия	107	57	0,3	14,1	709,5	5911,6	0,71	149,9	20	0,1	60,6	
Исландия	132	59	0,2	7,8	240,0	7289,6	0,84	83,1	11	1,1	0,7	
Испания	132	55	0,1	11,0	173,3	2775,7	0,60	58,4	47	0,0	64,7	

Экономика	Люди				Идеи			Торговля				
	Страны, которые требуют получения визы для поездки в эту страну (число)	Страны, граждане которой должны получить визу для поездки в другую страну (число)	Стоимость получения паспорта относительно ВВП на душу населения (%)	Численность международных мигрантов (% иностранцев)	Международный голосовой трафик (входящие и исходящие минуты на человека) (минуты)	Международная передача данных через Интернет (бит на человека) (бит)	Средняя стоимость телефонного звонка в США (долл. США за три минуты) (долл. США)	Доля всей торговли в ВВП (%)	Индекс сложности транспортных перевозок (индекс)	Среднее тарифов и пошлин (% общего объема импорта) (%)	Доля торговли с соседними странами (% всей торговли) (%)	Среднее 2000-2005
	2004	2004	2005	2005	2000-06 <sup>a</sup>	2000-06 <sup>a</sup>	2000-06 <sup>a</sup>	2005-06 <sup>a</sup>	2008	2005		
Италия	132	55	0,2	4,3	236,0	2044,0	0,79	56,5	62	..	59,4	
Йемен, Респ.	145	161	..	1,3	12,0	0,3	2,39	79,4	128	..	7,6	
Кабо-Верде	174	145	..	2,2	139,5	46,3	6,08	74,6	51	..	1,1	
Казахстан	175	141	..	16,5	26,4	62,5	..	91,6	178	6,0	34,4	
Каймановы О-ва	121	156	..	35,8	1630,2	..	..	..	..	..	0,0	
Камбоджа	191	159	..	2,2	9,5	1,3	2,94	144,6	139	21,6	10,2	
Камерун	184	157	11,4	0,8	8,8	8,7	..	52,7	132	..	12,4	
Канада	149	57	0,3	18,9	438,7	6731,9	..	72,0	39	1,3	73,0	
Катар	156	136	..	78,3	842,9	943,6	1,95	101,7	..	3,2	9,2	
Кения	21	140	1,2	1,0	5,6	20,8	3,00	62,2	148	10,2	13,8	
Кипр	137	80	0,3	15,3	693,2	593,8	0,33	..	..	0,7	8,5	
Киргизская Респ.	144	143	..	5,6	29,5	38,9	5,40	115,7	177	13,2	35,8	
Кирибати	168	133	..	2,6	24,2	5,4	8,82	133,3	97	..	0,0	
Китай	191	161	2,9	0,0	7,3	195,7	2,90	72,4	42	-16,2	15,4	
Колумбия	64	150	1,5	0,3	68,2	560,2	..	47,3	105	8,8	19,2	
Коморские О-ва	192	158	..	11,2	33,1	3,3	..	47,3	119	..	0,0	
Конго, Дем. Респ.	190	162	125,0	0,9	5,3	0,1	..	70,4	154	27,4	..	
Конго, Респ.	169	151	8,5	7,2	..	0,3	5,39	137,0	171	6,6	..	
КНДР	192	163	..	0,2	..	..	..	..	..	..	..	
Корея, Респ.	89	78	0,3	1,1	91,6	1027,8	0,76	85,3	13	3,4	0,0	
Коста-Рика	125	100	0,4	10,2	126,8	176,2	1,93	105,5	54	5,0	7,6	
Кот-д'Ивуар	169	145	..	13,1	16,9	3,0	2,25	92,3	147	43,6	20,2	
Куба	169	153	..	0,7	30,6	13,8	7,49	..	..	..	0,4	
Кувейт	154	135	..	65,8	..	347,9	1,51	98,0	99	1,3	..	
Латвия	132	98	..	19,5	66,7	3229,7	1,63	108,6	19	0,6	55,0	
Лесото	127	135	1,5	0,3	18,1	2,2	3,28	149,0	129	49,5	66,4	
Либерия	176	151	..	1,5	..	0,1	..	99,6	98	..	..	
Ливан	100	169	4,0	16,4	279,1	111,0	2,19	63,6	83	7,6	9,9	
Ливия	177	163	..	10,5	65,6	20,6	..	84,1	..	..	8,6	
Литва	132	100	0,4	4,8	49,0	2714,4	1,55	129,8	23	0,5	48,0	
Лихтенштейн	117	74	..	33,7	..	4298,0	..	..	..	..	..	
ЛНДР	192	158	11,8	0,4	6,6	3,5	1,11	78,2	158	..	..	
Люксембург	132	55	0,0	38,0	1399,1	20459,0	15,96	326,6	32	..	89,1	
Маврикий	88	131	0,5	1,7	149,8	153,2	1,59	127,1	17	16,8	0,0	
Мавритания	169	141	8,7	2,1	20,3	29,6	..	113,7	152	..	2,1	
Мадагаскар	0	156	..	0,3	1,3	1,8	0,59	70,7	126	24,8	0,0	
Майотта, о-ва	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	0,0	
Макао, Китай	0	122	..	55,9	497,2	6491,7	1,12	150,5	..	..	39,9	
Македония, БЮР	148	141	..	6,0	63,3	16,7	..	118,3	72	..	45,8	
Малави	123	139	..	2,2	4,8	1,5	3,56	46,4	161	..	16,4	
Малайзия	23	63	1,7	6,5	87,9	124,5	0,71	217,0	21	5,6	22,0	
Мали	172	148	..	0,3	7,4	25,9	12,28	72,3	162	3,8	25,1	
Мальдивы	3	134	..	1,0	91,2	179,5	5,86	178,1	110	23,6	10,7	
Мальта	132	73	0,3	2,6	222,4	4729,1	0,77	179,6	..	0,1	19,5	
Марокко	134	147	2,1	0,4	65,1	377,1	1,69	71,4	67	9,4	16,6	
Маршалловы О-ва	162	144	..	2,6	76,5	26,2	..	..	46	..	0,0	
Мексика	139	92	1,2	0,6	174,0	109,0	0,83	65,1	76	4,1	72,3	
Микронезия, Фед. Штаты	0	146	2,5	3,2	80,8	54,5	6,00	..	85	..	0,0	
Мозамбик	0	158	..	2,1	12,7	0,9	1,17	88,9	140	..	43,7	
Молдова	149	141	..	11,4	109,9	147,4	1,46	139,2	122	4,1	39,7	
Монако	132	88	..	75,8	..	..	..	..	..	..	..	
Монголия	174	155	..	0,4	4,8	13,3	4,92	125,0	168	5,7	64,7	
Мьянма	192	161	2,3	0,2	2,8	1,9	0,17	..	..	2,3	..	
Мэн, о-в	..	..	..	48,6	..	..	..	..	..	..	0,0	
Намибия	141	145	1,0	7,1	58,0	17,8	4,28	110,0	144	31,8	63,1	
Непал	0	158	26,3	3,0	5,6	4,6	2,04	45,3	151	18,2	60,5	
Нигер	167	144	19,8	0,9	2,0	2,3	8,77	38,9	163	..	20,7	
Нигерия	174	149	10,0	0,7	2,3	1,1	1,49	91,1	138	..	4,4	
Нидерландские Антильские О-ва	..	..	..	26,5	..	..	..	..	..	..	0,0	
Нидерланды	132	56	0,2	10,0	310,8	20501,3	0,32	140,6	14	0,8	56,4	
Никарагуа	38	116	3,0	0,5	61,7	1,1	3,15	92,1	87	4,6	28,4	
Новая Зеландия	146	59	0,2	15,7	361,1	1106,7	1,30	58,2	16	1,7	0,0	
Новая Каледония	..	..	..	18,4	215,0	562,9	3,13	..	..	..	0,4	
Норвегия	132	56	0,3	7,4	192,9	9304,8	0,31	75,0	4	0,2	18,8	
Нормандские О-ва	..	..	..	45,8	..	..	2,90	..	..	..	0,0	
ОАЭ	155	136	..	70,9	..	2371,4	1,73	170,6	24	..	..	
Оман	128	141	0,2	24,4	189,1	173,6	1,87	99,2	104	2,8	32,1	
Пакистан	184	165	4,2	2,1	10,5	4,6	1,03	38,6	94	13,0	11,1	
Палау	0	148	0,7	15,1	..	..	..	153,5	121	..	0,0	
Панама	130	107	..	3,2	54,9	286,6	3,64	144,5	9	8,6	9,7	

Таблица А4 Международная интеграция (продолжение)

Экономика	Люди				Идеи			Торговля				
	Страны, которые требуют получения визы для поездки в эту страну (число)	Страны, граждане которой должны получить визу для поездки в другую страну (число)	Стоимость получения паспорта относительно ВВП на душу населения (%)	Численность международных мигрантов (% иностранцев)	Международный голосовой трафик (входящие и исходящие минуты на человека) (минуты)	Международная передача данных через Интернет (бит на человека) (бит)	Средняя стоимость телефонного звонка в США (долл. США за три минуты) (долл. США)	Доля всей торговли в ВВП (%)	Индекс сложности транспортных перевозок (индекс)	Среднее тарифов и таможенных пошлин (% общего объема импорта)	Доля торговли с соседними странами (% всей торговли)	Среднее 2000-2005
	2004	2004	2005	2005	2000-06 <sup>a</sup>	2000-06 <sup>a</sup>	2000-06 <sup>a</sup>	2005-06 <sup>a</sup>	2008	2005		
Папуа — Новая Гвинея	114	138	5,3	0,4	8,0	1,0	4,32	134,8	82	26,4	1,7	
Парагвай	163	103		2,9	31,3	83,1	0,90	115,2	123	8,2	41,4	
Перу	97	135	2,6	0,1	99,1	366,6	1,80	48,5	71	5,7	21,5	
Польша	132	86	0,5	1,8	60,6	560,2	1,35	82,0	40	0,4	52,7	
Португалия	132	57	0,4	7,2	178,1	829,0	1,04	70,0	31	0,0	28,2	
Пуэрто-Рико	..	..	..	10,7	..	511,2	..	181,2	95	..	0,0	
Российская Федерация	183	134	0,4	8,4	15,3	100,3	2,03	55,1	155	29,2	33,1	
Руанда	180	156	41,5	1,3	..	7,4	2,43	43,2	166	..	43,2	
Румыния	145	107	1,1	0,6	49,1	1503,2	0,82	78,5	38	3,0	18,7	
Сальвадор	120	108	0,4	0,3	409,9	22,9	2,40	74,0	68	6,0	29,1	
Самоа	0	129	2,1	5,0	149,7	49,0	1,36	78,1	108	..	6,5	
Сан-Марино	132	82	..	33,4	6448,4	5419,6	..	..	..	1,7	..	
Сан-Томе и Принсипи	0	155	..	4,8	51,3	25,8	5,11	..	91	..	3,1	
Саудовская Аравия	187	142	0,8	27,5	215,8	126,1	2,40	92,9	33	..	3,2	
Свазиленд	137	138	0,3	4,0	47,5	0,9	2,97	167,5	146	47,7	80,0	
Сев. Марианские О-ва	157	153	..	6,5	..	..	..	..	..	..	0,0	
Сейшельские О-ва	0	131	1,1	5,8	..	307,3	3,78	244,5	84	10,7	0,0	
Сенегал	151	146	4,1	2,8	39,4	102,7	1,02	69,8	136	33,1	9,1	
Сент-Винсент и Гренадины	122	124	0,6	8,7	288,5	25,0	3,97	125,0	75	..	33,8	
Сент-Китс и Невис	92	120	0,2	9,3	571,6	42,5	..	113,5	22	31,3	15,5	
Сент-Люсия	130	121	0,5	5,3	217,9	94,9	..	117,6	88	..	22,8	
Сербия	..	..	..	6,4	..	94,6	..	73,4	58	..	..	
Сингапур	32	66	0,2	42,4	1045,4	7052,4	0,69	473,5	1	0,1	14,7	
Сирийская Арабская Респ.	160	163	..	5,2	44,0	8,0	4,81	75,0	127	..	16,0	
Словацкая Респ.	131	95	0,5	2,3	90,0	2912,6	1,06	176,0	90	0,0	66,8	
Словения	132	92	0,3	8,4	..	1254,7	0,65	139,1	69	0,1	67,1	
Соломоновы О-ва	123	130	..	0,7	23,2	17,1	..	102,2	74	..	0,0	
Сомали	192	165	..	3,4	..	0,4	..	..	..	..	..	
Судан	190	166	..	1,8	12,2	5,4	39,18	42,8	143	..	5,2	
Суринам	171	137	..	1,2	276,7	439,3	1,33	76,3	86	..	4,4	
США	158	52	0,2	12,9	279,5	3306,6	..	26,8	15	1,1	30,7	
Сьерра-Леоне	124	139	..	2,2	..	0,1	..	59,4	130	27,0	2,3	
Таджикистан	..	..	13,4	4,7	10,4	0,3	7,84	80,7	176	11,1	..	
Таиланд	136	146	1,0	1,6	14,1	156,2	0,67	143,5	50	6,2	7,5	
Тайвань, Китай	..	..	..	..	292,3	6569,5	0,51	134,0	29	..	10,8	
Танзания	35	142	13,4	2,1	1,4	0,4	3,17	55,1	100	..	8,5	
Тимор-Лешти	..	..	..	0,6	..	..	..	..	78	..	..	
Того	0	148	..	3,0	21,5	15,6	3,98	83,9	81	..	28,1	
Тонга	142	135	2,4	1,1	..	20,1	1,09	54,3	44	..	0,0	
Тринидад и Тобаго	47	119	0,3	2,9	375,7	370,2	2,19	108,0	49	4,8	10,3	
Тунис	126	142	1,1	0,4	72,6	126,4	2,28	108,7	28	6,2	26,3	
Туркменистан	174	148	..	4,6	6,0	15,7	..	126,2	..	..	..	
Турция	118	126	8,9	1,8	27,1	630,7	2,40	64,1	56	1,1	9,3	
Уганда	0	145	..	1,8	3,1	4,4	3,21	44,4	141	20,5	26,1	
Узбекистан	184	148	..	4,8	12,4	8,7	13,95	63,4	165	..	..	
Украина	181	139	2,7	14,5	56,6	17,3	1,65	97,3	120	4,3	40,6	
Уругвай	134	98	..	2,5	120,7	484,0	0,52	60,2	125	5,1	36,2	
Фарерские О-ва	..	..	..	11,1	..	3312,6	..	..	..	..	3,1	
Фиджи	94	131	1,6	2,0	112,1	87,0	2,84	127,6	111	15,9	1,3	
Филиппины	44	144	0,8	0,5	28,3	38,0	1,20	94,0	57	20,4	0,0	
Финляндия	132	55	0,2	3,0	178,3	4311,2	1,80	82,3	5	0,0	65,4	
Франция	132	54	0,2	10,6	182,8	3285,5	0,84	55,1	25	0,0	62,4	
Французская Полинезия	..	..	..	13,1	..	887,2	3,67	29,1	..	..	0,0	
Хорватия	131	105	2,0	14,9	231,2	1073,7	..	104,6	96	1,6	50,0	
Центральнаяафриканская Респ.	173	153	17,7	1,9	2,3	0,4	1,99	35,5	172	19,4	16,1	
Чад	181	154	60,2	4,5	2,0	0,5	9,11	97,3	157	..	..	
Черногория	..	..	..	6,4	..	..	..	128,9	113	..	..	
Чешская Респ.	136	95	0,1	4,4	94,8	2169,8	1,06	148,3	..	0,0	61,8	
Чили	114	84	1,5	1,4	48,3	779,6	2,18	76,3	43	1,6	12,4	
Швейцария	119	57	0,2	22,3	664,8	9609,1	0,32	89,0	37	1,1	61,4	
Швеция	132	54	0,2	12,4	..	17468,5	0,41	94,5	6	..	25,9	
Шри-Ланка	114	156	2,4	1,9	27,9	25,1	2,11	74,8	60	14,6	0,6	
Эквадор	27	139	3,6	0,9	215,6	227,2	1,75	67,5	131	..	15,4	
Экваториальная Гвинея	191	159	..	1,2	..	34,7	..	144,7	133	..	..	
Эритрея	190	163	..	0,3	8,7	1,7	3,59	58,1	159	..	4,5	
Эстония	132	98	0,2	15,0	109,0	11174,9	0,90	169,3	7	0,0	54,6	
Эфиопия	190	163	31,1	0,8	3,5	0,1	4,01	57,5	150	26,6	6,6	
ЮАР	120	118	0,7	2,4	27,6	18,8	0,79	63,1	134	4,2	2,9	
Ямайка	80	126	1,4	0,7	233,2	15822,2	0,87	108,8	92	7,7	0,8	
Япония	137	56	0,2	1,6	43,4	1037,8	1,63	27,3	18	..	0,0	

<sup>a</sup> Данные приведены за последний доступный год.



Таблица А5 Другие показатели

Экономика	Географические характеристики					География и население			
	равнины (% общей поверхности)	низины (% общей поверхности)	плоскогогорье (% общей поверхности)	холмы (% общей поверхности)	горы (% общей поверхности)	население, живущее менее чем в 25 км от международной границы (%)	население, живущее менее чем в 75 км от международной границы (%)	население, живущее менее чем в 25 км от береговой линии (%)	население, живущее менее чем в 75 км от береговой линии (%)
	2007	2007	2007	2007	2007	2000	2000	2000	2000
Австралия	29,7	23,3	33,5	8,8	4,8	0,0	0,0	69,1	87,5
Австрия	0,0	0,2	0,0	26,7	73,1	38,7	97,4	0,0	0,0
Азербайджан	0,7	31,2	0,0	5,6	62,5	26,9	61,9	0,0	0,0
Албания	0,0	0,4	0,0	33,6	66,0	29,2	83,2	41,9	87,2
Алжир	12,4	4,2	51,7	5,1	26,6	3,3	13,0	35,8	63,4
Американское Самоа	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Ангола	16,9	3,0	47,0	6,0	27,1	5,2	11,5	23,0	26,9
Андорра	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0
Антигуа и Барбуда	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Аргентина	33,0	9,4	8,7	11,0	37,9	5,0	10,4	33,3	42,8
Армения	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	70,5	100,0	0,0	0,0
Аруба	35,4	64,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Афганистан	0,9	0,0	8,7	0,3	90,1	11,2	37,1	0,0	0,0
Багамы	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Бангладеш	67,1	20,3	0,0	10,8	1,8	28,2	78,8	25,3	48,1
Барбадос	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Бахрейн	57,3	42,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Беларусь	37,8	58,7	3,5	0,0	0,0	18,3	53,5	0,0	0,0
Белиз	1,4	51,5	7,7	39,5	0,0	37,9	94,2	57,9	94,4
Бельгия	19,2	45,5	0,0	35,3	0,0	53,4	100,0	18,1	69,9
Бенин	13,3	15,5	65,2	6,0	0,0	42,7	96,0	27,7	46,0
Бермудские О-ва	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Болгария	0,0	21,9	0,0	45,4	32,7	19,1	80,5	9,4	15,8
Боливия	26,3	8,4	14,8	13,1	37,3	5,0	22,5	0,0	0,0
Босния и Герцеговина	0,0	6,0	0,0	23,0	71,0	40,5	90,1	0,8	12,4
Ботсвана	49,4	0,0	48,5	0,0	2,1	34,2	66,2	0,0	0,0
Бразилия	21,1	20,8	37,6	8,0	12,5	1,0	2,4	25,4	46,5
Бруней Даруссалам	0,3	75,7	0,0	0,0	23,9	98,9	100,0	80,8	99,3
Буркина-Фасо	34,4	0,1	65,6	0,0	0,0	14,4	42,2	0,0	0,0
Бурунди	0,0	0,0	15,9	0,0	84,1	60,9	100,0	0,0	0,0
Бутан	0,0	0,4	0,0	16,2	83,4	54,8	99,9	0,0	0,0
Вануату	0,3	7,9	1,4	90,4	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Великобритания	2,3	67,4	0,0	30,3	0,0	0,7	2,1	45,5	87,6
Венгрия	15,8	66,6	0,0	16,4	1,2	30,5	91,4	0,0	0,0
Венесуэла, БР	11,0	31,9	4,0	27,2	25,9	3,7	9,8	35,4	64,8
Виргинские О-ва (США)	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Вьетнам	8,4	25,3	0,0	30,5	35,9	9,9	44,7	42,0	73,2
Габон	5,2	21,3	52,0	15,7	5,7	13,2	32,7	44,9	53,0
Гаити	0,0	0,8	0,0	67,1	32,2	16,3	63,3	80,9	99,8
Гайяна	9,7	49,6	16,8	18,7	5,1	10,2	23,3	56,9	81,5
Гамбия	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	92,2	100,0	74,2	85,7
Гана	15,2	41,8	24,0	19,0	0,0	14,7	33,3	25,9	39,9
Гватемала	0,3	19,1	7,6	22,8	50,2	18,0	57,2	5,6	28,5
Гвинея	5,9	11,9	23,7	20,9	37,6	25,0	63,3	19,0	26,4
Гвинея-Бисау	71,9	24,6	0,0	3,5	0,0	26,0	96,5	60,9	86,5
Германия	3,1	45,2	4,6	34,3	12,8	15,2	52,0	7,3	12,6
Гондурас	2,1	12,4	0,0	40,0	45,4	19,8	77,6	22,0	46,1
Гонконг, Китай	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	49,4	100,0	100,0	100,0
Гренада	0,2	99,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Гренландия	0,3	3,0	33,6	8,1	54,9	0,0	0,0	100,0	100,0
Греция	0,0	7,4	0,0	50,6	41,9	7,1	27,2	81,4	96,4
Грузия	0,0	0,0	0,0	6,9	93,0	21,8	91,7	15,2	28,1
Гуам	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Дания	30,1	69,9	0,0	0,0	0,0	2,0	9,1	94,8	100,0
Джибути	0,0	18,6	0,0	30,0	51,4	86,3	100,0	79,8	99,1
Доминика	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Доминиканская Респ.	0,1	31,2	0,0	33,2	35,5	3,7	17,3	61,2	96,7
Египет, Араб. Респ.	5,7	27,8	41,4	16,4	8,7	0,2	0,5	16,4	36,9
Замбия	20,3	0,0	46,4	0,0	33,3	22,7	52,6	0,0	0,0
Западный берег р.Иордан и сектор Газа	0,0	10,1	0,0	89,9	0,0	100,0	100,0	34,8	66,3
Зимбабве	2,2	0,0	35,9	0,0	61,9	11,7	28,8	0,0	0,0
Израиль	0,0	31,1	0,0	49,1	19,8	90,6	100,0	66,4	95,2
Индия	13,2	17,8	27,4	22,8	18,7	5,6	16,1	10,3	19,7
Индонезия	13,3	30,5	0,1	32,3	23,8	0,1	0,7	52,2	90,4
Иордания	0,0	0,0	53,3	9,8	36,9	33,6	100,0	1,5	1,8
Ирак	19,2	27,2	35,1	12,0	6,4	9,2	28,7	0,7	5,1
Иран, Исламская Респ.	1,1	4,3	0,3	4,9	89,4	6,0	21,3	2,2	5,5
Ирландия	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	7,5	31,4	73,4	98,0
Исландия	0,0	9,6	0,0	43,2	47,2	0,0	0,0	99,2	100,0
Испания	1,8	3,7	29,1	7,4	58,0	4,7	15,3	48,1	63,5
Италия	0,0	14,5	0,0	49,8	35,7	6,8	28,4	45,2	68,3
Йемен, Респ.	2,5	1,8	21,5	3,7	70,4	2,0	7,9	13,3	43,7
Кабо-Верде	0,7	40,9	0,0	31,7	26,8	0,0	0,0	100,0	100,0
Казахстан	22,7	22,4	27,4	7,9	19,6	14,2	45,8	0,0	0,0
Каймановы О-ва	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0

Таблица А5 Другие показатели (продолжение)

Экономика	Географические характеристики					География и население			
	равнины (% общей поверхности)	низины (% общей поверхности)	плоскогорье (% общей поверхности)	холмы (% общей поверхности)	горы (% общей поверхности)	население, живущее менее чем в 25 км от международной границы (%)	население, живущее менее чем в 75 км от международной границы (%)	население, живущее менее чем в 25 км от береговой линии (%)	население, живущее менее чем в 75 км от береговой линии (%)
	2007	2007	2007	2007	2007	2000	2000	2000	2000
Камбоджа	6,5	74,3	0,0	17,9	1,4	18,1	57,0	4,9	12,1
Камерун	2,2	2,0	44,7	20,7	30,4	17,5	40,2	15,8	20,8
Канада	6,7	20,8	27,9	21,3	23,2	17,6	61,8	20,6	23,1
Катар	79,2	20,8	0,0	0,0	0,0	0,4	18,6	94,0	100,0
Кения	9,4	10,3	10,7	3,3	66,4	8,5	32,0	6,1	7,5
Кипр	5,8	80,1	0,0	14,2	0,0	0,0	0,0	90,1	100,0
Киргизская Респ.	0,0	0,0	0,2	0,0	99,8	55,3	94,9	0,0	0,0
Кирибати	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Китай	3,9	10,2	8,9	12,7	64,2	1,1	3,7	11,6	21,8
Колумбия	24,0	23,1	9,7	12,5	30,7	4,7	11,1	11,5	24,9
Коморские О-ва	0,0	0,0	12,4	26,2	61,4	0,0	0,0	100,0	100,0
Конго, Дем. Респ.	17,1	0,3	61,1	58,6	1,0	20,5	24,9	0,6	1,8
Конго, Респ.	29,1	1,2	8,2	2,8	8,2	50,5	91,8	19,8	21,5
КНДР	0,0	19,4	0,0	34,5	46,1	12,8	28,9	43,9	89,2
Корея, Респ.	0,0	35,2	0,0	52,5	12,3	1,3	37,3	62,3	70,7
Коста-Рика	0,0	1,9	0,0	62,0	36,1	8,2	29,4	22,1	97,7
Кот-д'Ивуар	0,0	0,1	0,1	72,9	27,0	11,3	30,0	26,0	33,7
Куба	0,0	41,3	0,0	25,7	32,9	1,3	11,4	63,5	100,0
Кувейт	7,9	70,9	21,2	0,0	0,0	13,7	100,0	88,5	97,7
Латвия	8,5	91,5	0,0	0,0	0,0	19,4	94,3	50,0	73,5
Лесото	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	60,5	100,0	0,0	0,0
Либерия	2,1	45,9	31,8	17,1	3,2	28,2	55,2	39,7	54,7
Ливан	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	35,0	100,0	84,3	100,0
Ливия	23,5	11,4	52,8	2,6	9,7	1,2	4,8	73,6	86,5
Литва	3,5	96,5	0,0	0,0	0,0	28,7	87,1	9,1	14,8
Лихтенштейн	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0
ЛНДР	0,0	11,0	0,0	25,3	63,7	49,0	91,3	0,0	0,0
Люксембург	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0
Маврикий	0,0	5,3	0,0	94,2	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Мавритания	56,0	13,4	29,6	1,1	0,0	22,4	46,8	27,0	32,6
Мадагаскар	0,3	20,2	3,8	31,0	44,7	0,0	0,0	23,2	45,0
Майотта, о-ва	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Макао, Китай	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Македония, БЮР	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	67,5	100,0	0,0	0,0
Малави	0,0	0,3	0,0	6,0	93,7	34,3	98,8	0,0	0,0
Малайзия	2,9	48,2	0,0	29,5	19,5	8,2	25,1	59,0	95,6
Мали	59,3	2,4	36,6	1,8	0,0	12,6	38,1	0,0	0,0
Мальдивы	99,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Мальта	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Марокко	1,3	4,8	6,7	17,8	69,5	4,6	13,2	39,5	59,7
Маршалловы О-ва	96,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Мексика	5,1	12,9	5,4	14,7	62,0	5,8	8,0	11,2	23,5
Микронезия, Фед. Штаты	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Мозамбик	6,5	30,2	6,6	28,4	28,3	8,9	34,6	32,7	52,1
Молдова	0,0	85,4	14,6	0,0	0,0	52,7	100,0	0,0	0,0
Монако	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Монголия	0,0	0,0	14,3	0,0	85,7	5,8	18,1	0,0	0,0
Мьянма	2,8	18,8	0,0	31,7	46,6	3,5	15,2	26,0	42,7
Мэн, О-в	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Намбия	22,4	0,9	26,4	3,0	47,4	26,8	54,1	6,0	6,7
Непал	0,0	5,5	0,0	19,5	75,0	44,1	95,2	0,0	0,0
Нигер	50,2	0,0	41,8	0,0	7,9	21,5	55,5	0,0	0,0
Нигерия	16,1	21,8	35,4	17,5	9,2	5,3	24,4	12,3	20,9
Нидерландские Антильские О-ва	74,1	25,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Нидерланды	40,0	58,3	0,0	1,8	0,0	33,2	85,6	53,8	88,6
Никарагуа	7,9	53,2	0,0	23,5	15,4	10,6	39,1	17,3	63,2
Новая Зеландия	0,0	19,1	0,0	28,3	52,6	0,0	0,0	87,0	98,3
Новая Каледония	10,9	4,7	0,0	84,5	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Норвегия	0,0	9,8	0,0	42,7	47,5	5,2	48,7	82,3	92,4
Нормандские о-ва	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
ОАЭ	29,8	50,7	0,0	19,5	0,0	23,3	83,7	54,8	84,4
Оман	31,3	17,9	14,4	20,0	16,3	4,7	15,1	66,5	81,5
Пакистан	21,9	10,2	0,9	15,6	51,4	13,8	42,2	7,1	8,3
Палау	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Панама	0,2	30,8	0,0	53,6	15,4	8,6	17,2	78,8	100,0
Папуа — Новая Гвинея	13,1	17,1	0,0	25,9	43,9	1,0	3,4	35,8	53,3
Парагвай	51,3	22,3	23,6	2,8	0,0	53,0	73,1	0,0	0,0
Перу	24,5	4,2	8,5	11,0	51,9	2,5	11,8	39,0	50,4
Польша	10,8	63,5	12,2	10,4	3,2	12,8	44,0	5,9	11,2
Португалия	0,0	37,4	0,0	36,4	26,2	6,4	32,4	65,1	89,8
Пуэрто-Рико	0,0	38,9	0,0	61,1	0,0	0,0	0,0	94,1	100,0
Российская Федерация	10,0	36,0	6,4	22,1	25,5	3,5	13,0	8,0	10,7
Руанда	0,0	0,0	15,5	0,0	84,5	57,8	100,0	0,0	0,0
Румыния	0,9	37,9	0,6	21,5	39,1	20,1	61,5	3,4	5,1
Сальвадор	0,0	1,1	0,0	52,5	46,4	25,4	96,7	26,7	94,7

Экономика	Географические характеристики					География и население			
	равнины (% общей поверх- ности)	низины (% общей поверх- ности)	плоскогорье (% общей поверх- ности)	холмы (% общей поверх- ности)	горы (% общей поверх- ности)	население, живущее менее чем в 25 км от международной границы (%)	население, живущее менее чем в 75 км от международной границы (%)	население, живущее менее чем в 25 км от береговой линии (%)	население, живущее менее чем в 75 км от береговой линии (%)
	2007	2007	2007	2007	2007	2000	2000	2000	2000
Самоа	0,0	8,0	0,0	92,0	0,0	0,0	0,0		
Сан-Марино	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0
Сан-Томе и Принсипи	0,0	0,6	31,2	35,9	32,3	0,0	0,0	100,0	100,0
Саудовская Аравия	0,0	16,4	0,0	83,6	0,0	2,8	9,0	27,0	38,3
Свазиленд	9,5	65,2	16,8	8,5	0,0	60,5	100,0	0,0	0,0
Сев. Марианские О-ва	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Сейшельские О-ва	1,4	18,8	0,0	39,3	40,5	0,0	0,0	100,0	100,0
Сенегал	19,7	5,2	48,0	3,4	23,6	20,2	39,9	48,6	74,4
Сент-Винсент и Гренадины	0,0	71,5	0,0	28,5	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Сент-Киттс и Невис	20,3	43,6	0,0	36,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Сент-Люсия	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Сербия	84,2	10,0	2,2	3,6	0,0	..	..	..	..
Сингапур	0,2	53,3	2,8	43,7	0,0	..	..	100,0	100,0
Сирийская Араб. Респ.	0,0	0,0	0,0	0,5	99,5	25,3	85,8	11,3	28,5
Словацкая Республика	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	57,0	100,0	0,0	0,0
Словения	0,0	5,2	0,0	67,5	27,2	68,4	100,0	4,3	14,0
Соломоновы О-ва	0,0	0,0	0,0	49,4	50,6	0,0	0,0	100,0	100,0
Сомали	0,1	51,4	0,0	48,4	0,0	8,0	25,2	30,5	52,7
Судан	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	5,9	14,2	1,8	2,6
Суринам	29,7	0,3	51,1	3,1	15,9	3,4	14,1	86,8	97,3
США	12,6	13,1	24,6	12,8	36,9	3,1	6,9	28,9	41,4
Сьерра-Леоне	35,4	64,6	0,0	0,0	0,0	15,0	68,1	35,0	55,3
Таджикистан	0,0	0,0	0,3	0,7	99,0	49,9	96,2	0,0	0,0
Таиланд	5,0	41,1	2,3	38,4	13,2	10,5	34,4	18,2	37,6
Тайвань, Китай	0,0	5,1	0,0	12,6	82,3	0,0	0,0	71,4	100,0
Танзания	1,5	5,1	29,2	7,2	57,1	10,9	32,3	13,6	17,3
Тимор-Лешти	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Того	0,0	58,2	14,8	27,0	0,0	72,5	100,0	26,8	38,6
Тонга	89,3	10,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Тринидад и Тобаго	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Тунис	1,2	40,5	17,4	36,4	4,4	6,6	22,4	55,8	79,4
Туркменистан	36,5	34,6	11,1	8,1	9,7	27,4	54,9	0,0	0,0
Турция	0,0	4,3	0,6	9,1	86,0	4,2	12,7	37,8	52,7
Уганда	10,2	0,0	40,8	0,0	49,1	21,3	53,1	0,0	0,0
Узбекистан	23,5	27,2	12,4	17,6	19,4	55,8	86,6	0,0	0,0
Украина	23,0	51,1	18,1	4,3	3,5	10,1	41,1	11,2	16,4
Уругвай	17,4	82,5	0,0	0,0	0,0	10,7	17,5	65,7	77,4
Фарерские О-ва	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Фиджи	0,0	43,2	0,0	56,8	0,0	0,0	0,0	88,3	100,0
Филиппины	0,1	26,4	0,0	56,4	17,0	0,0	0,0	78,3	98,9
Финляндия	2,0	71,7	6,3	19,2	0,8	4,7	14,2	48,1	67,4
Франция	3,9	41,0	3,0	30,1	21,9	12,0	23,2	20,8	36,2
Французская Полинезия	0,0	9,2	6,2	84,5	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Хорватия	6,8	25,3	60,8	6,4	0,6	68,1	98,1	31,2	36,3
Центральноафриканская Респ.	17,6	0,0	78,5	0,0	3,9	31,4	58,5	0,0	0,0
Чад	35,9	0,0	42,4	3,7	18,0	23,6	51,5	0,0	0,0
Черногория	0,0	0,0	0,0	1,3	98,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Чешская Респ.	0,0	44,1	0,0	55,9	0,0	38,3	88,0	0,0	0,0
Чили	0,0	9,0	0,0	26,9	64,1	3,3	48,9	26,2	53,1
Швейцария	2,3	37,8	4,4	34,4	21,1	63,8	100,0	0,0	0,0
Швеция	0,0	5,3	0,0	8,0	86,7	1,0	7,1	63,9	82,9
Шри-Ланка	0,0	2,8	3,7	31,6	61,8	0,0	0,0	47,3	88,0
Эквадор	7,4	6,1	9,7	28,1	48,7	5,2	15,8	33,7	49,0
Экваториальная Гвинея	0,0	20,6	18,6	7,7	53,1	35,6	77,9	41,3	59,5
Эритрея	0,1	11,6	0,0	14,6	73,8	16,7	56,2	11,1	51,8
Эстония	39,8	60,2	0,0	0,0	0,0	13,7	48,1	64,4	78,5
Эфиопия	0,7	0,3	14,1	4,8	80,1	3,0	9,1	0,0	0,0
ЮАР	13,1	19,2	36,1	11,6	20,1	5,0	14,8	23,4	35,9
Ямайка	0,0	23,3	0,0	76,7	0,0	0,0	0,0	91,3	100,0
Япония	0,1	17,3	0,0	64,6	18,0	0,0	0,0	69,3	95,3

## Источники и определения

Таблица А1 Географические показатели и показатели доступа

Столбец	Источник	Примечания
1 Местоположение	CIA Factbook	Показатель содержит округленные значения долготы и широты для целей нахождения приблизительного географического центра территориально-государственного образования. Данные взяты из <i>Gazetteer of Conventional Names (Third Edition, August 1988)</i> , <i>US Board on Geographic Names</i> и из других источников.
2 Площадь страны (км <sup>2</sup> )	World Bank	Площадь страны, как ее общая площадь, включая водные пространства между островами и некоторые прибрежные водные пути. <i>Food and Agriculture Organization, Production Yearbook</i> и массивы данных.
3 Пахотные земли (% площади страны)	World Bank	Пахотные земли, в том числе, земли, определяемые ФАО как земли под сезонными сельскохозяйственными культурами (в том числе площади, с которых собирают два урожая в год), временные сенокосные угодья для заготовки кормов и выпаса скота, земли под коммерческие и приусадебные сады и огороды и земли, находящиеся под паром.
4 Леса (% площади страны)	World Bank	Лесные угодья – земля, покрытая естественными или искусственными посадками деревьев, для промышленных или непромышленных целей.
5 Береговая линия (км)	CIA Factbook	Общая протяженность границы между землей (в том числе островами) и морем.
6 Береговая граница (км)	CIA Factbook	<i>Общая протяженность всех наземных границ и длина каждой границы в отдельности в общей границе страны с сопредельными государствами. Там, где это было возможно, публикуется официальная длина границ по данным национальных статистических агентств. Поскольку используются различные методы геодезических измерений, длина границ, измеренных сопредельными государствами, может различаться.</i>
7 Аэропорты со взлетно-посадочной полосой с твердым (искусственным) покрытием (количество)	CIA Factbook	Общее число аэропортов со взлетно-посадочной полосой с твердым (искусственным) покрытием, с учетом длины полосы. Для аэропортов с более чем одной взлетно-посадочной полосой, учитывается самая длинная из них. Полосы относятся к одной из 5 групп: 1) более 3047 м, 2) 2438–3047 м, 3) 1524–2437 м, 4) 914–1523 м, и 5) до 914 м. Включаются только аэропорты со взлетно-посадочными полосами, пригодными для работы. Не все аэропорты имеют оборудование для дозаправки топливом, текущего ремонта или службы управления воздушным движением.
8 Порты и терминалы (количество)	CIA Factbook	Число портов
9 Плотность железных дорог (железнодорожных путей на 100 км <sup>2</sup> )	CIA Factbook	Общая протяженность железнодорожной сети (железнодорожных путей) и ее составляющих по ширине (широкие, стандартные, узкие и парные), соотношенная с размером страны (выражено в %).
10 Плотность дорог (дороги, км на 100 км <sup>2</sup> )	WB and CIA Factbook	Общая протяженность дорожной сети, включая протяженность дорог с твердым (искусственным) покрытием или без него, соотношенная с размером страны (выражено в %).
11 Среднее расстояние по стране до столицы (км)	WDR 2009 Team	Среднее расстояние до столицы, взвешенное по населению.

Таблица А2 Урбанизация

Столбец	Источник	Примечания
12 12. Индекс агломерации	WDR 2009 Team	См. Главу 1
13 13. Процент городского населения во всем населении (2000)	UN	Городское население как % всего населения в 2000 г.
14 14. Процент городского населения во всем населении (2005)	UN	Городское население как % всего населения в 2005 г.
15 15. Процент городского населения во всем населении (2015)	UN	Городское население как % всего населения в 2015 г.
16 16. Плотность населения (количество человек на км <sup>2</sup> )	World Bank	Количество человек на км <sup>2</sup>
17 17. Население, живущее в городах > 1 миллиона жителей (% всего населения)	World Bank	Доля населения, живущего в городах с более чем 1 млн. жителей
18 18. Процент населения, живущего в самых больших городах (% городского населения)	World Bank	Доля населения, живущего в самых больших городах (как % всего городского населения)
19 19. Процент городского населения, имеющего доступ к воде	World Bank	Процент городского населения с приемлемым доступом к достаточному количеству воды из улучшенного источника, такого как отдельное подключение домохозяйств, общественные колонки, скважины, предоставляющие питьевую или дождевую воду. Приемлемым считается доступ как минимум 20 литрам воды на человека в день из источника, расположенного не дальше чем в одном километре от жилья.
20 20. Процент сельского населения, имеющего доступ к воде	World Bank	Процент сельского населения с приемлемым доступом к достаточному количеству воды из улучшенного источника, такого как отдельное подключение домохозяйств, общественные колонки, скважины, предоставляющие питьевую или дождевую воду. Приемлемым считается доступ как минимум 20 литрам воды на человека в день из источника, расположенного не дальше чем в одном километре от жилья.
21 21. Процент городского населения, имеющего доступ к канализации	World Bank	Процент городского населения с как минимум достаточным доступом к очистным сооружениям, которые могут эффективно предотвратить контакт человека или животного с продуктами жизнедеятельности. Улучшенными считаются очистные сооружения от простой, но защищенной выгребной ямы до смывного туалета с подсоединением к канализации. Для того чтобы считаться эффективными, очистные сооружения должны быть правильно сконструированы и должным образом поддерживаться в рабочем состоянии.
22 22. Процент сельского населения, имеющего доступ к канализации	World Bank	Процент сельского населения с как минимум достаточным доступом к очистным сооружениям, которые могут эффективно предотвратить контакт человека или животного с продуктами жизнедеятельности. Улучшенными считаются очистные сооружения от простой, но защищенной выгребной ямы до смывного туалета с подсоединением к канализации. Для того чтобы считаться эффективными, очистные сооружения должны быть правильно сконструированы и должным образом поддерживаться в рабочем состоянии.

Таблица А3 Территориальное развитие

Столбец	Источник	Примечания	
23	Ведущий район: Название территории	WDR 2009 Team	Название ведущего района. Ведущий район определяется как район с наиболее высоким уровнем благосостояния (дохода или потребления на ВВП) на душу населения
24	24. Ведущий район: масштаб бедности	WDR 2009 Team	Масштаб бедности – доля населения, живущего ниже черты бедности
25	25. Ведущий район: место территории по показателю бедности в процентах от общей бедности страны	WDR 2009 Team	Доля бедного населения страны, постоянно проживающего в ведущем районе
26	26. Ведущий район: уровень благосостояния по району (как % уровня благосостояния по стране)	WDR 2009 Team	Уровень благосостояния ведущего района (доход, потребление или ВВП) на душу населения, соотношенный с национальным уровнем благосостояния (доход, потребление или ВВП) на душу населения.
27	27. Ведущий район: территория (км2)	Statoids	Площадь территории ведущего района.
28	28. Ведущий район: Плотность населения (число людей на км2)	Statoids	Население на км2 ведущего района.
29	29. Отстающий район: Название территории	WDR 2009 Team	Название отстающего района. Отстающий район определяется как район с наименьшим уровнем благосостояния (дохода или потребления на ВВП) на душу населения.
30	30. Отстающий район: масштаб бедности	WDR 2009 Team	Масштаб бедности – доля населения, живущего ниже черты бедности.
31	31. Отстающий район: место территории по показателю бедности в процентах от общей бедности страны	WDR 2009 Team	Доля бедного населения страны, постоянно проживающего в отсталом районе.
32	32. Отстающий район: уровень благосостояния по району (как % уровня благосостояния по стране)	WDR 2009 Team	Уровень благосостояния отсталого района (доход, потребление или ВВП) на душу населения, соотношенный с национальным уровнем благосостояния (доход, потребление или ВВП) на душу населения.
33	33. Отстающий район: Территория (км2)	Statoids	Площадь территории отстающего района.
34	34. Отстающий район: Плотность населения (число людей на км2)	Statoids	Население на км2 отсталого района.

Таблица А4 Международная интеграция

Столбец	Источник	Примечания	
35	35. Страны, которые требуют получения визы для поездки в эту страну	Neumayer (2005)	Число стран, жители которых нуждаются в получении визы для поездки в эту страну.
36	36. Страны, граждане которой должны получать визу для поездки в другую страну	Neumayer (2005)	Число стран, для поездки в которые граждане данной страны должны получать визу.
37	37. Стоимость получения паспорта относительно ВВП на душу населения	McKenzie (2005)	Цена общегражданского паспорта, стандартизированная по ВВП на душу населения.
38	38. Численность международных мигрантов (% иностранцев)	World Bank	Численность международных мигрантов – число людей, родившихся в стране иной, чем та, в которой они проживают. Включает также беженцев.
39	39. Международный голосовой трафик (входящий и исходящий, минуты на человека)	World Bank	Международный голосовой трафик – это сумма международного входящего и исходящего трафика (в минутах).
40	40. Международная передача данных через Интернет (бит на человека)	World Bank	Международная передача данных через Интернет – это договорная мощность международных соединений между странами для пропуски Интернет-трафика.
41	41. Средняя стоимость телефонного звонка в США (долл. США за три минуты)	World Bank	Стоимость международного телефонного звонка в США – это стоимость трех минутного звонка в пиковый период нагрузки по стационарной линии из страны в США.
42	42. Доля всей торговли в ВВП	World Bank	Торговля – это сумма экспорта и импорта товаров и услуг, рассчитанная как доля валового внутреннего продукта.
43	43. Индекс сложности транспортных перевозок	WB Doing Business	Показатель сложности транспортных перевозок (задержки на границе, сборы, бюрократические проволочки и т.п.).
44	44. Среднее тарифов и таможенных пошлин (% общего объема импорта)	World Bank	Среднее тарифов.
45	45. Доля торговли с соседними странами (% всей торговли)	WDR 2009 Team	Доля торговли с соседними странами как доля всей торговли страны. Рассчитывалась используя данные COMTRADE.

Таблица А5 Другие показатели

Столбец	Источник	Примечания
46 46. Процент общей поверхности: равнины	Nelson (2007)	% общей поверхности: равнины
47 47. Процент общей поверхности: низины	Nelson (2007)	% общей поверхности: низины
48 48. Процент общей поверхности: плоскогорье	Nelson (2007)	% общей поверхности: плоскогорье
49 49. Процент общей поверхности: холмы	Nelson (2007)	% общей поверхности: холмы
50 50. Процент общей поверхности: горы	Nelson (2007)	% общей поверхности: горы
51 51. Население, живущее менее чем в 25 км от международной границы	WDR 2009 Team	Доля населения, живущего менее чем в 25 км от международной границы.
52 52. Население, живущее менее чем в 75 км от международной границы	WDR 2009 Team	Доля населения, живущего менее чем в 75 км от международной границы.
53 53. Население, живущее менее чем в 25 км от береговой линии	WDR 2009 Team	Доля населения, живущего менее чем в 25 км от береговой линии.
54 54. Население, живущее менее чем в 75 км от береговой линии	WDR 2009 Team	Доля населения, живущего менее чем в 75 км от береговой линии.

# Выборочные показатели мирового развития

**В** выпуске *Выборочных показателей мирового развития* за этот год статистика развития представлена в пяти таблицах, в которых содержатся сопоставимые социально-экономические данные более чем по 130 странам (экономикам) за последний год, по которому имелаась информация, а по некоторым показателям – за предыдущие годы. В дополнительной таблице представлены основные показатели для 77 стран с неполными данными или для стран с населением менее 3 млн человек.

Показатели, опубликованные в настоящем Докладе, являются выборкой более чем из 800 показателей, включенных в издание Показатели мирового развития 2008. Публикуемый ежегодно статистический сборник Показатели мирового развития отражает комплексный взгляд на процесс развития. В шести других основных разделах рассматривается прогресс в области достижения Целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, вклад широкого ряда факторов, таких, как развитие человеческого капитала, экологическая устойчивость, показатели макроэкономической деятельности, развитие частного сектора и инвестиционный климат, а также глобальные связи, влияющие на внешнюю среду, в которой происходит развитие.

*Показатели мирового развития* дополнены отдельно изданной базой данных, которая предоставляет доступ более чем к 1000 таблиц с данными и 800 временным рядам показателей по 222 странам и регионам. Эта база данных предоставляется по электронной подписке (WDI Online) или на CD ROM.

## Источники данных и методы анализа

Представленные здесь социально-экономические и экологические показатели взяты из нескольких источников: первичных данных, собранных Всемирным банком, статистических публикаций его стран-членов, исследовательских институтов и таких международных организаций, как ООН и ее специализированные учреждения, Международный валютный фонд (МВФ) и Организация экономиче-

ского сотрудничества и развития (ОЭСР) (полный перечень см. в разделе Источники данных после Технических примечаний). Хотя в большинстве случаев официальные статистические данные, предоставляемые странами и международными агентствами, отвечают международным стандартам в плане полноты, определения и классификации, все же неизбежны различия по степени своевременности и достоверности, обусловленные различиями возможностей и ресурсов, выделяемых для сбора и обработки данных. В некоторых случаях требуется проверка данных, поступающих во Всемирный банк из нескольких источников с тем, чтобы обеспечить использование наиболее достоверной информации при рассмотрении того или иного вопроса. Иногда имеющаяся информация представляется недостаточно надежной или не отвечающей международным стандартам, поэтому она не может служить основой для расчета показателей и тенденций. В этом случае данные не приводятся.

Приводимые данные в целом соответствуют данным, содержащимся в *Показателях мирового развития 2008*. Однако по мере поступления новой информации данные дополнялись и уточнялись. Расхождения в данных могут также объясняться пересмотром временных рядов и изменениями в применяемой методологии. Так, в разных публикациях Всемирного банка могут появляться данные за разные периоды. В связи с этим читателям не рекомендуется сравнивать данные из различных публикаций или разных выпусков одной и той же публикации. С данными последовательных временных рядов можно ознакомиться в издании *Показатели мирового развития 2008* на CD ROM и при просмотре WDI Online.

Все суммы представлены в текущих долларах США, если не указано иное. Разнообразные методы, использованные при конвертировании национальных валют в доллары, описаны в *Технических примечаниях*.

Так как основным направлением деятельности Всемирного банка является предоставление кредитов и политических рекомендаций странам – членам Банка с низким и средним доходом, вопросы, освещен-

щаемые в настоящих таблицах, относятся главным образом к этим странам. Там, где это возможно, для сопоставления приводится информация по странам с высоким доходом. При желании читатели могут обратиться к национальным публикациям статистического характера и изданиям ОЭСР и Европейского союза, чтобы получить более полную информацию о странах с высоким доходом.

### Классификация стран и обобщенные показатели

Обобщенные показатели, приводимые в конце каждой таблицы, включают страны, классификация которых осуществляется по уровням доходов на душу населения и по регионам. ВНД на душу населения используется для определения следующих категорий по уровням дохода: низкий доход (в 2007 г. – 935 долл. или менее), средний доход (от 936 долл. до 11 455 долл.) и высокий доход (от 11 456 долл.). Проводится также дополнительное разграничение между странами с ВНД менее 3 705 долл. на душу населения (страны с доходом ниже среднего) и выше указанной суммы (страны с доходом выше среднего). См. таблицу классификации стран в конце этой книги, где приведен список стран, входящих в каждую группу (включая страны с численностью населения менее 3 млн чел.).

Обобщенные значения в конце каждой таблицы являются либо итоговыми (что обозначается буквой t [total]), когда совокупные цифры включают оценочные показатели вместо отсутствующих или не представленных странами данных; либо простыми суммами имеющихся данных (обозначаются буквой s [sum]); либо средневзвешенными (w [weighted averages]) или медианными значениями (m [median]), рассчитанными для групп стран. Данные для стран, не вошедших в основные таблицы (которые представлены в табл. 5), включаются в обобщенные показатели в случае, когда такие данные доступны, или на том основании, что развитие этих экономик следует тем же тенденциям, что и в странах, предоставивших информацию. Такая стандартизация данных по странам за каждый указанный период позволяет получить более последовательные совокупные показатели. В тех случаях, когда для расчета оценочного показателя не хватает более трети необходимых данных, в таблице на месте группового показателя ставится прочерк («нет данных»). В разделе *Технических примечаний* «Статистические методы» более подробно показана сущность используемых методов агрегирования показателей. Веса, используемые при расчете агрегатов (совокупных показателей), приведены в технических примечаниях к каждой таблице.

### Терминология и охват данных по странам

Термин *страна* не подразумевает политического суверенитета, а лишь обозначает любую территорию, по которой социально-экономические данные из официальных источников представлены отдельно. Данные по странам приведены по состоянию на 2007 г., а исторические данные – с учетом последних политических изменений. Все прочие случаи оговорены в таблицах отдельно. Если не указано иное, данные по Китаю не включают данных по Гонконгу (Китай), Макао (Китай) и Тайваню (Китай). Данные по Индонезии вплоть до 1999 г. включают Тимор-Лешти, если не указано иное. Черногория объявила о своей независимости от Сербии и Черногории 3 июня 2006 г. Когда это возможно, данные даются по каждой стране в отдельности. *Так как некоторые данные по Сербии вплоть до 2005 г. продолжают включать данные по Черногории; эти данные оговариваются в таблицах.* С 1999 г. данные по Сербии по большинству показателей не содержат данных по Косово – территории в составе Сербии, в настоящее время находящийся под международным контролем в соответствии с Резолюцией Совета безопасности ООН № 1244 (1999), если не указано иное.

### Технические примечания

Ввиду проблематичности качества ряда данных и межстрановых сопоставлений читателям рекомендуется обращаться к Техническим примечаниям, таблице Классификация стран по регионам и уровням доходов, а также к примечаниям по конкретным таблицам. Более подробные сведения можно найти в издании *Показатели мирового развития 2008*.

За дополнительной информацией по Показателям мирового развития 2008 можно обращаться в режиме «он-лайн», по телефону или факсу, указанным ниже:

Для получения дополнительной информации и заказа в режиме онлайн обращайтесь: <http://www.worldbank.org/data/wdi2006/index.htm>.

Для заказа по телефону или факсу:  
1-800-645-7247 или 703-661-1580;  
факс 703-661-1501.

Для заказа по почте:

The World Bank, P.O. Box 960,  
Herndon, VA 20172-0960, U.S.A.

[Для заказов российских читателей:

ООО Издательство «Весь Мир»,  
Москва, Бутлерова ул., 176  
Тел.: (495) 739-09-71. Факс: (495)

Адрес электронной почты:  
info@vesmirbooks.ru  
<http://www.vesmirbooks.ru>].



## Классификация стран по регионам и уровням доходов, 2009 финансовый год

Восточная Азия и Тихоокеанский регион		Латинская Америка и Карибский бассейн		Южная Азия		Страны-члены ОЭСР с высоким доходом	
Американское Самоа	ДВС	Аргентина	ДВС	Афганистан	НД	Австралия	ДВС
Вануату	ДНС	Белиз	ДВС	Бангладеш	НД	Австрия	ДНС
Вьетнам	НД	Боливия	ДНС	Бутан	ДНС	Бельгия	ДНС
Индонезия	ДНС	Бразилия	ДВС	Индия	ДНС	Великобритания	ДНС
Камбоджа	НД	Венесуэла, БР	ДВС	Мальдивские О-ва	ДНС	Венгрия	НД
Кирибати	ДНС	Гаити	НД	Непал	НД	Германия	ДНС
Китай	ДНС	Гайана	ДНС	Пакистан	НД	Греция	ДНС
Корея, Дем. Респ.	НД	Гватемала	ДНС	Шри-Ланка	ДНС	Дания	ДНС
ЛНДР	НД	Гондурас	ДНС	<b>Африка к югу от Сахары</b>		Ирландия	ДНС
Малайзия	ДВС	Гренада	ДВС	Ангола	ДНС	Исландия	ДНС
Маршалловы о-ва	ДНС	Доминика	ДВС	Бенин	НД	Испания	ДНС
Микронезия, Фед. Шт.	ДНС	Доминиканская Респ.	ДНС	Ботсвана	ДВС	Италия	ДНС
Монголия	ДНС	Колумбия	ДНС	Буркина-Фасо	НД	Канада	ДНС
Мьянма	НД	Коста-Рика	ДВС	Бурунди	НД	Корея, Респ.	ДНС
Палау	ДВС	Куба	ДНС	Габон	ДВС	Люксембург	ДНС
Папуа — Новая Гвинея	НД	Мексика	ДВС	Гамбия	НД	Нидерланды	ДНС
Самоа	ДНС	Никарагуа	ДНС	Гана	НД	Новая Зеландия	ДНС
Соломоновы О-ва	НД	Панама	ДВС	Гвинея	НД	Норвегия	ДНС
Таиланд	ДНС	Парагвай	ДНС	Гвинея-Бисау	НД	Португалия	ДНС
Тимор-Лешти	ДНС	Перу	ДНС	Замбия	НД	Словацкая Республика	ДНС
Тонга	ДНС	Сальвадор	ДНС	Зимбабве	НД	США	ДНС
Фиджи	ДВС	Сент-Винсент и Гренадины	ДВС	Кабо-Верде	ДНС	Финляндия	ДНС
Филиппины	ДНС	Сент-Китс и Невис	ДВС	Камерун	ДНС	Франция	ДНС
		Сент-Люсия	ДВС	Кения	НД	Чешская Республика	ДНС
<b>Европа и Центральная Азия</b>		Суринам	ДНС	Коморские О-ва	НД	Швейцария	ДНС
Азербайджан	ДНС	Уругвай	ДВС	Конго, Дем. Респ.	НД	Япония	ДНС
Албания	ДНС	Чили	ДВС	Конго, Респ.	ДНС		
Армения	ДНС	Эквадор	ДНС	Кот-д'Ивуар	НД	<b>Другие страны с высоким доходом</b>	
Беларусь	ДВС	Ямайка	ДВС	Лесото	ДНС	Андорра	ДНС
Болгария	ДВС			Либерия	НД	Антигуа и Барбуда	ДНС
Босния и Герцеговина	ДНС	<b>Ближний Восток и Северная Африка</b>		Маврикий	ДВС	Аруба	ДНС
Грузия	ДНС	Алжир	ДНС	Мавритания	НД	Багамские О-ва	ДНС
Казахстан	ДВС	Джибути	ДНС	Мадагаскар	НД	Барбадос	ДНС
Кыргызстан	НД	Египет, Арабская Респ.	ДНС	Майотта, о-ва	ДВС	Бахрейн	ДНС
Латвия	ДВС	Египет, Арабская Респ.	ДНС	Малави	НД	Бермудские О-ва	ДНС
Литва	ДВС	Зап. берег р. Иордан и сектор Газа	ДНС	Мали	НД	Бруней Даруссалам	ДНС
Македония, БЮР	ДНС	Иордания	ДНС	Мозамбик	НД	Виргинские о-ва (США)	ДНС
Молдова, Респ.	ДНС	Ирак	ДНС	Намибия	ДНС	Гонконг (Китай)	ДНС
Польша	ДВС	Иран, Исламская Респ.	ДНС	Нигер	НД	Гренландия	ДНС
Российская Фед.	ДВС	Йемен, Респ.	НД	Нигерия	НД	Гуам	ДНС
Румыния	ДВС	Ливан	ДВС	Руанда	НД	Израиль	ДНС
Сербия	ДВС	Ливия	ДВС	Сан-Томе и Принсипи	НД	Каймановы О-ва	ДНС
Таджикистан	НД	Марокко	ДНС	Свазиленд	ДНС	Катар	ДНС
Туркменистан	ДНС	Сирийская Арабская Респ.	ДНС	Сенегал	НД	Кипр	ДНС
Турция	ДВС	Тунис	ДНС	Сомали	НД	Кувейт	ДНС
Узбекистан	НД			Судан	ДНС	Лихтенштейн	ДНС
Украина	ДНС			Сьерра-Леоне	НД	Макао (Китай)	ДНС
Хорватия	ДВС			Танзания	НД	Мальта	ДНС
Черногория	ДВС			Того	НД	Монако	ДНС
				Уганда	НД	Мэн, о-в	ДНС
				Центральноафриканская Респ.	НД	Нидерландские Антильские О-ва	ДНС
				Чад	НД	Новая Каледония	ДНС
				Эритрея	НД	Нормандские о-ва	ДНС
				Эфиопия	НД	Объединенные Арабские Эмираты	ДНС
				ЮАР	ДВС	Оман	ДНС
						Пуэрто-Рико	ДНС
						Сан-Марино	ДНС
						Саудовская Аравия	ДНС
						Сев. Марианские о-ва	ДНС
						Сингапур	ДНС
						Словения	ДНС
						Тайвань (Китай)	ДНС
						Тринидад и Тобаго	ДНС
						Фарерские О-ва	ДНС
						Французская Полинезия	ДНС
						Экваториальная Гвинея	ДНС
						Эстония	ДНС

*Примечание.* В таблице дана классификация стран – членов Всемирного банка, а также всех других стран с численностью населения более 30 тыс. чел. На основе показателя ВНД 2007 г. на душу населения, рассчитанного с использованием методики Всемирного банка «Атлас», страны (экономики) делятся на следующие группы по показателю дохода: страны с низким доходом (НД), до 935 долл.; страны с доходом ниже среднего (ДНС), 936–3 705 долл.; страны с доходом выше среднего (ДВС), 3 706–11 455 долл.; и страны с высоким доходом, от 11 456 долл. и выше.

*Источник:* данные Всемирного банка.

Таблица 1 Основные показатели развития

	Население				Валовой национальный доход (ВНД) <sup>a</sup>		Валовой национальный доход (ВНД) по ППС <sup>b</sup>		Валовой внутренний продукт Средне-годовой прирост, на душу населения, % 2006-2007	Ожидаемая продолжительность жизни при рождении		Грамотность взрослого населения. Доля возрастной группы 15 лет и старше, % 2005	Выбросы диоксида углерода, на душу населения, метрич. т 2004
	Млн, 2007	Средне-годовой прирост, % 2000-2007	Плотность населения, чел. на кв. км 2007	Возрастной состав населения, % возр. группы 0-14 2007	Млрд долл. США 2007	Долл. США на душу населения 2007	Млрд долл. США 2007	Долл. США на душу населения 2007		Мужчины, годы 2006	Женщины, годы 2006		
Австралия	21	1,3	3	19	755,8	35 960	700,6	33 340	2,9	79	83	..	16,2
Австрия	8	0,5	101	15	355,1	42 700	316,8	38 090	3,0	77	83	..	8,5
Азербайджан	9	0,9	104	23	21,9	2 550	54,6	6 370	18,0	70	75	..	3,8
Албания	3	0,5	116	25	10,5	3 290	20,9	6 580	5,7	73	80	99	1,2
Алжир	34	1,5	14	28	122,5	3 620	258,8d	7 640d	1,6	71	73	70	6,0
Ангола	17	2,9	14	46	43,6	2 560	74,9	4 400	20,1	41	44	67	0,5
Аргентина	40	1,0	14	26	238,9	6 050	513,0	12 990	7,6	71	79	97	3,7
Армения	3	-0,4	106	19	7,9	2 640	17,7	5 900	14,0	68	75	99	1,2
Афганистан	..	..	..	..	10,1	..	27,2d	..	..	..	..	..	0,0
Бангладеш	159	1,8	1 218	34	75,1	470	212,7	1 340	4,8	63	65	47	0,3
Беларусь	10	-0,4	47	15	40,9	4 220	104,2	10 740	8,5	63	74	..	6,6
Бельгия	11	0,5	352	17	432,5	40 710	373,1	35 110	2,1	77	82	..	9,7
Бенин	9	3,2	82	44	5,1	570	11,9	1 310	1,5	55	57	35	0,3
Болгария	8	-0,8	70	13	35,1	4 590	85,4	11 180	6,9	69	76	98	5,5
Боливия	10	1,9	9	37	12,0	1 260	39,4	4 140	2,8	63	67	87	0,8
Босния и Герцеговина	4	0,3	74	17	14,3	3 790	28,6	7 280	6,8	72	77	97	4,0
Бразилия	192	1,4	23	27	1 133,0	5 910	1 795,7	9 370	4,2	69	76	89	1,8
Буркина-Фасо	15	3,1	54	46	6,4	430	16,5	1 120	1,0	50	53	24	0,1
Бурунди	8	3,5	331	44	0,9	110	2,8	330	-0,3	48	50	59	0,0
Великобритания	61	0,5	252	18	2 608,5	42 740	2 097,9	34 370	2,3	77	81	..	9,8
Венгрия	10	-0,2	112	15	116,3	11 570	175,2	17 430	1,5	69	77	..	5,7
Венесуэла, БР	27	1,7	31	31	201,2	7 320	327,5	11 920	6,6	72	77	93	6,6
Вьетнам	85	1,3	275	28	67,2	790	216,9	2 550	7,2	68	73	..	1,2
Гаити	10	1,6	349	37	5,4	560	11,1d	1 150d	1,4	59	62	..	0,2
Гана	23	2,2	103	38	13,9	590	31,2	1 330	4,3	59	60	58	0,3
Гватемала	13	2,5	123	43	32,6	2 440	60,4d	4 520d	3,2	66	74	69	1,0
Гвинея	9	1,9	38	43	3,7	400	10,5	1 120	-0,6	54	57	29	0,2
Германия	82	0,0f	236	14	3 197,0	38 860	2782,7	33 820	2,6	76	82	..	9,8
Гондурас	7	1,9	63	39	11,3	1 600	25,7d	3 620d	4,5	66	73	80	1,1
Греция	11	0,4	87	14	331,7	29 630	364,1	32 520	3,6	77	82	96	8,7
Грузия	4	-1,0	63	18	9,3	2 120	21,0	4 770	13,4	67	75	..	0,9
Дания	5	0,3	129	19	299,8	54 910	200,6	36 740	1,4	76	80	..	9,8
Доминиканская Респ.	10	1,6	202	33	34,6	3 550	61,8d	6 340d	7,0	69	75	87	2,1
Египет, Араб. Респ.	75	1,8	76	33	119,4	1 580	407,6	5 400	5,2	69	73	71	2,2
Замбия	12	1,9	16	46	9,5	800	14,6	1 220	4,0	41	42	..	0,2
Западный берег р. Иордан и сектор Газа	4	3,8	643	45	4,5	1 230	..	..	-4,9	71	74	92	..
Зимбабве	13	0,8	35	38	4,5	340	..	..	-6,0	43	42	89	0,8
Израиль	7	1,9	331	28	157,1	21 900	186,0	25 930	3,4	78	82	..	10,5
Индия	1 123	1,4	378	32	1 069,4	950	3 078,7	2 740	7,7	63	66	61	1,2
Индонезия	226	1,3	125	28	373,1	1 650	807,9	3 580	5,1	66	70	90	1,7
Иордания	6	2,5	65	36	16,3	2 850	29,5	5 160	2,6	71	74	91	3,1
Ирак	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3,0
Иран, Исламская Респ.	71	1,5	44	27	246,5	3 470	766,9	10 800	6,2	69	72	82	6,4
Ирландия	4	2,0	63	21	210,2	48 140	161,7	37 040	2,8	77	82	..	10,4
Испания	45	1,6	90	15	1 321,8	29 450	1 351,1	30 110	2,0	78	84	..	7,7
Италия	59	0,6	202	14	1 991,3	33 540	1 775,3	29 900	0,8	78	84	98	7,7
Йемен, Респ.	22	3,0	42	45	19,4	870	49,3	2 200	0,6	61	64	54	1,0
Казахстан	15	0,6	6	24	78,3	5 060	150,1	9 700	7,3	61	72	..	13,3
Камбоджа	14	1,8	82	36	7,9	540	24,5	1 690	8,4	57	61	74	0,0
Камерун	19	2,2	40	41	19,5	1 050	39,2	2 120	1,3	50	51	68	0,2
Канада	33	1,0	4	17	1 300,0	39 420	1 164,2	35 310	1,7	78	83	..	20,0
Кения	38	2,6	66	43	25,6	680	57,8	1 540	4,1	52	55	74	0,3
Киргизская Респ.	5	0,9	27	30	3,1	590	10,2	1 950	6,4	64	72	..	1,1
Китай	1 320	0,6	142	21	3 120,9	2 360	7 083,5	5 370	11,2	70	74	91	3,9
Гонконг, Китай	7	0,5	6 647	14	218,9	31 610	305,1	44 050	5,3	79	85	..	5,5
Колумбия	46	1,4	42	29	149,9	3 250	306,2	6 640	6,2	69	76	93	1,2
Конго, Дем. Респ.	62	3,0	28	47	8,6	140	17,9	290	3,5	45	47	67	0,0
Конго, Респ.	4	2,3	11	42	5,8	1 540	10,4	2 750	-3,6	54	56	85	1,0
Корея, Респ.	49	0,5	492	18	955,8	19 690	1 201,1	24 750	4,7	75	82	..	9,7
Коста-Рика	4	1,8	87	27	24,8	5 560	47,7d	10 700d	4,8	76	81	95	1,5
Кот-д'Ивуар	19	1,7	61	41	17,5	910	30,7	1 590	-0,1	47	49	49	0,3
Либерия	4	2,9	39	47	0,6	150	1,1	290	4,3	44	46	52	0,1
Ливан	4	1,2	401	28	23,7	5 770	41,2	10 050	1,0	70	74	..	4,1
Ливия	6	2,0	4	30	55,5	9 010	90,6d	14 710d	4,8	71	77	84	10,3
Литва	3	-0,5	54	16	33,5	9 920	58,0	17 180	9,4	65	77	100	3,9
ЛНДР	6	1,6	25	38	3,4	580	11,4	1 940	5,3	63	65	69	0,2
Мавритания	3	2,8	3	40	2,6	840	6,3	2 010	-0,6	62	66	51	0,9
Мадагаскар	20	2,8	34	43	6,3	320	18,2	920	3,7	57	61	71	0,2
Малави	14	2,6	148	47	3,5	250	10,5	750	4,7	47	48	..	0,1
Малайзия	27	1,9	81	30	173,7	6 540	360,2	13 570	4,0	72	76	89	7,0
Мали	12	3,0	10	48	6,1	500	12,8	1 040	-0,3	52	56	24	0,1
Марокко	31	1,2	69	29	69,4	2 250	123,3	3 990	1,1	69	73	52	1,4
Мексика	105	1,0	54	30	878,0	8 340	1 324,6	12 580	2,3	72	77	92	4,3
Мозамбик	21	2,3	27	44	6,8	320	14,8	690	5,0	42	43	..	0,1
Молдова	4	-1,3	115	19	4,3	1 260h	11,1	2 930	4,1	65	72	99	2,0

	Население				Валовой национальный доход (ВНД) <sup>а</sup>		Валовой национальный доход (ВНД) по ППС <sup>б</sup>		Валовой внутренний продукт Среднегодовой прирост населения, % 2006-2007	Ожидаемая продолжительность жизни при рождении		Грамотность взрослого населения. Доля возрастной группы 15 лет и старше, % 2005	Выбросы диоксида углерода, на душу населения, метрич. т 2004
	Млн, 2007	Средне-годовой прирост, % 2000-2007	Плотность населения, чел. на кв. км 2007	Возрастной состав населения, % возр. группы 0-14 2007	Млрд долл. США 2007	Долл. США на душу населения 2007	Млрд долл. США 2007	Долл. США на душу населения 2007		Мужчины, годы 2006	Женщины, годы 2006		
Мьянма	49	0,9	74	26	..	.. <sup>c</sup>	..	4,1	59	65	90	0,2	
Непал	28	2,0	197	38	9,7	340	29,2	1 040	0,8	63	64	49	0,1
Нигер	14	3,5	11	48	4,0	280	9,0	630	-0,1	57	56	29	0,1
Нигерия	148	2,4	162	44	137,1	930	262,5	1 770	4,0	46	47	69	0,8
Нидерланды	16	0,4	484	18	750,5	45 820	647,1	39 500	3,3	78	82	..	8,7
Никарагуа	6	1,3	46	37	5,5	980	14,1d	2 520d	2,9	70	76	77	0,7
Новая Зеландия	4	1,3	16	21	121,7	28 780	111,4	26 340	2,3	78	82	..	7,7
Норвегия	5	0,7	15	19	360,0	76 450	252,8	53 690	2,4	78	83	..	19,1
ОАЭ	4	4,2	52	20	..	.. <sup>k</sup>	..	..	4,4	77	82	89	37,8
Пакистан	162	2,3	211	36	141,0	870	417,5	2 570	4,2	65	66	50	0,8
Панама	3	1,8	45	30	18,4	5 510	35,4d	10 610d	9,4	73	78	92	1,8
Папуа — Новая Гвинея	6	2,3	14	40	5,4	850	11,8d	1 870d	4,2	55	60	57	0,4
Парагвай	6	1,9	15	35	10,2	1 670	26,8	4 380	4,6	69	74	93	0,7
Перу	28	1,2	22	31	96,2	3 450	201,9	7 240	7,8	69	74	88	1,2
Польша	38	-0,1	124	15	374,6	9 840	593,3	15 590	6,7	71	80	..	8,0
Португалия	11	0,5	116	16	201,1	18 950	219,0	20 640	1,7	75	82	94	5,6
Российская Федерация	142	-0,5	9	15	1 071,0	7 560	2 039,1	14 400	8,8	59	73	99	10,6
Руанда	10	2,5	395	43	3,1	320	8,4	860	3,0	44	47	65	0,1
Румыния	22	-0,6	94	15	132,5	6 150	236,6	10 980	6,4	69	76	97	4,2
Сальвадор	7	1,4	331	33	19,5	2 850	38,6d	5 640d	2,8	69	75	81	0,9
Саудовская Аравия	24	2,3	12	34	373,5	15 440	554,3	22 910	1,2	71	75	83	13,7
Сенегал	12	2,6	64	42	10,2	820	20,3	1 640	1,9	61	65	39	0,4
Сербия	7i	-0,3i	95i	18	35,0	4 730i	75,5	10 220	6,9	70i	76i	..	..
Сингапур	5	1,9	6 660	18	149,0	32 470	222,7	48 520	3,3	78	82	93	12,5
Сирийская Араб. Респ.	20	2,7	108	36	35,0	1 760	87,0	4 370	4,0	72	76	81	3,7
Словакия	5	0,0f	112	16	63,3	11 730	104,3	19 330	10,3	70	78	..	6,7
Сомали	9	3,0	14	44	..	.. <sup>c</sup>	..	..	..	47	49	..	..
Судан	39	2,1	16	40	37,0	960	72,6	1 880	7,8	57	60	61	0,3
США	302	0,9	33	20	13 886,5	46 040	13 829,0	45 850	1,5	75	81	..	20,6
Сьерра-Леоне	6	3,7	82	43	1,5	260	3,9	660	4,6	41	44	35	0,2
Таджикистан	7	1,3	48	38	3,1	460	11,5	1 710	6,2	64	69	99	0,8
Таиланд	64	0,7	125	21	217,4	3 400	503,1	7 880	4,1	66	75	93	4,3
Танзания	40	2,5	46	44	16,3	400j	48,7	1 200	4,5	51	53	69	0,1
Того	7	2,8	121	43	2,4	360	5,2	800	-0,5	56	60	53	0,4
Тунис	10	1,0	66	25	32,8	3 200	73,0	7 130	5,1	72	76	74	2,3
Туркменистан	5	1,4	11	30	..	.. <sup>g</sup>	21,0d	4 350d	..	59	67	..	8,8
Турция	74	1,3	96	27	592,9	8 020	893,1	12 090	3,2	69	74	87	3,2
Уганда	31	3,2	157	49	10,5	340	28,5	920	2,9	50	51	67	0,1
Узбекистан	27	1,2	63	32	19,7	730	65,3d	2 430d	7,9	64	71	..	5,3
Украина	46	-0,8	80	14	118,4	2 550	315,9	6 810	8,2	62	74	99	7,0
Уругвай	3	0,1	19	23	21,2	6 380	36,6	11 040	7,3	72	80	..	1,7
Филиппины	88	2,0	295	35	142,6	1 620	327,8	3 730	5,3	69	74	93	1,0
Финляндия	5	0,3	17	17	234,8	44 400	186,5	35 270	4,0	76	83	..	12,6
Франция	62	0,7	112	18	2 447,1	38 500e	2 065,4	33 470	1,6	77	84	..	6,2
Хорватия	4	-0,2	79	15	46,4	10 460	66,8	15 050	5,6	73	79	98	5,3
Центральноафриканская Респ.	4	1,7	7	42	1,7	380	3,2	740	2,3	43	46	49	0,1
Чад	11	3,4	9	46	5,8	540	13,8	1 280	-2,1	49	52	26	0,0
Чешская Респ.	10	0,1	134	14	149,4	14 450	225,5	21 820	5,0	73	80	..	11,5
Чили	17	1,1	22	24	138,6	8 350	209,0	12 590	4,1	75	81	96	3,9
Швейцария	8	0,7	189	16	452,1	59 880	325,3	43 080	2,2	79	84	..	5,5
Швеция	9	0,4	22	17	421,3	46 060	327,9	35 840	1,8	79	83	..	5,9
Шри-Ланка	20	0,4	309	23	30,8	1 540	84,0	4 210	6,5	72	78	91	0,6
Эквадор	13	1,2	48	32	41,2	3 080	93,9	7 040	0,9	72	78	91	2,3
Эритрея	5	3,9	48	43	1,1	230	2,5d	520d	-2,3	55	60	..	0,2
Эфиопия	79	2,6	79	44	17,6	220	61,7	780	8,4	51	54	36	0,1
ЮАР	48	1,1	39	32	274,0	5 760	454,8	9 560	4,4	49	53	..	9,4
Япония	128	0,1	351	14	4 813,3	37 670	4 420,6	34 600	2,7	79	86	..	9,8
<b>Весь мир</b>	6 612s	1,2w	51w	28w	52 621,4t	7 958w	65 144,4t	9 852w	2,6w	66w	70w	82w	4,3w
<b>Страны с низким доходом</b>	1 296	2,2	61	39	748,8	578	1 935,2	1 494	4,3	56	58	61	0,6
<b>Страны со средним доходом</b>	4 260	1,0	57	27	12 234,7	2 872	25 353,6	5 952	6,9	67	71	90	3,2
<b>Страны с доходом ниже среднего</b>	3 437	1,1	100	27	6 485,0	1 887	15 613,9	4 543	8,6	67	70	89	2,6
Страны с доходом выше среднего	823	0,7	20	24	5 749,6	6 987	9 765,9	11 868	5,1	67	74	93	5,5
<b>Страны с низким и средним доходом</b>	5 556	1,3	58	29	12 985,9	2 337	27 283,9	4 911	6,5	64	68	79	2,6
Восточная Азия и Тихоокеанский Регион	1 914	0,8	121	23	4 173,5	2 180	9 449,8	4 937	9,6	69	73	91	3,3
Европа и Центральная Азия	445	0,0f	19	19	2 693,7	6 051	4 947,7	11 115	6,7	64	74	97	7,1
Латинская Америка и Карибский бассейн	563	1,3	28	29	3 118,0	5 540	5 245,9	9 321	4,5	70	76	90	2,6
Ближний Восток и Северная Африка	313	1,8	36	32	875,6	2 794	2 314,7	7 385	4,0	68	72	73	3,8
Южная Азия	1 520	1,6	318	33	1 338,6	880	3 856,7	2 537	7,0	63	66	58	1,1
Африка к югу от Сахары	800	2,5	34	43	761,6	952	1 496,1	1 870	3,7	49	52	59	0,9
<b>Страны с высоким доходом</b>	1 056	0,7	32	18	39 682,1	37 566	38 133,5	36 100	2,0	76	82	99	13,1

а. Предварительные оценки Всемирного банка рассчитаны с использованием методики «Атлас» Всемирного банка б. ППС — паритет покупательной способности, см. *Техническое приложение*. с. Оценивается как страна с низким доходом (935 долл. или ниже). д. Данный оценочный показатель основан на регрессии, другие экстраполированы из новейших эталонных показателей Программы между-народных сопоставлений. е. Оценочные показатели ВНД и ВНД на душу населения включают при-надлежащие Франции заморские департаменты: Французская Гвинея, Гваделупа, Мартиника, Реюнь-он. f. Менее 0,05. g. Оценивается как страна с доходом ниже среднего (936 — 3 705 долл. США). h. Не включает данных по Приднестровью. i. Не включает данные по Косово и Метохию. j. Данные только по материковой Танзании. k. Оценивается как страна с высоким доходом (1 456 долл. Или выше).

Таблица 2 «Цели ООН в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия»: борьба с бедностью и повышение уровня жизни

	Искоренить крайнюю нищету и голод			Достигнуть всеобщего начального образования		Способствовать гендерному равенству		Снизить детскую смертность		Улучшить охрану здоровья матери				Бороться с ВИЧ/СПИДом и другими болезнями
	Доля беднейшей квинтили в национальном показателе потребления (дохода) % <sup>b</sup>	Доля недоедающих детей		Доля получивших начальное образование <sup>a</sup>		Отношение числа девочек к числу мальчиков в начальной и средней школе <sup>a</sup>		Уровень детской смертности в возрасте до 5 лет на 1 тыс.		Роды, принятые квалифицированным медперсоналом		Контрацепция Распространенность % замужних женщин в возрасте 15-49 лет		Распространенность ВИЧ % населения в возрасте 15-49 лет
		% среди детей в возрасте до 5 лет		1991	2006	1991	2006	1990	2006	1990	2000-07 <sup>b</sup>	1990	2000-07 <sup>b</sup>	2005
		1992-2005	1990	2000-07 <sup>b</sup>	1991	2006	1991	2006	1990	2006	1990	2000-07 <sup>b</sup>	1990	2000-07 <sup>b</sup>
Австралия	5,9 <sup>e</sup>	..	..	..	..	101	97	10	6	100	100	..	..	0,1
Австрия	8,6 <sup>e</sup>	..	..	..	103	95	97	10	5	..	..	..	..	0,3
Азербайджан	7,4 <sup>e</sup>	..	14,0	..	92	100	96	105	88	..	100	..	55	0,1
Албания	8,2 <sup>c</sup>	..	17,0	..	96	96	97	45	17	..	100	..	60	0,2
Алжир	7,0 <sup>e</sup>	..	10,2	80	85	83	99	69	38	77	95	47	61	0,1
Ангола	..	..	27,5	35	..	..	..	260	260	..	45	..	6	3,7
Аргентина	3,1 <sup>d,e</sup>	..	2,3	..	97	..	104	29	16	96	99	..	..	0,6
Армения	8,5с	..	4,2	..	91	..	104	56	24	..	98	..	53	0,1
Афганистан	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Бангладеш	8,8с	..	39,2	49	72	..	103	149	69	..	20	31	58	<0,1
Беларусь	8,8с	..	1,3	94	95	..	101	24	13	..	100	..	73	0,3
Бельгия	8,5е	..	..	79	87	101	98	10	4	..	..	78	..	0,3
Бенин	7,4с	..	21,5	21	64	49	73	185	148	..	79	..	17	1,8
Болгария	8,7с	..	1,6	84	98	99	97	19	14	..	99	..	..	<0,1
Боливия	1,5е	8,9	5,9	..	101	..	98	125	61	43	67	30	58	0,1
Босния и Герцеговина	7,0с	..	1,6	..	..	..	..	22	15	97	100	..	36	<0,1
Бразилия	2,9е	..	3,7	93	106	..	103	57	20	72	97	59	..	0,5
Буркина-Фасо	6,9с	..	35,2	20	31	62	80	206	204	..	54	..	17	2,0
Бурунди	5,1с	..	38,9	46	36	82	89	190	181	..	34	..	9	3,3
Великобритания	6,1е	..	..	..	..	102	102	10	6	..	..	..	84	0,2
Венгрия	8,6с	2,3	..	93	96	100	99	17	7	..	100	..	..	0,1
Венесуэла, БР	3,3е	..	..	43	96	105	103	33	21	..	95	..	..	0,7
Вьетнам	7,1с	..	20,2	..	..	..	..	53	17	..	88	53	76	0,5i
Гаити	2,4е	..	18,9	27	..	94	..	152	80	23	26	10	32	2,2j
Гана	5,6с	24,1	18,8	61	71	79	95k	120	120	40	50	13	17	2,3
Гватемала	3,9е	..	17,7	..	77	..	92	82	41	..	41	..	43	0,9
Гвинея	7,0с	..	22,5	17	64	45	74	235	161	31	38	..	9	1,5
Германия	8,5е	..	..	100	97	99	98	9	4	..	100	75	..	0,1
Гондурас	3,4е	..	8,6	64	89	106	109	58	27	45	67	47	65	1,5
Греция	6,7е	..	..	99	103	99	98	11	4	..	..	..	..	0,2
Грузия	5,4с	..	..	..	85	98	103	46	32	..	92	..	47	0,2
Дания	8,3е	..	..	98	101	101	101	9	5	..	..	78	..	0,2
Доминиканская Респ.	4,1е	8,4	4,2	..	83	..	104	65	29	93	96	56	61	1,1
Египет, Араб. Респ.	8,9с	..	5,4	..	98k	81	95	91	35	37	74	38	59	<0,1
Замбия	3,6с	21,2	23,3	..	84	..	93	180	182	51	43	15	34	17,0
Западный берег р. Иордан и сектор Газа	..	..	..	..	95	..	104	40	22	..	99	..	50	..
Зимбабве	4,6с	8,0	14,0	97	..	92	97	76	105	70	80	43	60	18,1j
Израиль	5,7е	..	..	..	101	105	101	12	5	..	..	68	..	0,2
Индия	8,1с	..	43,5	64	86	70	91	115	76	..	47	43	56	0,9
Индонезия	7,1с	31,0	24,4	91	99	93	98	91	34	32	72	50	57	0,1
Иордания	6,7с	4,8	3,6	72	99	101	102	40	25	87	100	40	56	0,2
Ирак	..	..	..	58	..	78	..	53	..	54	..	14	..	..
Иран, Исламская Респ.	6,5с	..	..	91	101	85	105	72	34	..	90	49	74	0,2
Ирландия	7,4е	..	..	..	96	104	103	9	5	..	100	60	..	0,2
Испания	7,0е	..	..	..	103	104	103	9	4	..	..	..	..	0,6
Италия	6,5е	..	..	104	100	100	99	9	4	..	99	..	..	0,5
Йемен, Респ.	7,2с	..	41,3	..	60	..	66	139	100	16	27	10	23	0,2
Казахстан	7,4с	..	..	..	101k	102	99k	60	29	..	100	..	51	0,1
Камбоджа	6,8с	..	28,4	..	87	73	89	116	82	..	44	..	40	1,6
Камерун	5,6с	..	15,1	53	52	83	83	139	149	58	63	16	29	5,5g
Канада	7,2е	..	..	..	..	99	98	8	6	..	100	..	..	0,3
Кения	6,0с	..	16,5	..	93	94	96	97	121	50	42	27	39	6,1
Киргизская Респ.	8,9с	..	..	..	99	..	100	75	41	..	98	..	48	0,1
Китай	4,3е	..	6,8	105	..	87	100	45	24	50	98	71	87	0,1h
Гонконг, Китай	5,3е	..	..	102	100	103	98	..	..	..	100	86	..	..
Колумбия	2,9е	..	5,1	70	105	108	104	35	21	82	96	66	78	0,6
Конго, Дем. Респ.	..	..	33,6	46	..	..	..	205	205	..	74k	8	21k	3,2
Конго, Респ.	..	..	11,8	54	73	85	90	103	126	..	86	..	44	5,3
Корея, Респ.	7,9е	..	..	98	101k	99	96k	9	5	98	100	77	..	<0,1
Коста-Рика	4,1е	..	..	79	89	101	102	18	12	98	99	..	96	0,3
Кот-д'Ивуар	5,2с	..	20,2	43	43	65	..	153	127	..	57	..	13	7,1
Либерия	..	..	22,8	..	63	..	..	235	235	..	51	..	10	..
Ливан	..	..	3,4	..	80	..	103	37	30	..	98	..	58	0,1
Ливия	..	..	..	..	..	105	41	18	..	..	..	..	..	0,2
Литва	6,8с	..	..	..	93	..	100	13	8	..	100	..	..	0,2
ЛНДР	8,1с	..	36,4	46	75	76	85	163	75	..	19	..	32	0,1
Мавритания	6,2с	..	30,4	34	47	71	102	133	125	40	57	3	8	0,7
Мадагаскар	4,9с	35,5	36,8	33	57	98	96	168	115	57	51	17	27	0,5
Малави	7,0с	24,4	18,4	29	55	81	100	221	120	55	54	13	42	14,1
Малайзия	4,4е	..	..	91	98	101	104	22	12	..	98	50	..	0,5
Мали	6,1с	..	30,1	13	49	57	74	250	217	..	41	..	8	1,7
Марокко	6,5с	8,1	9,9	48	84	70	87	89	37	31	63	42	63	0,1
Мексика	4,3с	13,9	3,4	88	104	97	99	53	35	..	83	..	71	0,3
Мозамбик	5,4с	..	21,2	26	42	71	85	235	138	..	48	..	17	16,1
Молдова	7,8с	..	3,2	..	98	106	103	37	19	..	100	..	68	1,1
Мьянма	..	..	29,6	..	95	97	101	130	104	..	68	17	34	1,3
Непал	6,0с	..	38,8	51	76	59	93	142	59	7	19	23	48	0,5
Нигер	2,6с	41,0	39,9	18	33	53	70	320	253	15	18	4	11	1,1
Нигерия	5,0с	35,1	27,2	..	76	77	83	230	191	33	36	6	13	3,9
Нидерланды	7,6е	..	..	..	..	97	98	9	5	..	100	76	..	0,2

	Искоренить крайнюю нищету и голод			Достигнуть всеобщего начального образования		Способствовать гендерному равенству		Снизить детскую смертность		Улучшить охрану здоровья матери			Борьба с ВИЧ/СПИДом и другими болезнями	
	Доля беднейшей quintили в национальном показателе потребления (дохода) % <sup>b</sup>	Доля недоедающих детей		Доля получивших начальное образование <sup>a</sup>		Отношение числа девочек к числу мальчиков в начальной и средней школе <sup>a</sup>		Уровень детской смертности в возрасте до 5 лет на 1 тыс.		Роды, принятые квалифицированным медперсоналом		Контрацепция	Распространенность ВИЧ % населения в возрасте 15–49 лет	
		% среди детей в возрасте до 5 лет		%		%				% общего числа		% замужних женщин в возрасте 15–49 лет		
	1992–2005	1990	2000–07 <sup>b</sup>	1991	2006	1991	2006	1990	2006	1990	2000–07 <sup>b</sup>	1990	2000–07 <sup>b</sup>	2005
Никарагуа	5,6с	..	7,8	42	73	109	102	68	36	..	67	..	69	0,2
Новая Зеландия	6,4е	..	..	100	..	100	103	11	6	..	97	..	..	0,1
Норвегия	9,6е	..	..	100	96	102	100	9	4	100	..	74	..	0,1
ОАЭ	..	..	..	103	100	104	101	15	8	..	100	..	..	0,2
Пакистан	9,1с	39,0	31,3	..	62	..	78	130	97	19	31	15	28	0,1
Панама	2,5е	..	..	86	94	..	101	34	23	..	91	..	..	0,9
Папуа — Новая Гвинея	4,5с	..	..	46	..	80	..	94	73	..	42	..	..	1,8
Парагвай	2,4е	2,8	..	68	95	98	99	41	22	66	77	48	73	0,4
Перу	3,7е	8,8	5,2	..	101	96	101	78	25	80	87	59	46	0,6
Польша	7,4с	..	..	98	97	101	99	18	7	..	100	49	..	0,1
Португалия	5,8е	..	..	95	104	103	101	14	5	98	100	..	..	0,4
Российская Федерация	6,1с	..	..	..	94	104	99	27	16	..	99	34	..	1,1
Руанда	5,3с	24,3	18,0	35	35	92	102	176	160	26	39	21	17	3,0i
Румыния	8,2с	..	3,5	96	101	99	100	31	18	..	98	..	70	<0,1
Сальвадор	2,7е	11,1	6,1	41	88	102	99	60	25	52	92	47	67	0,9
Саудовская Аравия	..	..	..	55	..	84	..	44	25	..	96	..	..	0,2
Сенегал	6,6с	..	14,5	42	49	69	92	149	116	..	52	..	12	0,7i
Сербия	8,3с,f	..	1,8	..	..	..	..	8	..	..	99	..	41	0,2f
Сингапур	5,0е	..	3,3	..	..	95	..	8	3	..	100	65	..	0,3
Сирийская Араб. Респ.	..	..	8,5	89	115	85	95	38	14	..	93	..	58	0,2
Словакия	8,8е	..	..	96	93	..	100	14	8	..	100	74	..	<0,1
Сомали	..	..	32,8	..	..	..	..	203	145	..	33	1	15	0,9
Судан	..	..	38,4	42	47	77	89	120	89	69	49	9	8	1,6
США	5,4е	..	1,1	..	95	100	100	11	8	99	99	71	..	0,6
Сьерра-Леоне	6,5с	..	24,7	..	81k	67	86k	290	270	..	43	..	5	1,6
Таджикистан	7,8с	..	..	..	106	..	88	115	68	..	83	..	38	0,1
Таиланд	6,3с	..	7,0	..	..	97	104	31	8	..	97	..	77	1,4
Танзания	7,3с	25,1	16,7	62	85k	97	..	161	118	53	43	10	26	6,5
Того	..	21,2	..	35	67	59	73	149	108	31	62	34	17	3,2
Тунис	6,0с	8,5	..	74	120	86	104	52	23	69	90	50	63	0,1
Туркменистан	6,1с	..	..	..	..	..	..	99	51	..	100	..	48	<0,1
Турция	5,3с	..	3,5	90	96	81	90	82	26	..	83	63	71	0,2
Уганда	5,7с	19,7	19,0	..	54	82	98	160	134	38	42	5	24	6,4i
Узбекистан	7,2с	..	4,4	..	100	94	98k	74	43	..	100	..	65	0,2
Украина	9,0с	..	4,1	94	105	..	99	25	24	..	100	..	66	1,4
Уругвай	4,5d,e	..	6,0	94	99	..	106	23	12	..	99	..	..	0,5
Филиппины	5,4с	..	20,7	86	94	100	102	62	32	..	60	36	49	<0,1
Финляндия	9,6е	..	..	97	97	109	102	7	4	..	100	77	..	0,1
Франция	7,2е	..	..	104	..	102	100	9	4	..	..	81	..	0,4
Хорватия	8,8с	..	..	..	92	102	102	12	6	100	100	..	69	<0,1
Центральноафриканская Респ.	2,0с	..	21,8	27	24	60	..	173	175	..	53	..	19	10,7
Чад	..	..	33,9	18	31	42	61	201	209	..	14	..	3	3,5
Чешская Респ.	10,3е	..	2,1	..	94	98	101	13	4	..	100	78	..	0,1
Чили	3,8е	..	..	..	95	100	99	21	9	..	100	56	..	0,3
Швейцария	7,6е	..	..	53	88	97	97	9	5	..	100	..	..	0,4
Швеция	9,1е	..	..	96	..	102	100	7	3	..	..	..	..	0,2
Шри-Ланка	7,0с	..	22,8	102	108	102	..	32	13	..	96	..	70	<0,1
Эквадор	3,3с	..	6,2	..	106	..	100	57	24	..	75	53	73	0,3
Эритрея	..	..	34,5	..	49	..	72	147	74	..	28	..	8	2,4
Эфиопия	9,1с	..	34,6	26	46k	68	83k	204	123	..	6	4	15	1,4i
ЮАР	3,5с	..	..	76	100	104	100	60	69	..	92	57	60	18,8
Япония	10,6е	..	..	101	..	101	100	6	4	100	100	58	56	<0,1
<b>Весь мир</b>	..	..w	23,9w	79w	86w	..w	95w	92w	72w	49w	65w	57w	60w	1,0w
<b>Страны с низким доходом</b>	..	..	28,9	49	65	76	88	164	135	33	41	22	33	2,5
<b>Страны со средним доходом</b>	..	..	22,9	82	93	86	97	75	49	48	73	61	69	0,7
<b>Страны с доходом ниже среднего</b>	..	..	25,2	83	91	83	96	81	54	44	69	63	69	0,5
<b>Страны с доходом выше среднего</b>	..	..	..	88	101	99	100	46	26	79	94	50	67	1,6
<b>Страны с низким и средним доходом</b>	..	..	24,9	77	85	84	94	101	79	45	62	54	60	1,1
<b>Восточная Азия и Тихий океан</b>	..	..	13,3	101	98	90	100	56	29	47	87	75	79	0,2
<b>Европа и Центральная Азия</b>	..	..	..	90	98	98	97	49	26	81	95	44	63	0,6
<b>Латинская Америка и Карибский бассейн</b>	..	..	5,1	82	100	99	101	55	26	75	88	57	67	0,6
<b>Ближний Восток и Северная Африка</b>	..	..	..	77	90	79	93	78	42	48	77	42	60	0,1
<b>Южная Азия</b>	..	..	41,3	62	80	70	90	123	83	30	41	40	53	0,7
<b>Африка к югу от Сахары</b>	..	..	26,8	51	60	82	87	184	157	44	45	15	22	5,8
<b>Страны с высоким доходом</b>	..	..	..	97	100	99	99	12	7	..	99	71	..	0,4

а. Поскольку Международная стандартная классификация образования 1976 г. (ISCED76) заменена на ISCED97 данные до 1998 года не сопоставимы в целом с данными 1999 г. и последующих лет. б. Новейшие из имеющихся годовых данных. с. Относится к доле доходов по процентам населения, ранжировано по доходам на душу населения. д. Данные по городам. е. Относится к доле доходов по процентам населения, ранжировано по доходам на душу населения. ф. Включая Черногорию. г. Данные обследования 2004. h. Включая Гонконг (Китай). i. Данные обследования 2005 г. j. Данные обследования 2005–2006 гг. k. Данные на 2007 г. l. Данные обследования 2004–2005 гг.

Таблица 3 Экономическая деятельность

	Валовой внутренний продукт		Производительность в сельском хозяйстве		Добавленная стоимость % ВВП			Расходы домохозяйств на конечное потребление	Общие расходы правительства на конечное потребление	Валовое накопление капитала	Внешнеторговый баланс по товарам и услугам	Дефлятор ВВП
	Млн. долл.	Средне-годовой прирост, %	Добавленная стоимость на одного с.-х. работника в долл. США на 2000 г.		Сельское хозяйство	Промышленность	Услуги					
			2007	2000-2007				1990-1992	2003-2005	2007	2007	2007
	2007	2000-2007	1990-1992	2003-2005	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2000-2007
Австралия	821 716	3,3	20 838	29 924	3	28	69	57	18	27	-1	3,7
Австрия	377 028	1,9	12 048	22 203	2	31	67	56	18	21	6	1,8
Азербайджан	31 248	17,2	1 084b	1 143	6	62	32	32	13	27	27	9,3
Албания	10 569	5,3	778	1 449	23	22	56	90	9	27	-26	3,5
Алжир	135 285	4,5	1 911	2 225	8	61	30	34	12	30	24	8,8
Ангола	58 547	13,1	165	174	10	68	22	59	.. a	14	26	55,3
Аргентина	262 331	4,7	6 767	10 072	8	36	56	59	12	24	6	12,3
Армения	9 177	12,7	1 476b	3 692	18	44	38	74	9	32	-15	4,2
Афганистан	11 627	11,5	..	..	36	24	39	111	10	28	-49	5,9
Бангладеш	67 694	5,8	254	338	19	29	53	77	6	24	-7	4,3
Беларусь	44 771	8,3	1 977b	3 153	9	40	51	62	20	28	-9	27,6
Бельгия	448 560	1,9	21 479	41 631	1	24	75	53	23	22	3	2,0
Бенин	5 428	3,8	326	519	32	13	54	78	15	20	-13	2,9
Болгария	39 549	5,7	2 500	7 159	8	33	59	75	12	35	-22	5,0
Боливия	13 120	3,6	670	773	14	32	54	68	13	13	5	6,8
Босния и Герцеговина	14 661	5,3	..	8 270	10	26	64	76	24	18	-18	3,8
Бразилия	1 314 170	3,3	1 506	3 126	5	31	64	48	28	22	2	8,5
Буркина-Фасо	6 767	5,8	110	173	33	22	44	75	22	18	-15	2,2
Бурунди	974	2,7	108	70	35	20	45	91	29	17	-37	8,4
Великобритания	2 727 806	2,6	22 659	26 933	1	24	75	64	22	18	-4	2,6
Венгрия	138 182	4,0	4 105	6 987	4	29	66	66	10	22	2	5,1
Венесуэла, БР	228 071	4,7	4 483	6 292	..	..	..	48	11	24	17	26,8
Вьетнам	71 216	7,8	214	305	20	42	38	67	6	35	-8	6,7
Гаити	6 137	0,2	..	..	..	..	..	91	9	29	-29	16,5
Гана	15 246	5,5	293	320	36	25	38	78	13	33	-23	19,5
Гватемала	33 432	3,6	2 119	2 350	12	27	60	87	9	20	-16	4,7
Гвинея	4 564	2,8	142	190	17	45	38	84	6	13	-2	18,1
Германия	3 297 233	1,1	13 724	26 549	1	30	69	58	18	18	5	1,0
Гондурас	12 279	5,3	1 193	1 483	13	28	58	79	15	28	-23	6,2
Греция	360 031	4,3	7 668	9 011	3	21	76	68	14	26	-8	3,4
Грузия	10 176	8,3	2 443b	1 790	11	24	65	75	22	29	-26	6,9
Дания	308 093	1,8	15 190	40 780	2	26	72	49	26	23	3	2,2
Доминиканская Респ.	36 686	4,8	2 268	4 586	12	28	60	80	7	20	-6	17,4
Египет, Араб. Респ.	128 095	4,5	1 528	2 072	13	36	51	75	11	22	-8	6,9
Замбия	11 363	-5,7	159	204	22	38	40	59	10	24	6	18,3
Западный берег р. Иордан и сектор Газа	4 007	0,4	..	..	..	..	..	96	33	23	-52	3,0
Зимбабве	3 418	-4,4	240	222	19	24	57	72	27	17	-16	232,0
Израиль	161 822	3,3	..	..	..	..	..	56	26	20	-1	1,2
Индия	1 170 968	7,8	324	392	18	29	53	55	10	38	-3	4,4
Индонезия	432 817	5,1	484	583	14	47	39	63	8	25	4	10,1
Иордания	15 832	6,3	1 892	1 360	3	32	65	89	20	26	-35	3,0
Ирак	..	-11,4	..	1 756	..	..	..	..	..	..	..	..
Иран, Ислам. Респ.	270 937	5,9	1 954	2 542	9	42	49	47	14	37	3	16,9
Ирландия	254 970	5,2	..	17 879	2	36	62	44	16	27	13	3,1
Испания	1 429 226	3,4	9 511	19 030	3	30	67	58	18	31	-6	4,0
Италия	2 107 481	0,8	11 542	23 967	2	27	71	59	20	21	-1	2,7
Йемен, Респ.	22 523	4,0	271	328b	..	..	..	..	..	..	..	13,5
Казахстан	103 840	10,0	1 795b	1 557	7	44	49	48	11	31	9	14,3
Камбоджа	8 628	9,8	..	306	30	26	44	82	3	21	-7	3,8
Камерун	20 644	3,5	389	646	19	29	52	73	9	17	1	2,2
Канада	1 326 376	2,7	28 243	43 055	..	..	..	55	19	22	4	2,0
Кения	29 509	4,4	333	332	23	19	58	75	16	20	-10	6,0
Киргизская Респ.	3 505	4,0	675b	979	33	20	47	101	19	17	-37	5,8
Китай	3 280 053	10,2	254	401	12	48	40	34	14	44	8	3,7
Гонконг, Китай	206 706	5,2	..	..	0	9	91	60	8	21	11	-2,3
Колумбия	171 979	4,5	3 405	2 847	11	29	60	63	13	24	-1	6,3
Конго, Дем. Респ.	8 955	5,0	184	149	42	28	29	82	9	18	-9	31,0
Конго, Респ.	7 646	4,1	..	..	5	60	35	29	14	27	30	5,7
Корея, Респ.	969 795	4,7	5 679	11 286	3	39	58	55	15	29	1	1,7
Коста-Рика	25 225	5,2	3 143	4 499	9	31	60	75	5	27	-7	9,8
Кот-д'Ивуар	19 570	0,2	598	795	23	26	51	73	8	10	8	3,1
Либерия	725	-2,7	..	..	66	16	18	86	11	16	-14	10,0
Ливан	24 001	3,3	..	30 099	6	23	71	89	15	12	-16	2,0
Ливия	58 333	3,7	..	..	..	..	..	..	..	..	..	21,0
Литва	38 328	8,0	..	4 703	5	33	61	66	17	30	-12	2,9
ЛНДР	4 008	6,6	360	458	42	32	26	65	9	33	-6	9,4
Мавритания	2 644	5,1	574	356	13	47	41	61	20	26	-7	11,3
Мадагаскар	7 326	3,3	186	174	27	15	58	81	10	29	-19	11,6
Малави	3 552	3,2	72	116	34	20	45	71	12	28	-11	21,3
Малайзия	180 714	5,1	3 803	5 126	9	51	41	50	13	23	14	4,8
Мали	6 863	5,4	208	241	37	24	39	76	11	23	-10	3,6
Марокко	73 275	4,9	1 430	1 775	12	29	59	58	16	32	-6	1,1
Мексика	893 364	2,6	2 256	2 792	4	25	71	71	9	23	-2	6,3
Мозамбик	7 752	8,0	109	153	28	27	45	72	12	24	-8	7,8
Молдова	4 396	6,5	1 286b	816	17	15	67	97	18	30	-44	11,5
Мьянма	..	9,2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	21,2
Непал	10 207	3,2	191	207	35	16	49	82	9	25	-16	5,6
Нигер	4 170	3,9	152	157b	..	..	..	75	12	23	-9	2,1
Нигерия	165 690	6,7	..	..	33	39	28	..	..	..	9	17,8
Нидерланды	754 203	1,6	24 914	42 198	2	25	73	47	25	20	8	2,1

	Валовой внутренний продукт		Производительность в сельском хозяйстве		Добавленная стоимость % ВВП			Расходы домохозяйств на конечное потребление	Общие расходы правительства на конечное потребление	Валовое накопление капитала	Внешне-торговый баланс по товарам и услугам	Дефлятор ВВП
	Млн. долл.	Средне-годовой прирост, %	Добавленная стоимость на одного с.-х. работника в долл. США на 2000 г.		Сельское хозяйство	Промышленность	Услуги	% ВВП	% ВВП	% ВВП	% ВВП	Среднегодовой прирост, %
			1990-1992	2003-2005								
2007	2000-2007	1990-1992	2003-2005	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2000-2007
Никарагуа	5 676	3,5	..	2 071	20	30	51	92	9	29	-30	7,6
Новая Зеландия	129 372	3,2	19 204	25 109	..	..	..	60	18	25	-3	2,4
Норвегия	381 951	2,5	19 500	37 776	2	45	54	41	19	22	18	4,0
ОАЭ	129 702	8,2	10 454	25 841	2	56	42	46	11	24	18	4,9
Пакистан	143 597	5,8	593	695	20	27	54	75	10	23	-8	6,5
Панама	19 740	6,0	2 363	3 914	7	16	77	71	7	23	-1	1,8
Папуа — Новая Гвинея	6 261	2,4	500	595	36	45	19	47	12	20	21	7,2
Парагвай	12 004	3,3	1 596	2 052	26	20	54	74	9	21	-4	10,6
Перу	109 088	5,4	930	1 498	6	35	59	63	9	20	8	3,8
Польша	420 321	4,1	1 502b	2 182	4	30	66	63	17	22	-1	2,4
Португалия	220 241	0,8	4 612	5 980	3	25	72	65	21	22	-8	3,0
Российская Федерация	1 291 011	6,6	1 825b	2 519	5	39	57	50	17	25	8	16,7
Руанда	3 320	5,8	168	182	36	14	50	85	11	22	-18	9,7
Румыния	165 980	6,1	2 196	4 646	8	26	65	77	14	22	-13	18,0
Сальвадор	20 215	2,7	1 633	1 638	11	29	60	93	11	16	-21	3,4
Саудовская Аравия	381 683	4,1	7 875	15 780	3	65	32	28	23	22	27	8,1
Сенегал	11 151	4,5	225	215	15	22	63	76	10	32	-18	2,2
Сербия	41 581	5,5	..	..	13	26	62	73	22	25	-20	19,5
Сингапур	161 347	5,8	22 695	40 419	0	31	69	38	10	23	29	1,0
Сирийская Арабск. Респ.	38 081	4,5	2 344	3 261	20	32	48	71	12	16	2	6,2
Словакия	74 932	6,0	..	5 026	3	37	60	55	18	27	0	3,9
Сомали	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Судан	47 632	7,1	418	666	32	28	41	68	14	24	-6	9,6
США	13 811 200	2,7	20 793	41 797	1	23	76	71	16	19	-6	2,6
Сьерра-Леоне	1 672	11,2	..	..	44	24	32	84	13	17	-14	8,9
Таджикистан	3 712	8,8	397b	465	21	28	51	113	9	23	-45	20,5
Таиланд	245 818	5,4	497	621	11	44	45	57	10	30	4	2,9
Танзания	16 181	6,7	238	295	45	17	37	73	16	17	-6	9,0
Того	2 493	2,6	312	347	43	23	34	85	10	18	-13	0,8
Тунис	35 020	4,8	2 422	2 719	11	27	62	64	13	23	0	2,7
Туркменистан	12 933	..	1 222b	..	..	..	..	46	13	23	17	..
Турция	657 091	5,9	..	1 846	9	28	63	71	12	22	-5	18,8
Уганда	11 214	5,7	184	229	29	18	53	80	14	24	-19	6,2
Узбекистан	22 308	6,2	1 272b	1 800	24	27	49	54	16	20	10	26,5
Украина	140 484	7,6	1 195b	1 702	7	32	61	66	15	22	-4	14,0
Уругвай	23 087	3,3	5 714	7 973	9	32	59	73	11	18	-2	9,4
Филиппины	144 129	5,1	905	1 075	14	31	55	80	10	15	-5	5,1
Финляндия	246 020	3,1	18 822	31 214	3	32	65	51	21	21	7	0,9
Франция	2 562 288	1,7	22 234	44 017	2	21	77	57	24	21	-1	2,0
Хорватия	51 277	4,8	4 921b	9 987	7	32	61	56	20	33	-8	3,7
Центральноафриканская Респ.	1 712	0,1	287	381	56	16	28	88	10	9	-7	1,9
Чад	7 085	12,2	173	215	23	44	32	60	6	19	15	8,2
Чешская Респ.	168 142	4,5	..	5 423	3	39	58	48	21	27	3	2,1
Чили	163 915	4,5	3 600	5 308	4	48	48	55	10	21	14	7,0
Швейцария	415 516	1,6	22 344	23 418	1	28	70	60	11	22	7	0,9
Швеция	444 443	2,8	21 463	33 023	1	29	70	47	27	18	8	1,5
Шри-Ланка	32 354	5,3	679	702	12	30	58	68	15	27	-10	10,0
Эквадор	44 184	5,0	1 686	1 676	7	35	58	67	13	21	-1	9,6
Эритрея	1 201	2,3	..	61	18	24	58	81	42	19	-42	14,8
Эфиопия	19 395	7,5	146	158	46	13	40	84	11	25	-19	6,6
ЮАР	277 581	4,3	1 786	2 484	3	31	66	64	20	20	-4	6,6
Япония	4 376 705	1,7	20 445	35 517	2	30	69	57	18	23	1	-1,2
<b>Весь Мир</b>	<b>54 347 038t</b>	<b>3,2w</b>	<b>730w</b>	<b>911w</b>	<b>3w</b>	<b>28w</b>	<b>69w</b>	<b>61w</b>	<b>17w</b>	<b>22w</b>	<b>0w</b>	
<b>Страны с низким доходом</b>	<b>810 300</b>	<b>5,6</b>	<b>259</b>	<b>321</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>48</b>	<b>74</b>	<b>9</b>	<b>24</b>	<b>-6</b>	
<b>Страны со средним доходом</b>	<b>13 342 194</b>	<b>6,2</b>	<b>454</b>	<b>654</b>	<b>8</b>	<b>32</b>	<b>59</b>	<b>60</b>	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	
Страны с доходом ниже среднего	6 888 343	8,0	370	509	13	41	46	49	13	35	3	
Страны с доходом выше среднего	6 450 429	4,3	2 134	2 954	5	31	64	59	17	23	1	
<b>Страны с низким и средним доходом</b>	<b>14 155 882</b>	<b>6,2</b>	<b>417</b>	<b>583</b>	<b>10</b>	<b>32</b>	<b>59</b>	<b>61</b>	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>-1</b>	
Восточная Азия и Тихоокеанский регион	4 438 135	8,9	303	446	12	47	41	41	13	38	7	
Европа и Центральная Азия	3 155 221	6,1	1 588	2 109	7	33	60	61	16	24	-1	
Латинская Америка и Карибский бассейн	3 444 374	3,6	2 155	3 053	5	29	66	60	17	22	1	
Ближний Восток и Северная Африка	828 691	4,5	1 583	2 205	11	35	53	62	14	26	-1	
Южная Азия	1 438 594	7,3	335	406	18	29	53	59	10	35	-4	
Страны Африки к югу от Сахары	842 914	5,0	246	281	15	32	54	67	16	21	-3	
<b>Страны с высоким доходом</b>	<b>40 197 253</b>	<b>2,4</b>	<b>14 586</b>	<b>25 456</b>	<b>2</b>	<b>26</b>	<b>72</b>	<b>62</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>-1</b>	

а. Отдельно данные по общим государственным расходам на конечное потребление недоступны, т.к. включены в показатели расходов на конечное потребление домохозяйств в. Данные по трем годам недоступны с. Данные относятся только к материковой части Танзании.

Таблица 4 Торговля, помощь и финансы

	Внешняя торговля товарами		Экспорт промышленных товаров	Экспорт высоких технологий	Сальдо текущего платежного баланса	Приток прямых иностранных инвестиций	Официальная помощь на цели развития <sup>a</sup>	Внешний долг		Внутренние кредиты предоставленные банковским сектором	Сальдо миграции
	Экспорт	Импорт						% общего товарного экспорта	% экспорта промышленных товаров		
	млн долл. США	млн долл. США	2006	2006	2006	2006	2006			2006	2007
	2007	2007	2006	2006	2007	2006	2006	2006	2006	2007	2000-05 <sup>b</sup>
Австралия	141 079	165 331	23	12	-56 783	26 599	..	..	..	142	593
Австрия	162 204	161 800	80	13	12 031	157	..	..	..	124	180
Азербайджан	9 300	6 050	8	2	9 019	-584	24	1 900	12	18	-100
Албания	1 072	4 196	27	13	-671	325	101	2 340	21	64	-110
Алжир	59 518	27 439	1	2	..	1 795	6	5 583	5	-3	-140
Ангола	38 100	11 400	..	..	10 690	-38	10	9 563	33	2	175
Аргентина	55 933	44 780	32	7	7 210	4 840	3	122 190	68	29	-100
Армения	1 219	3 282	56	1	-571	343	71	2 073	29	12	-100
Афганистан	480	2 950	..	..	..	..	..	1 771	18d	0	1 112
Бангладеш	12 360	18 470	92	0	1 196	697	8	20 521	22	59	-500
Беларусь	24 339	28 674	50	3	-2 944	354	7	6 124	17	27	..
Бельгия	432 327	415 752	77	8с	8 254	61 990	..	..	..	114	180
Бенин	590	1 110	9	0	-226	63	43	824	12d	9	99
Болгария	18 450	30 034	53	6	-8 592	5 172	..	20 925	74	59	-43
Боливия	4 485	3 446	7	4	1 319	240	62	5 292	20d	54	-100
Босния и Герцеговина	4 155	9 726	62	3	-1 939	423	126	5 669	43	56	115
Бразилия	160 649	126 581	51	12	1 460	18 782	0	194 150	26	96	-229
Буркина-Фасо	660	1 700	8	10	..	26	61	1 142	11d	12	100
Бурунди	55	350	6	4	-135	0	51	1 411	105	38	192
Великобритания	435 615	617 178	77	34	-115 243	139 745	..	..	..	194	948
Венгрия	94 160	94 792	84	24	-7 421	6 098	..	107 677	100	75	65
Венесуэла БР	69 165	48 591	5	2	20 001	-543	2	44 635	34	23	40
Вьетнам	48 387	60 830	50	5	-6 992	2 315	22	20 202	33	96	-200
Гаити	550	1 550	..	..	1	160	62	1 189	22d	25	-140
Гана	4 320	7 980	31	0	-1 040	435	51	3 192	21d	33	12
Гватемала	6 926	13 578	35	3	-1 592	354	37	5 496	18	42	-300
Гвинея	1 100	1 190	..	..	..	108	18	3 281	58d	16	-425
Германия	1 326 521	1 059 439	83	17	150 746	43 410	..	..	..	126	1 000
Гондурас	2 160	6 760	21	1	-195	385	84	4 076	25d	51	-150
Греция	23 574	75 553	52	11	-29 565	5 401	..	..	..	95	154
Грузия	1 240	5 217	48	16	-1 931	1 060	81	1 964	22	32	-248
Дания	103 307	99 375	65	20	4 279	3 343	..	..	..	207	46
Доминиканская Респ.	6 700	13 100	..	..	-2 231	1 183	6	8 905	35	54	-148
Египет Араб. Респ.	16 201	27 064	21	1	2 635	10 043	12	29 339	28	91	-525
Замбия	4 876	4 014	6	2	-505	575	122	2 325	9d	17	-82
Западный берег р. Иордан и сектор Газа	..	..	..	..	..	..	384	..	..	9	11
Зимбабве	2 050	2 420	38	2	..	40	21	4 677	110	93	-75
Израиль	54 065	58 950	82	14	4 994	14 302	..	..	..	76	115
Индия	145 228	216 682	70	5	-9 415	17 453	1	153 075	15	63	-1 350
Индонезия	118 163	91 715	45	13	11 009	5 580	6	130 956	45	41	-1 000
Иордания	5 760	13 310	71	1	-1 909	3 219	105	8 000	58	124	130
Ирак	36 400	29 020	..	..	..	..	..	..	..	..	-375
Иран Исламская Респ.	83 000	45 000	10	6	..	901	2	20 113	10	48	-1 250
Ирландия	121 068	81 678	85	34	-12 695	-882	..	..	..	199	188
Испания	241 962	373 585	76	6	-145 275	20 167	..	..	..	194	2 846
Италия	491 532	504 591	85	7	-51 032	38 884	..	..	..	129	1 125
Йемен Респ.	7 160	5 890	1	5	206	1 121	13	5 563	25	10	-100
Казахстан	46 540	32 940	13	21	-7 184	6 143	11	74 148	132	41	-200
Камбоджа	4 400	5 300	97	0	-506	483	37	3 527	48	13	10
Камерун	3 750	3 760	3	3	..	309	93	3 171	4d	6	6
Канада	418 493	389 670	56	15	12 815	69 068	..	..	..	166	1 041
Кения	4 140	9 210	26	3	-526	51	26	6 534	26	34	25
Киргизская Респ.	1 105	2 475	46	3	-234	182	60	2 382	52d	15	-75
Китай	1 217 939e	955 845	92e	30	249 866	78 095	1	322 845	14	136	-1 900
Гонконг Китай	349 663	370 733	91	11	27 405	42 891	..	..	..	126	300
Колумбия	29 360	32 897	37	4	-5 851	6 463	22	39 698	32	50	-120
Конго Дем. Респ.	2 600	2 950	..	..	..	180	34	11 201	119d	5	-237
Конго Респ.	6 100	2 900	..	..	903	344	69	6 130	108d	-70	-10
Корея Респ.	371 554	356 648	89	32	5 954	3 645	..	..	..	110	-80
Коста-Рика	9 367	12 955	65	45	-1 499	1 469	5	6 832	35	48	84
Кот-д'Ивуар	8 400	6 100	15	42	-146	315	13	13 840	72d	21	-339
Либерия	157	490	..	..	-138	-82	75	2 674	1 128d	92	-119
Ливан	3 574	12 251	70	2	-2 046	2 794	174	23 963	116	190	..
Ливия	45 000	8 600	..	..	22 170	..	6	..	..	-70	10
Литва	17 173	24 116	58	8	-3 218	1 812	..	18 955	79	61	-30
ЛНДР	980	1 400	..	..	..	187	63	2 985	87	8	-115
Мавритания	1 360	1 510	0	..	..	-3	62	1 630	93d	..	30
Мадагаскар	1 190	2 590	41	1	-554	230	39	1 453	13d	9	-5
Малави	670	1 380	13	11	..	30	49	850	6d	16	-30
Малайзия	176 211	146 982	74	54	28 931	6 064	9	52 526	39	117	150
Мали	1 620	2 000	10	4	-231	185	69	1 436	15d	15	-134
Марокко	14 646	31 468	68	10	1 851	2 699	34	18 493	30	92	-550
Мексика	272 044	296 578	76	19	-1 993	19 222	2	160 700	21	43	-3 983
Мозамбик	2 650	3 210	5	2	-634	154	77	3 265	12d	10	-20
Молдова	1 370	3 720	31	5	-695	242	60	2 416	65	40	-250
Мьянма	5 350	3 250	..	..	802	279	3	6 828	47	28	-99
Непал	888	2 904	..	..	6	-7	19	3 409	27d	49	-100
Нигер	650	970	15	11	-312	20	29	805	8d	7	-29
Нигерия	66 500	27 500	..	..	24 202	5 445	79	7 693	9	4	-170



	Внешняя торговля товарами		Экспорт промышленных товаров	Экспорт высоких технологий	Сальдо текущего платежного баланса	Приток прямых иностранных инвестиций	Официальная помощь на цели развития <sup>a</sup>	Внешний долг		Внутренние кредиты предоставленные банковским сектором	Сальдо миграции
	Экспорт	Импорт						% общего товарного экспорта	% экспорта промышленных товаров		
	млн долл. США	млн долл. США	2006	2006	2007	2006	2006			2006	2007
	2007	2007	2006	2006	2007	2006	2006	2006	2006	2007	2000-05 <sup>b</sup>
Нидерланды	550 636	490 582	66	28	50 706	7 197	..	..	..	208	110
Никарагуа	1 210	3 510	9	7	-855	282	132	4 391	30d	74	-210
Новая Зеландия	26 950	30 890	27	11	-10 233	7 941	..	..	..	152	102
Норвегия	139 424	80 347	16	19	64 070	4 653	..	..	..	..	84
ОАЭ	154 000	121 100	..	..	..	..	..	..	..	59	577
Пакистан	17 457	32 598	81	1	-8 253	4 273	14	35 909	26	46	-1 239
Панама	1 200	7 010	10	0	-1 577	2 574	9	9 989	77	88	8
Папуа — Новая Гвинея	4 610	2 950	..	..	640	32	45	1 675	35	23	..
Парагвай	3 374	7 280	16	8	-217	189	9	3 426	43	20	-45
Перу	27 956	20 185	14	2	2 589	3 467	17	28 174	42	16	-510
Польша	137 609	160 804	79	4	-15 794	19 198	..	125 831	41	47	-200
Португалия	50 994	77 050	74	9	-18 281	7 366	..	..	..	174	276
Российская Федерация	355 177	223 059	17	9	78 310	30 827	..	251 067	34	25	917
Руанда	165	600	..	..	-147	11	62	419	8d	9	43
Румыния	40 257	69 712	79	4	-23 136	11 394	..	55 114	58	36	-270
Сальвадор	3 980	8 677	55	3	-855	204	23	9 136	55	46	-143
Саудовская Аравия	228 550	94 235	8	1	99 066	660	1	..	..	18	285
Сенегал	1 650	4 250	44	6	..	58	68	1 984	14d	25	-100
Сербия	8 780	18 295	..	4	..	5 128	214	13 831	52	30	-339
Сингапур	299 271e	263 150	80e	58	36 326	24 191	..	..	..	81	200
Сирийская Араб. Респ.	11 330	14 820	32	1	920	600	1	6 502	23	33	200
Словакия	58 082	60 103	85	6	..	4 165	..	27 085	58	52	3
Сомали	..	..	..	..	..	96	46	2 836	..	..	100
Судан	8 160	8 450	0	1	-4 722	3 534	55	19 158	77d	0	-532
США	1 163 183	2 016 978	79	30	-738 641	180 580	..	..	..	240	6 493
Сьерра-Леоне	260	420	..	..	-101	59	63	1 428	10d	10	472
Таджикистан	1 468	2 455	..	..	-21	339	36	1 154	36	15	-345
Таиланд	152 469	141 347	76	27	14 921	9 010	-3	55 233	30	96	231
Танзания	2 005	5 337	18	0	-1 442	474	46	4 240	16d,g	13	-345
Того	690	1 450	58	0	-461	57	12	1 806	68d	22	-4
Тунис	15 029	18 980	75	4	-634	3 270	43	18 480	66	72	-29
Туркменистан	8 920	4 460	..	..	..	731	5	881	11	..	-10
Турция	107 154	169 987	42	..	-32 774	20 070	8	207 854	61	49	-30
Уганда	1 530	3 350	21	34	-745	392	52	1 264	6d	9	-5
Узбекистан	8 040	4 470	..	..	..	164	6	3 892	26	..	-300
Украина	49 100	60 440	73	3	-5 927	5 604	10	49 887	58	62	-173
Уругвай	4 480	5 480	32	3	-186	1 346	6	9 804	66	25	-104
Филиппины	50 276	57 160	87	68	5 897	2 345	7	60 324	57	41	-900
Финляндия	89 656	81 145	81	22	11 402	5 311	..	..	..	85	33
Франция	552 193	613 224	79	21	-30 567	81 045	..	..	..	123	722
Хорватия	12 360	25 830	66	10	-4 412	3 376	45	37 480	93	83	100
Центральноафриканская Респ.	195	230	36	0	..	24	31	1 020	53d	18	-45
Чад	3 450	1 500	..	..	..	700	27	1 772	23d	0	219
Чешская Респ.	122 414	117 980	89	14	-4 586	6 021	..	..	..	55	67
Чили	68 296	46 108	11	7	7 200	7 952	5	47 977	42	90	30
Швейцария	171 621	160 798	91	22	72 354	27 185	..	..	..	194	100
Швеция	168 223	150 039	78	16	28 413	27 299	..	..	..	135	152
Шри-Ланка	7 750	10 840	70	2	-1 334	480	40	11 446	40	47	-442
Эквадор	13 751	13 565	10	8	1 503	271	14	16 536	52	19	-400
Эритрея	15	515	..	..	..	4	28	800	49d	139	229
Эфиопия	1 290	5 320	..	..	-1 786	364	25	2 326	8d	47	-140
ЮАР	69 788	90 990	53f	6	-20 631	-120	15	35 549	15	89	75
Япония	712 839	620 967	91	22	210 490	-6 784	..	..	..	294	270
<b>Весь мир</b>	13 899 267t	14 107 100t	74w	20w	..	1 352 442s	16w	..s	167w	..wh	..
<b>Страны с низким доходом</b>	230 215	251 819	..	..	..	20 380	35	201 382	30	-2 858	..
<b>Страны со средним доходом</b>	3 919 104	3 641 914	60	20	..	334 242	9	2 642 418	77	-15 770	..
Страны с доходом ниже среднего	2 179 289	1 947 080	69	25	..	162 047	9	1 080 416	102	-11 295	..
Страны с доходом выше среднего	1 738 728	1 690 142	52	16	..	172 195	7	1 562 002	55	-4 475	..
<b>Страны с низким и средним доходом</b>	4 149 329	3 893 700	60	20	..	354 621	19	2 843 800	75	-18 629	..
Восточная Азия и Тихий океан	1 783 695	1 475 731	80	33	..	104 972	4	659 985	119	-3 847	..
Европа и Центральная Азия	874 122	935 854	39	8	..	114 318	14	912 265	38	-1 798	..
Латинская Америка и Карибский бассейн	750 092	732 907	53	12	..	70 457	12	734 499	63	-6 811	..
Ближний Восток и Северная Африка	297 678	234 252	19	5	..	26 551	54	136 499	49	-2 618	..
Южная Азия	184 991	286 021	72	4	..	22 916	6	227 303	60	-2 484	..
Африка к югу от Сахары	261 373	237 971	..	..	..	15 408	52	173 248	48	-1 070	..
<b>Страны с высоким доходом</b>	9 752 088	10 219 990	77	21	..	997 821	0,1	..	196	18 522	..

а. Разграничения между помощью для стран в Части II списка Комитета по оказанию помощи в целях развития (ДАС) и помощи на цели развития опущены начиная с 2005 года. Региональные совокупные показатели включают данные по странам, которые самостоятельно не представлены. Суммарные данные по всему миру и по группам доходов включают помощь, не «привязанную» к конкретной стране или региону. б. Общая сумма за 5-летний период. в. Включая Люксембург. д. Данные взяты из анализа экономической приемлемости долга выполненного в рамках Инициативы в отношении долга бедных стран с высоким уровнем задолженности (ХИПК). е. Включая реэкспорт. f.

Данные по общему экспорту и импорту относятся только к ЮАР. Данные по долям товарного экспорта относятся к Южноафриканскому таможенному союзу (Ботсвана Лесото Намибия и ЮАР). г. ВНД относится только к материковой части Танзании. h. Сумма мировых совокупных показателей рассчитанных ООН равна нулю, но так как представленные здесь совокупные показатели учитывают определения Всемирного банка итоги по региональным группам и группам доходов не равны нулю.

Таблица 5 Основные показатели по другим экономикам

	Население			Возрастная структура населения % населения в возрасте 0-14 лет	Валовый национальный доход (ВНД) <sup>а</sup>		Валовый национальный доход (ВНД) по ППС <sup>а</sup>		Валовый внутренний продукт на душу населения, %	Ожидаемая продолжительность жизни при рождении годы		Уровень грамотности взрослого населения % населения в возрасте 15 лет и старше	Выбросы диоксида углерода тыс. т			
	тыс.	среднегодовой прирост, %	плотность населения чел./кв. км		млн долл. США	на душу населения долл. США	млн долл. США	на душу населения долл. США		2006-2007	2006			2006	2005	2004
Американское Самоа	60	1,4с	301	..	..	.. d	..	..	..	..	..	..	5,1			
Андорра	67	0,5с	143	..	..	.. e	..	..	..	..	..	..	..			
Антигуа и Барбуда	85	1,4	193	..	977	11 520	1 494	17 620f	2,9	..	..	..	5,1			
Аруба	101	0,5с	561	22	..	.. e	..	..	..	..	97	..	21,8			
Багамские О-ва	331	1,3	33	27	..	.. e	..	..	..	70	76	..	6,3			
Барбадос	294	0,4	684	18	..	.. e	4 711f	16 140f	..	74	80	..	4,4			
Бахрейн	753	2,1	1 060	25	14 022	19 350	24 869	34 310	5,6	74	77	87	23,8			
Белиз	304	2,8	13	37	1 157	3 800	1 886f	6 200f	0,1	70	74	..	2,8			
Бермудские О-ва	64	0,4	1 280	..	..	.. e	..	..	..	76	81	..	8,7			
Ботсвана	1 881	1,2	3	35	10 991	5 840	23 369	12 420	2,5	50	50	81	2,4			
Бруней Даруссалам	389	2,2	74	29	10 287	26 930	19 059	49 900	2,9	75	80	93	24,1			
Бутан	657	2,3	14	31	1 166	1 770	3 276	4 980	17,5	64	67	60	0,7			
Вануату	226	2,5	19	39	417	1 840	771f	3 410f	2,6	68	72	..	0,4			
Виргинские О-ва (США)	108	0,0к	310	23	..	.. e	..	..	..	77	80	..	124,3			
Габон	1 330	1,7	5	35	8 876	6 670	17 395	13 080	4,0	56	57	84	1,1			
Гайана	739	0,1	4	31	959	1 300	2 129f	2 880f	5,5	63	69	..	2,0			
Гамбия	1 707	3,0	171	41	544	320	1 951	1 140	4,3	58	60	..	0,2			
Гвинея-Биссау	1 695	3,0	60	48	331	200	790	470	-0,3	45	48	..	0,2			
Гренада	108	0,9	318	33	505	4 670	747f	6 910f	3,0	..	..	..	2,0			
Гренландия	57	0,1	0h	..	..	.. e	..	..	..	..	..	..	10,0			
Гуам	173	1,6	321	29	..	.. e	..	..	..	73	78	..	25,0			
Джибути	833	1,9	36	37	908	1 090	1 886	2 260	2,2	53	56	..	0,5			
Доминика	73	0,3	97	..	310	4 250	540f	7 410f	0,4	..	..	..	1,5			
Исландия	311	1,4	3	22	16 826	54 100	10 592	34 060	1,4	79	83	..	7,6			
Кабо-Верде	530	2,3	132	38	1 287	2 430	1 558	2 940	4,6	68	74	81	0,6			
Каймановы О-ва	1 330	1,7	5	35	8,876	6,670	17,395	13,080	4,0	56	57	84	1,1			
Катар	47	2,1с	180	..	..	.. e	..	..	..	..	..	..	7,1			
Кипр	836	4,3	76	21	..	.. e	..	..	1,8	75	76	89	69,2			
Киргизия	787	1,8	85	19	19 617	24 940	20 741	26 370	2,5	77	82	97	9,1			
Кирибати	102	1,7	126	..	120	1 170	228f	2 240f	0,8	..	..	..	0,3			
КНДР	23 783	0,5	198	23	..	.. i	..	..	..	65	69	..	3,4			
Коморские О-ва	626	2,1	336	42g	425	680	721	1 150	-2,9	62g	64g	..	0,2			
Куба	11 257	0,1	103	18	..	.. d	..	..	..	76	80	100	2,3			
Кувейт	2 663	2,8	149	23	80 221	31 640	126 703	49 970	6,7	76	80	93	40,4			
Латвия	2 276	-0,6	37	14	22 595	9 930	38 452	16 890	10,9	65	77	100	3,1			
Лесото	2 006	0,9	66	40	2 007	1 000	3 783	1 890	4,3	43	43	82	..			
Лихтенштейн	35	0,8с	220	..	..	.. e	..	..	..	..	..	..	..			
Люксембург	480	1,3	185	18	36 420	75 880	30 909	64 400	1,9	76	82	..	24,9			
Мавритания	1 263	0,9	622	24	6 878	5 450	14 381	11 390	3,9	70	77	84	2,6			
Майотта, О-ва	194	3,8с	518	..	..	.. d	..	..	..	..	..	..	..			
Макао, Китай	480	1,2	17 026	14	..	.. e	..	..	26,6	78	83	91	4,7			
Македония, БЮР	2 037	0,2	80	19	7 052	3 460	17 344	8 510	5,1	72	76	96	5,1			
Мальдивы	305	1,6	1 018	32	977	3 200	1 540	5 040	3,8	67	69	96	2,5			
Мальта	409	0,7	1 279	17	6 216	15 310	8 523	20 990	2,7	77	81	..	6,1			
Маршалловы О-ва	67	3,3	369	..	204	3 070	..	..	1,8	..	..	..	..			
Микронезия, Фед. Штаты	111	0,5	159	38	274	2 470	363f	3 270f	1,5	68	69	..	..			
Монако	33	0,3с	16 769	..	..	.. e	..	..	..	..	..	..	..			
Монголия	2 612	1,2	2	27	3 362	1 290	8 246	3 160	8,7	66	69	98	3,4			
Мэн, О-в	77	0,9	136	..	3 088	40 600	2 568f	33 750f	4,9	..	..	..	..			
Намибия	2 074	1,4	3	37	6 970	3 360	10 608	5 120	4,6	52	53	85	1,2			
Нидерландские Антильские О-ва	191	0,8	239	21	..	.. e	..	..	..	71	79	96	22,2			
Новая Каледония	242	1,8	13	26	..	.. e	..	..	..	73	78	..	11,2			
Нормандские О-ва	149	0,2	785	16	..	.. e	..	..	..	76	81	..	..			
Оман	2 600	1,1	8	32	27 887	11 120	49 487	19 740	4,6	74	77	81	12,5			
Палау	20	0,8с	44	..	167	8 210	..	..	2,0	..	..	..	11,9			
Пуэрто-Рико	3 943	0,5	445	21	..	.. e	..	..	..	74	83	90	0,5			
Самоа	187	0,7	66	40	454	2 430	735f	3 930f	2,2	68	75	99	0,8			
Сан-Марино	29	1,1j	482	..	1 291	45 130	1 046f	37 080f	3,5	79	85	..	..			
Сан-Томе и Принсипи	158	1,7	165	41	138	870	258	1 630	4,1	63	67	85	0,6			
Свазиленд	1 145	1,3	67	39	2 951	2 580	5 649	4 930	1,7	42	40	80	0,9			
Северные Марианские О-ва	84	2,4с	182	..	..	.. e	..	..	..	..	..	..	..			
Сейшельские О-ва	85	0,7	185	..	762	8 960	1 313f	15 450f	5,8	69	76	92	6,6			
Сен-Киттс и Невис	49	1,4	188	..	470	9 630	650f	13 320f	2,5	..	..	..	2,7			
Сент-Винсент и Гренадины	120	0,5	309	28	507	4 210	863f	7 170f	6,2	69	74	..	1,7			
Сент-Люсия	168	1,1	275	27	929	5 530	1 584f	9 430f	2,0	73	76	..	2,3			
Словения	2 018	0,2	100	14	42 306	20 960	53 756	26 640	5,5	74	81	100	8,1			
Соломоновы О-ва	495	2,5	18	40	363	730	831f	1 680f	3,2	63	64	..	0,4			
Суринам	458	0,7	3	29	2 166	4 730	3 499f	7 640f	4,7	67	73	90	5,1			
Тимор-Лешти	1 066	4,4	72	45	1 604	1 510	3 281f	3 080f	4,1	56	58	..	0,2			
Тонга	101	0,4	140	37	233	2 320	367f	3 650f	-4,3	72	74	..	1,2			
Тринидад и Тобаго	1 333	0,4	260	21	18 795	14 100	29 981	22 490	5,6	68	72	98	24,7			
Фарерские О-ва	48	0,2с	35	..	..	.. e	..	..	..	77	81	..	13,7			
Фиджи	838	0,6	46	32	3 189	3 800	3 666	4 370	-5,0	66	71	..	1,3			
Французская Полинезия	263	1,5	72	27	..	.. e	..	..	..	71	77	..	2,7			
Черногория	600	-1,6	43	19	3 109	5 180	6 175	10 290	7,6	72	77	..	..			
Экваториальная Гвинея	508	2,3	18	42	6 527	12 860	10 773	21 230	9,9	50	52	87	11,5			
Эстония	1 342	-0,3	32	15	17 706	13 200	26 399	19 680	7,3	67	78	100	14,0			
Ямайка	2 677	0,5	247	31	9 923	3 710	16 612	6 210	1,7	70	73	..	4,0			

а. Рассчитано с использованием методики Всемирного банка «Атлас». б. ППС – паритет покупательной способности; см. *Определения*. с. Данные за 2003–2007 гг. d. По оценке, доход выше среднего (3,706 — 11,455 долл.). е. По оценке, высокий доход (11,456 долл. и более). f. Данная оценка основана на регрессии, другие экстраполированы на основе новейшей серии оценочных данных Программы международных сопоставлений. g. Включая остров Майотта. h. Менее 0,5. i. По оценке, низкий уровень дохода (935 долл. или меньше). j. Данные за 2004–2007 гг. k. Более чем –0,05.

## Технические примечания

В предлагаемых технических примечаниях рассматриваются источники и методы, использованные при отборе показателей, которые включены в настоящий выпуск «Выборочных показателей мирового развития». Примечания расположены в порядке перечисления показателей в таблицах.

### Источники

Опубликованные в «Выборочных показателях мирового развития» данные взяты из статистического сборника *Показатели мирового развития 2008*. Тем не менее, в настоящей публикации по возможности учтены изменения, поступившие после даты завершения работы над указанным сборником. Кроме того, в таблицы 1 и 5 включены новейшие оценочные данные по населению и валовому национальному доходу (ВНД) на душу населения за 2007 г.

Всемирный банк пользуется различными источниками для подготовки статистических данных, публикуемых в сборнике *Показатели мирового развития (World Development Indicators)*. Данные о внешнем долге развивающихся стран Всемирный банк получает непосредственно от развивающихся стран-членов в рамках Системы отчетности о должниках. Другие данные получены преимущественно от Организации Объединенных Наций (ООН) и ее специализированных учреждений, от Международного валютного фонда (МВФ) и из страновых докладов Всемирному банку. Для повышения оперативности и последовательности данных использовались также оценки экспертов Банка. Для большинства стран оценки по показателям национальных счетов составлены на основании официальных данных, переданных соответствующим экономическим представительствам Всемирного банка. В некоторых случаях в них были внесены необходимые коррективы с целью обеспечения соответствия международным классификациям и определениям. Большинство данных социального характера из национальных источников взято из административных источников, специальных обследований и переписей населения.

Для получения более подробных разъяснений к данным просим обращаться непосредственно к статистическому сборнику Всемирного банка *Показатели мирового развития 2007*.

### Последовательность и надежность данных

Несмотря на проведенную значительную работу по стандартизации данных, полной их сопоставимости обеспечить не удалось. Поэтому трактовка данных требует определенной осторожности. Доступность, сопо-

ставимость и надежность данных зависят от многих факторов: система статистического учета в ряде развивающихся стран поставлена недостаточно хорошо; статистические методы, полнота охвата, практика статистического учета и сами определения в значительной мере неоднородны; межстрановые сравнения и повременные сопоставления сопряжены со сложными проблемами технического и принципиального характера, которые не всегда можно однозначно разрешить. Охват данных может быть неполным, учитывая особые обстоятельства или проблемы, переживаемые странами (в частности, связанные с конфликтами). По этим причинам, хотя данные и взяты из предположительно наиболее достоверных источников, они должны рассматриваться только как показатели тенденций, характеризующие основные различия между странами, а не как точные количественные показатели таких различий. Несоответствие цифр в различных изданиях отражает уточнения, внесенные странами, пересмотр исторических данных и изменения методики. В связи с этим читателям рекомендуется не сравнивать ряды статистических данных, помещенные в различных изданиях одного и того же сборника или в разных статистических сборниках Всемирного банка. Последовательные временные ряды приводятся в издании *Показатели мирового развития 2008* на CD-ROM, а также в базе данных *WDI Online*.

### Коэффициенты и показатели прироста

Для упрощения пользования данными в таблицах обычно приводятся коэффициенты и относительные показатели прироста вместо простых базовых величин. Сведения об изначальных данных в оригинальном виде можно найти на CD-ROM *Показатели мирового развития 2008*. Если не указано иное, расчеты производились на основе регрессивных зависимостей с помощью методов наименьших квадратов (см. ниже раздел *Статистические методы*). Поскольку при этом используются все имеющиеся наблюдения за период, полученные темпы роста отражают общие тенденции, не подверженные излишнему влиянию экстремальных значений. Для исключения эффекта инфляции при исчислении темпов прироста использовались экономические показатели, измеряемые в постоянных ценах. Данные, выделенные курсивом, относятся к другим годам или периодам, чем те, что указаны в названиях колонок таблиц – в диапазоне двух лет до и после приведенной даты для экономических показателей и в диапазоне трех лет для социальных показателей, которые собираются менее регулярно и за короткие периоды времени изменяются не столь заметно.

### **Ряды данных в постоянных ценах**

Рост экономики измеряется увеличением объема добавленной стоимости, произведенной физическими лицами и предприятиями страны. Следовательно, для измерения роста в реальном выражении необходимо располагать оценочными данными по ВВП и его составляющим в постоянных ценах. Всемирный банк осуществляет сбор статистических рядов данных национальных счетов в постоянных ценах, выраженных в национальной валюте и взятый для каждой страны на определенный базисный год. Для получения сопоставимых рядов данных в постоянных ценах Банк пересчитывает ВВП и добавленную стоимость по отраслевым источникам и приводит данные к общему базисному году, которым в текущей версии статистического сборника *Показатели мирового развития* является 2000 год. Данный процесс приводит к возникновению расхождений между пересчитанным ВВП и суммой пересчитанных компонентов. Поскольку размещение расхождений привело бы к искажениям в показателях роста, расхождения не размещаются.

### **Суммарные показатели**

Суммарные показатели стран по регионам и группам доходов, представленные в конце большинства таблиц, получены путем простого сложения в том случае, когда они выражены в уровнях. Относительные показатели и совокупные темпы прироста обычно рассчитываются как средневзвешенные значения. Суммарные значения социальных показателей взвешиваются по численности населения или по подгрупп населения, за исключением показателя младенческой смертности, который взвешивается по числу рождений. Более подробное описание дано в примечаниях к конкретным показателям.

Расчет суммарных показателей, за ряд лет, производится на основе постоянной группы стран с тем, чтобы состав агрегированных показателей не менялся с течением времени. Групповые показатели рассчитывались только в том случае, если данные за соответствующий год охватывают не менее двух третей стран, представленных в группе, как было определено в эталонном 2000 году. При соблюдении этого критерия поведение показателей стран, по которым данных нет, считается аналогичным поведению показателей стран, по которым оценочные данные имеются. Читателям следует помнить, что суммарные показатели призваны дать репрезентативные совокупные данные по каждой категории и, кроме того, на основании групповых показателей невозможно

судить об отдельных странах. В свою очередь, процесс взвешивания может привести к расхождениям между показателями по подгруппе и общими показателями.

### **Таблица 1. Основные показатели развития**

**Общая численность населения** – показатель основан на подсчете фактической численности населения, включая всех резидентов независимо от их юридического статуса или гражданства, кроме беженцев, не проживающих постоянно на территории страны, предоставившей им убежище, которые обычно рассматриваются как часть населения страны их происхождения.

**Среднегодовой прирост населения** рассчитывается с использованием модели экспоненциальных темпов роста за данный период. (См. ниже раздел *Статистические методы*.)

**Плотность населения** рассчитывается путем деления численности населения по состоянию на середину года на площадь территории. Площадь территории представляет собой общую площадь страны за исключением внутренних водоемов и прибрежных вод. Плотность населения рассчитывается на основании самых последних данных о площади территории.

**Возрастной состав населения. % возрастной группы 0–14 лет** отражает процентную долю группы населения в возрасте 0–14 лет в общей численности населения.

**Валовой национальный доход (ВНД** – ранее Валовой национальный продукт, или ВНП), самый широкий показатель национального дохода, представляет собой сумму стоимости, добавленной из внутренних и зарубежных источников, полученную резидентами. ВНД включает валовой внутренний продукт (ВВП) плюс чистые поступления от первичного дохода из зарубежных источников. Данные, выраженные в национальных валютах, конвертируются в доллары США по методике Всемирного банка «Атлас». Методика основана на использовании усредненного обменного курса за последние три года в целях выравнивания эффекта временных колебаний обменного курса. (Подробнее о методике «Атлас» см. ниже в разделе *Статистические методы*.)

**ВНД на душу населения** представляет собой ВНД, деленный на численность населения по состоянию на середину года. Он конвертируется в доллары (текущий курс) США по методике «Атлас». Всемирный банк пользуется данными о ВНД на душу населения, выраженными в долларах США, в целях классификации стран для аналитиче-

ских целей и для определения правомочности страны на получение заемных средств.

**ВНД по ППС** представляет собой ВНД, конвертированный в международные доллары с использованием коэффициента пересчета, основанного на паритете покупательной способности (ППС), поскольку номинальные обменные курсы не всегда отражают разницу между однородными ценами в различных странах. При оценке по ППС покупательная способность одного доллара США внутреннего ВНД аналогична покупательной способности одного доллара США ВНД США Коэффициент ППС позволяет проводить стандартные сопоставления уровней реальных цен между странами, точно так же, как обычные индексы цен позволяют проводить временные сравнения реальной стоимости товаров и услуг. Применяемые здесь коэффициенты пересчета ППС рассчитаны на основании данных ценовых обзоров по 146 странам, проведенных силами Международной программы сравнений в 2005 г. Данные для стран ОЭСР взяты из последней серии исследований, которая была завершена в 1999 г.; остальные данные взяты из исследований 1996 г., 1993 г. или более ранних лет и экстраполированы на базовый показатель 1996 г. Оценочные данные по странам, не включенным в обзор, получены по статистическим моделям с использованием имеющихся данных.

**ВНД по ППС на душу населения** представляет собой ВНД по ППС, деленный на количество населения по состоянию на середину года.

**Среднегодовой прирост валового внутреннего продукта (ВВП) на душу населения** рассчитывается по ВВП, выраженном в постоянных ценах. Прирост ВВП считается наиболее широким показателем экономического роста. ВВП в постоянных ценах можно рассчитать путем измерения суммарного количества товаров и услуг, произведенных за период времени, оценивая их по согласованному набору базовых годовых цен, за вычетом стоимости промежуточных затрат; расчет может быть выполнен также и в постоянных ценах. О расчете темпов роста методом наименьших квадратов см. раздел *Статистические методы.*)

**Ожидаемая продолжительность жизни при рождении** выражается в количестве лет, которые проживет новорожденный младенец, если существующие на момент его рождения показатели смертности останутся без изменений на протяжении всей его жизни. Данные представлены отдельно для мужчин и для женщин.

**Уровень грамотности взрослого населения** определяется как доля населения в возрасте от 15 лет и старше, которое в состоянии осмысленно прочитать и написать короткое, простое сообщение на тему из

повседневной жизни. Для количественного измерения степени грамотности в соответствии с данным определением требуется проведение переписи населения или замеров в рамках выборочного обзора в контролируемых условиях. Во многих странах оценка уровня грамотности среди взрослого населения основывается на данных, сообщенных самими гражданами. В некоторых случаях в качестве замещающего показателя используются данные об успеваемости, которые, однако, различаются в аспектах продолжительности обучения или законченности образования. В связи с существованием различных методик следует проявлять осторожность при проведении сравнительных анализов между странами и даже внутри одной страны на протяжении определенного промежутка времени.

**Выбросы диоксида углерода (CO<sub>2</sub>)** обозначают выбросы в результате горения ископаемых видов топлива и при производстве цемента. В эти выбросы также входит углекислый газ, выделяемый при потреблении твердого, жидкого и газообразного топлива, а также от сжигания газа. Удельный показатель выбросов CO<sub>2</sub> – это суммарные выбросы, деленные на численность населения по состоянию на середину года.

Информационно-аналитический центр по углекислому газу (ЦУГ) при Министерстве энергетики США занимается расчетами ежегодного объема антропогенных выбросов углекислого газа. Эти расчеты основаны на данных о потреблении ископаемых видов топлива, взятых из базы данных по всемирному использованию энергии (World Energy Data Set), которая ведется статистическим отделом ООН, а также на информации о мировом производстве цемента, взятой из базы данных о мировом производстве цемента (Cement Manufacturing Data Set), которая ведется управлением горнорудной промышленности США. Ежегодно ЦУГ пересчитывает все временные ряды с 1950 г. по сегодняшний день, включая в них новейшие данные и поправки к базе данных. В оценках не учтено топливо, поставляемое морским и воздушным судам, занятым международными перевозками, в связи со сложностями подсчета распределения этого топлива по странам-получателям.

**Таблица 2. Цели ООН в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия: борьба с бедностью и повышение уровня жизни**

**Доля беднейшей квинтили в национальном показателе потребления (дохода)** – это процентная доля общего потребления или дохода, которая приходится на нижние 20% населения. Это показатель распределения. Страны с недостаточным распределением потребления (или дохода) имеют высокий

показатель бедности для указанного среднего дохода. Данные взяты из национальных обследований домохозяйств. Поскольку методы проведения и сбора данных этих обследований домохозяйств различаются, данные по распределению не всегда сопоставимы по странам. Персонал Всемирного банка прилагает усилия для обеспечения сопоставимости данных настолько, насколько это возможно. В случаях, когда это возможно, показания по потреблению используются вместо показателя дохода.

**Уровень недоедания среди детей** измеряется процентом детей в возрасте до пяти лет, чей вес для данного возраста составляет менее чем минус 2 стандартных отклонения от средней международной величины по базовому населению в возрасте 0–59 месяцев. Данные, представленные в таблице основываются на стандартных показателях в области детского развития, принятых Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) в 2006 г. Оценки недоедания у детей основываются на данных национальных обследований. Наиболее часто используемым показателем недоедания является доля детей с недостаточным весом. Недостаточный вес, даже при умеренном отставании от нормы, приводит к увеличению риска смертности и к замедлению когнитивного (познавательного) развития у детей. Более того, эта проблема переходит к следующему поколению, поскольку у женщин, плохо питавшихся в детстве, с большей вероятностью появятся дети с недостаточным весом при рождении.

**Относительное число получивших начальное образование** – это общее количество учащихся, успешно закончивших последний класс начальной школы в данном году, минус численность оставленных на второй год, деленное на общую численность детей в официально установленном возрасте окончания школы в составе населения. Относительное число получивших начальное образование отражает начальный цикл образования, продолжительность которого, согласно определению Международной стандартной классификации образования (ISCED), варьирует от трех–четырёхлетнего начального образования (в очень небольшом числе стран) до пяти–шестилетнего (в большинстве стран) и семилетнего образования (в немногих странах). Так как учебные планы и национальные образовательные стандарты различаются, высокое относительное число получивших начальное образование не обязательно соответствует высокому уровню обучения учащихся.

**Уровень охвата обучением в начальной и средней школе девочек и мальчиков** – это отношение валового показателя охвата девочек начальным и средним обра-

зованием к соответствующему валовому показателю охвата мальчиков.

Ликвидация гендерного неравенства в образовании будет способствовать повышению статуса и возможностей женщин. Этот показатель является не вполне точным индикатором относительной доступности школьного образования для девочек. Эта цель, сроком достижения которой определен 2005 г., является первой, которая должна быть достигнута. Данные об охвате школьным образованием представляются национальными органами образования стран в Институт статистики ЮНЕСКО. Начальное образование дает детям базовые навыки в области чтения, письма и математики, а также элементарные понятия по таким предметам, как история, география, естествознание, обществоведение и музыка. Среднее образование дополняет базовые знания, полученные в начальной школе, и, предоставляя более углубленные знания или навыки по отдельным дисциплинам с привлечением учителей-предметников, ставит своей целью формирование основ для дальнейшего обучения и развития человеческого потенциала в течение всей жизни.

**Коэффициент детской смертности в возрасте до 5 лет** означает вероятность того, что ребенок, рожденный в указанный год, умрет, не достигнув возраста пяти лет, если он подпадает под текущие показатели смертности данной возрастной категории. Вероятность выражается коэффициентом на 1 тыс. детей. Основными источниками данных по смертности являются системы регистрации рождений и смертей и прямые или косвенные оценки, основанные на выборочных обследованиях или материалах переписи населения. Для получения гармонизированных оценок коэффициентов детской смертности в возрасте до 5 лет, в которых прозрачным образом была бы учтена вся доступная информация. ЮНИСЕФ и Всемирным банком разработана специальная методика. Она позволяет с помощью кривой регрессии установить зависимость между коэффициентами смертности и соответствующими данными с помощью метода средневзвешенных наименьших квадратов.

**Количество родов, принятых квалифицированным медицинским персоналом**, – это процент родов, которые приняты персоналом, подготовленным для наблюдения, оказания медицинской помощи и консультирования женщин во время беременности, родов и в послеродовом периоде, для помощи при родах и ухода за новорожденными. Доля родов, принятых квалифицированным медицинским персоналом, является показателем способности системы здравоохранения обеспечить адекватной медицинской помощью беременных жен-

щин. Данные взяты из обследований домохозяйств ЮНИСЕФ. Хорошая медицинская помощь в предродовом и послеродовом периодах способствует улучшению здоровья матерей и снижению материнской и детской смертности. Однако данные могут не отражать этих улучшений, поскольку информационные системы здравоохранения зачастую несовершенны, статистика материнской смертности занижается, а расчет коэффициентов затруднителен.

**Показатель распространения контрацепции** показывает процент замужних женщин или брачного возраста 15–49 лет, которые используют, или чей сексуальный партнер использует, любой вид контрацепции. Безопасная и эффективная контрацепция – одно из необходимых условий сохранения репродуктивного здоровья, помогающий женщине избежать нежелательной беременности и предотвращающий распространение заболеваний, передающихся половым путем. Распространенность контрацепции охватывает все типы контрацепции – от неэффективных традиционных методов до высокоэффективных современных методов. Показатель распространенности контрацепции получен, преимущественно, из обследований домохозяйств.

**Распространенность ВИЧ** – процент лиц в возрасте от 15 до 24 лет, инфицированных ВИЧ. Показатели распространенности ВИЧ среди взрослого населения отражают уровень зараженности населения страны этой болезнью. В то же время низкие национальные показатели распространенности ВИЧ способны ввести в заблуждение. За ними часто скрываются серьезные эпидемии, которые вначале концентрируются в отдельных районах или среди определенных групп населения и угрожают вылиться наружу. Во многих частях развивающегося мира большинство новых инфекционных заболеваний диагностируется прежде всего у совершеннолетней молодежи; при этом особенно уязвимы молодые женщины. Оценки распространенности ВИЧ основаны на экстраполяции данных, полученных в ходе исследований и мониторинга малых, не репрезентативных групп.

**Таблица 3. Экономическая деятельность Валовой внутренний продукт (ВВП)** – это валовая, добавленная стоимость (по потребительским ценам), созданная всеми производителями-резидентами, плюс любые налоги и минус любые субсидии, не включенные в стоимость продукции. Данный показатель рассчитывается без вычета амортизации произведенных активов или истощения (деградации) природных ресурсов. Добавленная стоимость представляет собой чистый объем производства отраслей промышленности после сложения всех объ-

емов производства и вычета промежуточных затрат. Промышленное происхождение добавленной стоимости определяется на основании Международной стандартной промышленной классификации (МСПК), издание третье. Всемирный банк обычно измеряет ВВП в долларах США и для пересчета использует средние официальные обменные курсы на данный год, публикуемые МВФ. Альтернативный коэффициент конвертации используется, если установлено, что официальные обменные курсы отклоняются на очень значительную величину от курса, который реально используется в операциях с иностранными валютами и в торговле товарами.

**Среднегодовой прирост ВВП** рассчитывается на основе показателя ВВП, выраженного в постоянных ценах в национальной валюте.

**Производительность в сельском хозяйстве** – это отношение величины добавленной стоимости, созданной в сельскохозяйственном секторе, измеренной в постоянных долларах США 1995 г., к численности сельскохозяйственных рабочих.

**Добавленная стоимость** представляет собой чистый объем продукции отрасли производства после сложения всех объемов производства и вычета промежуточных затрат. Отраслевое происхождение добавленной стоимости определяется на основании Международной стандартной промышленной классификации (МСПК), издание третье.

**Добавленная стоимость продукции сельского хозяйства** определяется на основании Международной стандартной промышленной классификации (МСПК), разделы 1-5 и включает лесное хозяйство и рыболовство.

**Добавленная стоимость продукции промышленности** включает следующие сектора: горнодобывающую, обрабатывающую промышленность, строительство, а также электро-, газо- и водоснабжение (разделы 10-45 МСПК).

**Добавленная стоимость продукции сферы услуг** соответствует разделам 5–99 МСПК.

**Расходы на конечное потребление домашних хозяйств** – это рыночная стоимость всех товаров и услуг, включая товары длительного пользования (машины, стиральные машины и домашние компьютеры), приобретенных домохозяйствами. Сюда не входит приобретение жилья, но входят начисленные арендные платежи за жилье, в котором проживает владелец. Сюда также относятся платежи или сборы, перечисленные органам власти за получение разрешений или лицензий. В данный показатель расходов на потребление домашних хозяйств включены также затраты некоммерческих организаций,

обслуживающих домашние хозяйства, даже если национальные органы по статистике выделяют их отдельной статьей. На практике расходы на потребление домохозяйств могут включать в себя любое статистическое расхождение в использовании ресурсов, относящееся к их предложению.

**Общие расходы правительства на конечное потребление** включает все текущие расходы правительства на приобретение товаров и услуг (в том числе заработную плату наемного персонала). Сюда также входит большинство расходов по национальной обороне и безопасности, но исключены государственные военные расходы, являющиеся частью государственного накопления капитала.

**Валовое накопление капитала** состоит из инвестиций на пополнение основных фондов в экономике страны, плюс чистые изменения в уровне товарно-материальных запасов и ценностей. Инвестиции в основные фонды включают обустройство земельных участков (заборы, канавы, стоки и т.д.); приобретение станков, машин и оборудования; строительство зданий, шоссе и железных дорог, и т. п., в том числе школ, конторских помещений, больниц, частного жилья, а также торговых и производственных зданий. Товарно-материальные запасы включают запасы товаров, сохраняемые фирмами для покрытия временных или непредвиденных колебаний в производстве или сбыте, а также незавершенное производство. В соответствии с Системой национальных счетов (СНС) 1993 г. чистое приобретение ценностей также рассматривается как накопление капитала.

**Внешний баланс товаров и услуг** – это разность между экспортом товаров и услуг и импортом товаров и услуг. Торговля товарами и услугами включает все сделки между резидентами данной страны и остальными странами, которыми предусмотрен переход права собственности на обычные товары, товары, отправленные на переработку и ремонт, немонетарное золото и услуги.

**Дефлятор ВВП (ценовой)** отражает изменения цен по всем категориям конечного спроса, таким, как государственное потребление, накопление капитала и международная торговля, а также по основному компоненту – конечному частному потреблению. Вычисляется как соотношение ВВП в текущих ценах и ВВП в постоянных ценах. Дефлятор ВВП может быть также рассчитан отдельно в виде индекса цен Пааче (Paasche price index), где в качестве весов используются объемы продукции, произведенной за текущий период.

Для большинства развивающихся стран оценки по национальным счетам составлены на основании данных национальных статистических организаций и централь-

ных банков, переданных постоянным представительствам и делегациям Всемирного банка. Данные по странам с высоким доходом предоставлены ОЭСР.

**Таблица 4. Торговля, помощь и финансы**  
**Внешняя торговля товарами (экспорт)** – стоимость (в ценах FOB, в долларах США) товаров, предоставленных данной страной остальным странам мира.

**Внешняя торговля товарами (импорт)** – стоимость (в ценах СИФ – стоимость, страхование и фрахт, – в долларах США), товаров, купленных в других странах. Данные по внешней торговле товарами взяты из годового доклада Всемирной торговой организации (ВТО).

**Экспорт промышленных товаров** включает товары по следующим разделам Международной стандартной торговой классификации (МСТК): 5 (химикаты), 6 (основные промышленные товары), 7 (станки и транспортное оборудование) и 8 (разные промышленные товары, за исключением позиции 68).

**Экспорт высоких технологий** включает товары, производство которых связано с большим объемом НИОКР. Сюда входит высокотехнологичная продукция аэрокосмического назначения, компьютеры, фармацевтика, научные приборы, электрооборудование.

**Сальдо текущего платежного баланса** представляет собой сумму нетто – экспорта товаров и услуг, чистого дохода и чистых текущих трансфертов. Данные взяты из статистического сборника МВФ *Balance of Payments Statistics Yearbook*.

**Прямые иностранные инвестиции (ПИИ)** – чистый приток инвестиций для приобретения долгосрочного процентного участия (10 или более процентов голосующих акций) в управлении предприятием, функционирующим в другой стране, чем та, в которой находится организация-инвестор. Представляют собой сумму акционерного капитала, реинвестированных доходов, прочих долгосрочных, а также краткосрочных потоков капитала, отражаемых в платежном балансе. Данные о ПИИ основаны на данных по текущему платежному балансу, предоставляемых МВФ, дополненных оценками персонала Всемирного банка, с использованием данных, представленных Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) и официальными национальными источниками.

**Официальная помощь на цели развития (ОПР)**, или официальная помощь (ОП) стран с высоким доходом – членов Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) – основной источник официального внешнего финансирования для развивающихся стран; кроме того,



ОПР распределяется некоторыми важными странами-донорами, не входящими в Комитет содействия развитию (КСР) ОЭСР. КСР использует три критерия ОПР: эта помощь предоставляется официальным сектором экономики; способствует в качестве своей основной цели экономическому развитию или повышению благосостояния; и предоставляется на условиях кредита, причем сумма гранта составляет не менее 25% ссуды (рассчитывается с учетом 10%-ной льготной ставки). ОПР включает гранты и кредиты (за вычетом суммы погашения), отвечающие критериям КСР, и предоставляется странам и территориям, согласно перечню получателей помощи КСР. Новый перечень получателей помощи КСР создан на основе критерия обеспечения базовых нужд, в отличие от его предшественника, и включает все страны с низким и средним уровнем дохода, за исключением стран – членов Большой восьмерки и Европейского союза (включая страны, чьи фирмы имеют доступ на рынки ЕС).

**Сумма внешнего долга** представляет собой долг нерезидентам, выплачиваемый в иностранной валюте, товарами или услугами. Это сумма государственного, гарантированного государством и частного негарантированного долгосрочного долга, использования кредита МВФ и краткосрочной задолженности. Краткосрочная задолженность включает все долги с первоначальным сроком погашения до одного года и проценты по неуплате долгосрочного долга.

**Текущая стоимость долга** – сумма краткосрочной внешней задолженности плюс дисконтированная сумма общего обслуживания долга, причитающаяся по государственным, гарантированным государством и частным негарантированным долгосрочным внешним задолженностям в течение срока существующих займов. Данные о внешнем долге были в основном взяты из докладов, поступивших во Всемирный банк с помощью Системы отслеживания должников от стран-членов, которые получают кредиты МБРР и МАР. Дополнительная информация получена из материалов Всемирного банка и МВФ, Африканского банка развития и Африканского фонда развития, Азиатского банка развития и Азиатского фонда развития, Межамериканского банка развития. Сводные таблицы по внешнему долгу развивающихся стран публикуются ежегодно в издании Всемирного банка *Global Development Finance*.

**Сальдо миграции** – чистое среднегодовое число мигрантов за данный период, т.е. численность мигрантов, минус численность эмигрантов, включая как граждан, так и не граждан. Данные, показанные в таблице, представляют собой оценки за пятилетний период. Данные взяты из сборника Отдела народонаселения ООН *World Population Prospects: The 2006 Revision*.

**Сумма внутренних кредитов, предоставленных банковским сектором** включает все кредиты различным секторам, предоставляемые по брутто ставкам, за исключением кредита центральному правительству, который предоставляется по нетто ставкам. В состав банковского сектора входят органы денежно-кредитного регулирования, депозитные банки и прочие банковские учреждения, по которым имеются данные (в том числе учреждения, не принимающие переводные депозиты, но имеющие такие пассивы, как срочные и сберегательные вклады). Примерами других банковских учреждений являются сберегательные и залогово-ипотечные учреждения, а также строительные и кредитные ассоциации. Данные взяты из статистического сборника МВФ *International Finance Statistics*.

#### Таблица 5. Основные показатели по другим странам мира

См. Технические примечания к табл. 1 «Основные показатели развития».

#### Статистические методы

В этом разделе описаны способы вычисления темпов роста методом наименьших квадратов, темпов роста по экспоненциальному методу (конечные точки), а также описана методика Всемирного банка «Атлас» для оценки коэффициента пересчета, используемого для определения ВНД и ВНД на душу населения в долларах США.

#### Расчет темпов прироста методом наименьших квадратов

Расчет темпов прироста методом наименьших квадратов используется всегда при наличии достаточно продолжительных временных рядов, обеспечивающих надежные расчеты. Темпы прироста не рассчитываются, если более половины наблюдений за период отсутствуют.

Исчисление темпов прироста методом наименьших квадратов производится с помощью построения тренда в виде линейной регрессии и применения его к годовым значениям переменных в логарифмической шкале за соответствующий период. Уравнение регрессии выглядит следующим образом:

$$\ln X_t = a + bt$$

что эквивалентно логарифмическому преобразованию обобщенного уравнения темпов роста,

$$X_t = X_0 (1 + r)^t$$

В этих уравнениях  $X$  – переменная,  $t$  – время,  $a = \log X_0$  и  $b = \ln (1 + r)$  – подлежащие оценке параметры. Если  $b^*$  – оценка  $b$ , полученная методом наименьших квадратов, то среднегодовые темпы прироста  $r$  получают

как  $[\exp(b^*) - 1]$  и затем умножают на 100 для выражения значения в процентах.

Исчисленные темпы прироста представляют собой средние темпы прироста, являющиеся репрезентативной выборкой из имеющихся наблюдений за весь период. Они не обязательно совпадают с реальными темпами роста за любые два периода.

#### **Определение темпов прироста методом экспоненциального сглаживания**

Определение темпов прироста некоторых демографических параметров, прежде всего рабочей силы и населения, между двумя временными точками производится на основе уравнения:

$$r = \ln(p_n/p_1)/n$$

где  $p_n$  и  $p_1$  являются последней и первой наблюдаемыми величинами за период,  $n$  – количество лет в периоде,  $\ln$  – натуральный логарифм. Рассматриваемые темпы прироста основаны на модели непрерывного экспоненциального роста между двумя временными точками. Здесь не учитываются промежуточные величины рядов. Кроме того, темпы экспоненциального роста не соответствуют годовым темпам изменений, измеряемым как одногодичный интервал, получаемый в результате:

$$(p_n - p_{n-1})/p_{n-1}$$

#### **Методика Всемирного банка «Атлас»**

При расчете ВНД и ВНД на душу населения в долларах США в определенных операционных целях Всемирный банк использует синтетический обменный курс, обычно называемый коэффициентом пересчета «Атлас». Цель «Атласа» заключается в снижении воздействия колебаний обменных курсов при перекрестном сравнении национальных доходов различных стран. Коэффициент пересчета «Атлас» за любой год представляет собой среднее значение эффективного обменного курса страны (или альтернативного коэффициента пересчета) за данный год и обменных курсов за два предыдущих года с поправкой на разницу в уровнях инфляции между рассматриваемой страной и Великобританией, США, Японией и странами Еврзоны. Уровень инфляции в Великобритании, США, Японии и странах Еврзоны, представляющий международную инфляцию, измеряется изменением дефлятора СДР. Дефлятор

СДР рассчитывается как средневзвешенное значение дефляторов ВВП указанных стран на единицу СДР. Весами называется количество каждой из национальных валют, приходящееся на единицу СДР. Веса меняются со временем, поскольку состав СДР и относительные обменные курсы меняются со временем. Дефлятор СДР изначально рассчитывается в СДР, а затем переводится в доллары США с использованием коэффициента пересчета «Атлас». Затем коэффициент «Атлас» применяется к ВНД страны. Полученный ВНД в долларах США делится на численность населения в середине года для вычисления ВНД на душу населения.

Коэффициент пересчета за год  $t$  рассчитывается по формуле:

$$e_t^* = \frac{1}{3} \left[ e_{t-2} \left( \frac{p_t / p_t^{SS}}{p_{t-2} / p_{t-2}^{SS}} \right) + e_{t-1} \left( \frac{p_t / p_t^{SS}}{p_{t-1} / p_{t-1}^{SS}} \right) + e_t \right]$$

а ВНП на душу населения в долларах США за год  $t$  – по формуле:

$$Y_t^S = (Y_t/N_t)/e_t^*$$

где  $e_t^*$  – коэффициент пересчета «Атлас» (отношение национальной валюты к доллару США) в год  $t$ ,  $e_t$  – среднегодовой обменный курс (отношение национальной валюты к доллару США) в год  $t$ ,  $p_t$  – дефлятор ВНД за год  $t$ ,  $p_t^{SS}$  – дефлятор СДР в долларах США в год  $t$ ,  $Y_t^S$  – ВНД «Атласа» в долларах США в год  $t$ ,  $Y_t$  – текущий ВНД (в национальной валюте) в год  $t$ ,  $N_t$  – численность населения в середине года  $t$ .

#### **Альтернативные коэффициенты пересчета**

Всемирный банк систематически оценивает целесообразность использования официальных обменных курсов в качестве коэффициентов пересчета. Альтернативный коэффициент пересчета применяется, когда официальный обменный курс чрезвычайно сильно отличается от курса, фактически применяемого при проведении внутренних сделок с иностранными валютами и торгуемыми товарами. Это применимо лишь к небольшому числу стран (см. таблицу первичных данных в сборнике *Показатели мирового развития 2007*). Альтернативные коэффициенты пересчета используются в методике «Атлас» и разделе «Выборочные показатели мирового развития» в качестве коэффициентов пересчета, принятых на один год.

# Предметный указатель

- Автаркия: и трудовая мобильность, 149  
автобусный транспорт: специализированные шоссе 210, 223, 225 *карта 7.5*  
административные районы: связь экономической активности с стадиями развития на уровне а. р. 83-84, 85 *табл. 2.1*  
АКТ. См. Страны Африки, Карибского бассейна и Тихоокеанского региона (АКТ)  
антидецентрализация, 231 *вст. 8.1*  
антиэкономия 144  
Ассоциация стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН), 195, 196  
аутсорсинг, 134-35, 181  
Африка 265 *вст. 9.3*  
    контрольно-пропускные пункты 187  
    многообразии языков 104-5  
    ожидаемая продолжительность жизни 111 *рис. 3.12*  
    диспропорции в отстающих областях 80 *вст. 2.3*  
    тарифы 99, 99 *рис. 3.3*  
    транспортный сектор, 186, 187 *табл. 6.1*  
Африка к югу от Сахары  
    ВВП 265 *вст. 9.3*  
    и трудовая мобильность, 151-52, 281  
    плотность, расстояние, и разобщенность 284-86  
    урбанизация 59 *вст. 1.4*  
    утечка мозгов 168 *вст. 5.9*  
  
Балканский регион 274  
Бамако, Мали, 48-49  
Бангкок: транспортная инфраструктура, 223 *вст. 7.12*  
барьеры на пути торговли 99  
бедное население  
    в Бразилии, 232-33  
    в Индии, 233-34  
    в Китае, 232  
    в передовых областях, 81, 82 *карта 2.5*  
    меры вмешательства по интеграции городской бедноты, 118 *табл. 7.2*  
    распределение, 232-33  
бедность  
    и малярия, 116, 117 *вст. 3.7*  
    и страны, не имеющие выхода к морю, 101, 102 *вст. 3.1*, 102 *вст. 3.2*, 103 *карта 3.3*  
    уровень бедности в отстающих областях, 81, 82 *карта 2.5*  
безопасность: в трущобах, 67  
безработица, 184 *вст. 6.4*, 215 *вст. 7.8*  
Бельгия, 50  
благополучие  
    в Малайзии, 92, 92 *рис. 2.12*  
    воздействие образования 247  
    диспропорции между городом и деревней 62-66  
    и мобильность факторов производства, 258  
    индикаторы, 73  
    повышение 110  
    пространственные диспропорции в развивающихся странах 87-89  
    расхождение, а затем сближение в развитых странах, 85-87  
    близость: миграция для получения прибыли от близости 13, 15-18  
богатство  
    диспропорции между городом и деревней 64  
    концентрация, 9 *рис. 1с*, 10, 115-20  
*Богатство народов*, 14-15, 93, 126, 135  
Богота (Колумбия), 21, 22, 223, 225 *карта 7.5*  
Боливия: конфликты с соседними странами 102 *вст. 3.2*  
большие города: модели специализации и многообразия 138-40  
Большой Меконгский субрегион (БМС):международная миграция 153 *вст. 5.2*  
Бомбей (Индия) См. Мумбаи (Индия)  
Бразилия  
    бедность 28 *карта 7 вст.*, 232-33  
    бедные слои населения 232-33  
        внутреннее миграция 167 *вст. 5.8*  
        дорожная сеть, 251  
        использование земельных угодий 204-5  
        конституция и национальное единство 236 *вст. 8.3*  
        местные и общенациональные стимулы 257  
        миграция 15, 17  
        Управление по делам развития Северо-Востока 38  
        экономическая интеграция 241  
Брюссель (Бельгия), 50  
  
Ваджпай, Бехари, 120  
валовой внутренний продукт (ВВП), 49, 62, 194  
    в Германии, 78 *вст. 2.1*  
    в странах Африки к югу от Сахары, 265 *вст. 9.3*  
    в Юго-Восточной Азии, 89, 89 *рис. 2.9*  
    глобальная торговля как доля в ВВП, 12, 13 *рис. 3 вст.*  
    доли мирового ВВП, 107 *рис. 3.8*  
    и географические диспропорции, 95  
    и ипотечные рынки 206  
    и отношения между экономической активностью и стадиями развития, 83-84  
    и плотность экономической активности, 78 *вст. 2.1*, 83, 83 *рис. 2.2*  
    и страны не имеющие выхода к морю, 102 *вст. 3.1*  
    и экономическая концентрация, 57-60, 105-6  
    объем торговли как доля ВВП, 93 *рис. 2.13*, 94  
    прирост 30 *рис. 7*, 96, 97 *карта 3.1*, 110 *рис. 3.11*, 112-13, 236-37  
    произведенный работниками, проживающими в пригородной зоне, 56  
    пространственное распределение, 39 *вст. 0.3*  
    рост в период 1500-1998 гг. 109 *табл. 3.2*, 110  
валовой национальный доход (ВНД): связь с миграцией, 100  
валовой региональный продукт (ВРП), 90-91 *вст. 2.5*  
ВАС. См. Восточноафриканское сообщество (ВАС)

- ВАЭМУ. См. Западно-Африканский экономический и монетарный союз (ВАЭМУ)
- ВВП. См. валовый внутренний продукт (ВВП)
- Великобритания
- инфраструктура 206-7
  - критерии, используемые при выявлении отстающих областей 79 *вст.* 2.2
  - расхождение, а затем сближение дохода и благосостояния 85-86
  - экономическое развитие 255
- вертикально интегрированные отрасли промышленности, 256
- ВНД на душу населения 2
- внешние эффекты кластеризации 160
- внутренние диспропорции, 5
- внутренний транспорт, 173-74
- внутренняя миграция: Бразилия, 167 *вст.* 5.8
- внутренняя трудовая мобильность, 153-55, 156 *табл.* 5.3
- в Индии, 162, 163 *вст.* 5.6
  - и экономический рост, 162
  - связь трудовых навыков и образования с в. т. м. 155-57, 158 *рис.* 5.6
  - сравнение внутренних мигрантов и не мигрировавших работников 162, 164 *рис.* 5.8
- См. также трудовая мобильность
- внутренняя экономия от масштабов производства, 127 *вст.* 4.1, 128 *табл.* 4.1
- в отраслях тяжелой промышленности, 129-30
  - в отраслях легкой промышленности, 130, 132 *вст.* 4.3
- внутриотраслевая торговля 19-20, 22, 136-37
- в исторической перспективе, 171, 171 *рис.* 6.1, 182, 183 *рис.* 6.5
  - и коммуникационные затраты 180-81
  - и повышение интенсивности работы транспорта, 175-79
- военные конфронтации: ущерб 105
- возможности
- в Российской Федерации, 241-42
  - для женщин в Германии, 235 *вст.* 8.2
  - изыскание в. 231-34
- Восточная Азия
- диспропорции в отстающих областях 80 *вст.* 2.3
  - и расхождение, а затем сближение дохода 112-13
  - расстояние и разобщенность 194-96
  - среднегодовые темпы роста ВВП 110 *рис.* 3.11, 112-13
  - экономический рост 89, 89 *рис.* 2.8
- Восточная Европа
- воздействие трудовой и социальной политики на миграцию 160 *вст.* 5.4
  - диспропорции в доходах, 91 *рис.* 2.11
  - сближение доходов 113-14
  - среднегодовой рост ВВП, 113-14
  - экономический рост 89, 89 *рис.* 2.8
- Восточноафриканское сообщество (ВАС), 152 *вст.* 5.1
- Восточно-Карибское управление телекоммуникаций 275
- время
- затраты в., 189
  - как фактор в международной торговле, 179-80
- Всё, кроме оружия, инициатива, 38
- Всемирная торговая организация (ВТО), 187-88, 265 *вст.* 9.3, 266, 278 *вст.* 9.4
- Всемирный банк: классификация регионов 36 *вст.* 0.2
- ВТО. См., Всемирная торговая организация (ВТО)
- вторичная география 116, 118
- вторичные города, 49-50, 52
- выгоды от получения пенсии, 250
- высокотехнологичные отрасли промышленности, 133
- Вьетнам
- бедность в отстающих и передовых областях, 81 *карта* 2.4
  - преобразование сельских районов в городские, 218, 219 *вст.* 7.9
- Гана, 253
- географическая концентрация: причины, способствующие сближению местоположения фирм 129 *вст.* 4.2
- географические информационные системы, 54-56, 57 *рис.* 1.3
- географические уровни 3-6
- география
- вторичная география 116, 118
  - естественная география, 84
  - и диспропорции в доходе и благосостоянии в развитых странах, 85-87
  - и доступ к глобальным рынкам, 29-32
  - и концентрация экономического богатства, 115-20
  - неравномерность г. 2
- Германия, 78 *вст.* 2.1, 235 *вст.* 8.2
- гидроэлектроэнергетика 267
- главные (первые) города, 49, 51-52
- глобализация, 96, 97 *рис.* 3.1, 128 *табл.* 4.1
- и концентрация экономического богатства, 115-20
  - и модели трудовой мобильности, 153
  - и транспортные расходы, 170, 175
  - увеличение мобильности капитала в процессе г. 147-49
- финансовая, 100
- глобальные рынки. См. мировые рынки
- Глобальный проект картографирования сельских и городских районов (GRUMP), 55 *вст.* 1.3
- Гондурас: уровень бедности в передовых и отстающих областях, 82 *карта* 2.5
- Гонконг (Китай)
- обновление и перестройка городов 142 *вст.* 4.6
  - мобильность в условиях высокой плотности 85 *вст.* 6.5
  - пространственная интеграция 213
- города среднего размера, 137-40
- города
- в Китае 141-42
- городская плотность, 45-46
- и градообразующие предприятия 21 *вст.* 4
  - и затраты на телекоммуникации 140 *вст.* 4.5
  - и роль многообразия и специализации 139 *вст.* 4.4
  - изменения в процессах адаптации к рыночным силам 142-44
- интеграция двух крупных городов, разделенных национальными границами 279-80
- интеграция трущоб 227-29
- мировые города, 137
- модели специализации и многообразия 137-40
- наблюдаемые на практике закономерности распределения размеров городов 52 *вст.* 1.1

- население, 49-50  
 новые городские инициативы 144-45  
 рост на основе города 137  
 рост населения, 12, 13 *вст. 31*  
 содействие достижению эффекта масштаба 134  
 городская иерархия, 51, 53 *вст. 1.2*  
 городские области 55 *вст. 1.3*  
 диспропорции между городом и деревней 62-66  
 и внешняя экономия, 141  
 и плотность, 49  
 транспортный сектор 222  
*См. также* трущобы  
 горожане: определение, 8  
 государственное жилищное строительство (Швеция) 215 *вст. 7.8*  
 градообразующие предприятия, 21 *вст. 4*  
 градостроительство: опыт Гонконга (Китай), 213  
 гражданские войны: экономический ущерб 105  
 границы  
 в Африке, 187  
 в Боливии, 102 *вст. 3.2*  
 демаркация 55 *вст. 1.3*  
 затраты на процедуры по пересечению границ 189-90  
 и «перелив» роста, 102 *вст. 3.1*  
 и институциональное сотрудничество, 266-67  
 и международная миграция, 152-53  
 и модели трудовой мобильности, 149-53  
 и разобщенность 97-98  
 и транспортные расходы в Африке, 187  
 интеграция двух крупных городов, разделенных национальными границами 279-80  
 искусственные г. 105 *вст. 3.4*  
 открытость 119-20  
 отрицательное влияние на торговлю 46  
 расширение 96, 97 *рис. 3.1*  
 связь пограничных ограничений с экономическим развитием 97-98, 99 *рис. 3.2*  
 трансграничные производственные сети 266  
 фрагментация, 12, 13 *рис. 3с*  
 ширина г. как препятствие для развития, 265  
 экономическое воздействие конфликтов 105
- Дания: земельная реформа в целях облегчения урбанизации 203 *вст. 7.2*  
 «дворовый» капитализм 135  
 деловые услуги: импорт 180-81  
 демографическое развитие, 238  
 денежные переводы, 161-62, 165-66, 168  
 децентрализация 221-22, 231, 257  
 по сравнению с антидецентрализацией, 231 *вст. 8.1*  
 Джейкобс, Джейн, 49  
 добавленная стоимость, 49, 181  
 доверие как компонент регионального сотрудничества, 270  
 домохозяйства  
 обследования 88-89  
 регистрация, 76, 154-55 *вст. 5.3*  
 потребление 2, 10-12, 166
- Донгуань (Китай): экономия от масштаба производства 126, 127 *вст. 4.1*
- Доклад о мировом развитии 2009*  
 структура, 39-43  
 тематическая сфера, 34  
 темы, не освещенные в Д. 34 *вст. 0.1*  
 термины, используемые в Д. 34-39
- дороги шоссейные  
 дорожная сеть, 251  
 дорожное пространство, 144  
 транспортные расходы, связанные с перевозкой по ш. д. 175
- доставка грузов морским транспортом 176-79  
 с открытой регистрацией 176
- Дохийский Раунд 187-88  
 доход. *См.* доходы населения; заработная плата  
 доходы на душу населения, 8  
 и доступ к рынкам, 108 *вст. 3.5*  
 рост 46  
 связь с ростом дохода, 45  
*См. также* валовой национальный продукт (ВВП)
- доходы населения, 2, 6, 8, 45, 46  
 в Восточной Азии, 195  
 в Германии 235 *вст. 8.2*  
 в Европейском союзе 238  
 в Латинской Америке, 112, 115 *вст. 3.8*  
 в США, 165 *вст. 5.7*  
 верхней прослойки среднего класса 8  
 диспропорции в Восточной Европе, 91 *рис. 2.11*  
 и класс моделей миграции Тодаро, 159-60  
 как индикатор благосостояния горожан, 72  
 повышение 110  
 пространственное неравенство в быстрорастущих странах, 89-92  
 располагаемый доход, 62  
 расхождение, 10-12, 112 *рис. 3.14*  
 по мере сближения уровней здоровья и образования, 92-93  
 между богатейшими и беднейшими странами, 110-11  
 а затем сближение в развитых странах, 85-87  
 сближение, 10-12, 235 *вст. 8.2*  
 в быстрорастущих регионах, 112-15  
 в странах со средним доходом, 92  
 расхождение, а затем сближение в развитых странах 85-87)
- факторы предвидения 1  
 доходы от продажи нефти, 275
- Дэгу (Корея), 220-23  
 Дэн Сяопин 73
- Евклидово расстояние, 75  
 Европа, по сравнению с Азией 194  
 Европейский союз (ЕС), 236-38, 123-24  
 ВВП на душу населения 62  
 и региональная интеграция, 274  
 использование Ирландией средств ЕС для сближения уровней развития в передовых и отстающих регионах 237-38  
 критерии, используемые при выявлении отстающих областей 79 *вст. 2.2*  
 неравенство рыночных доходов 238

- СЭП со странами Африки, Карибского бассейна и Тихоокеанского региона 265 *вст.* 9.3
- территориальная политика, 39 *вст.* 0.3
- Евро-Средиземноморский форум, 273-74
- Египет, Арабская Республика, 224 *вст.* 7.13, 243, 245 *карта* 8.6
- ЕС. См. Европейский союз (ЕС)
- жилплощадь
- в Швеции 215 *вст.* 7.8
- и использование земли, 204
- нехватка, 214
- нормы и правила по вопросам финансирования 206
- приватизированная 206
- стоимость 205 *вст.* 7.3
- См. также трущобы
- загрязнение воздуха 185 *вст.* 6.5, 190-91
- задачи офшоринга, 180
- Закон Гибрата, 51, 52 *вст.* 1.1
- Закон Зипфа 51, 139
- занятость
- плотность 54
- уровень 164-65
- Западная Азия
- сближение доходов 113-14
- среднегодовой прирост ВВП, 113-14
- тарифы 99, 99 *рис.* 3.3
- Западная Африка, 187
- и экономическая интеграция, 21-22
- промышленное развитие, определяемое хлопковой отраслью 280, 280 *карта* 9.6
- Западно-Африканский экономический и монетарный союз (ВАЭМУ) 263 *вст.* 9.2, 264-65
- заработная плата
- в Азии и Европе 194
- и трудовая мобильность, 164-65
- диспропорции между городом и деревней 62-66
- исторический очерк з. п. в южных штатах США 165 *вст.* 5.7
- сближение уровней 10-12
- затраты
- на осуществление торговых операций 6 *вст.* 2
- на перевозку грузов железнодорожным транспортом, 175-76
- на перевозку грузов воздушным транспортом 176
- связанные с расстоянием 75, 77
- стоимость отгрузки 176-79
- экономический ущерб от конфликтов и территориальных споров 105
- См. также коммуникационные затраты; транспортные расходы
- затраты на поиск, 180
- здоровье
- жителей трущоб, 67
- и ДТП со смертельным исходом, 191-92
- как индикатор благосостояния горожан, 72
- сближение уровня з. по мере расхождения уровня доходов, 92-93
- улучшение, 110-11
- здравоохранение: в трущобах, 68 *вст.* 1.6
- земельные ресурсы и их использование 15, 26
- в Гонконге (Китай), 213
- затраты, связанные с продажей земли, в России, 241-42
- и исключенность бедных, 228
- и непроизводительные затраты, 144
- и связь экономической активности со стадиями развития, 83-84, 85 *табл.* 2.1
- и строительные нормы и правила, 204-6, 226-27
- институты по обеспечению функционирования рынков земли, 202, 203-4, 220 *вст.* 7.11
- как статичный фактор производства, 142
- определение и осуществление прав землепользования, 218
- политика, 25
- рынки, 22
- улучшение управления з. п. 218-20
- управление, 202-3
- знания
- доступ к з. 95
- избыток 134, 158
- и разобщенность, 183-84
- производство, 184
- знания и навыки
- и модели внутренней и международной миграции, 155-57, 158 *рис.* 5.6
- квалифицированные эмигранты, 168
- и модели трудовой мобильности, 155-57, 158 *табл.* 5.6
- идеи
- связь с изменениями в области разобщенности между странами 100-101
- экономия, обеспечиваемая благодаря идеям 137
- изменения климата: и урбанизация 211 *вст.* 7.6
- изоляция, 194
- ИКТ См. информационные и коммуникационные технологии
- иммиграционная политика 157
- импорт деловых услуг 180-81
- инвестиции, 25
- в инфраструктуру, 184 *вст.* 6.4
- в Китае, 227 *вст.* 7.14
- межстрановые, 276-77
- в научные исследования, 101
- в промышленный сектор, 255
- в социальные услуги 87 *вст.* 2.4
- институты, содействующие осуществлению и. 245-50
- ПИИ, 148 *рис.* 5.2, 149, 161
- индекс доступности, Мексика 244 *вст.* 8.6
- индекс маргинализации, 79 *вст.* 2.2
- индекс ограничения движения капитала 100 *рис.* 3.4
- индекс ожидаемой продолжительности жизни, 92
- Индекс развития человеческого потенциала (ИРЧП) 92, 246, 247 *рис.* 8.2
- индексы агломерации, 54-56, 57 *рис.* 1.3, 60
- Индийские железные дороги, 175 *вст.* 6.1
- индикаторы ЦРДТ, 92-93
- Индия
- бедность, 28 *карта* 7с
- Индийские железные дороги, 175 *вст.* 6.1
- критерии выявления отстающих областей, 79 *вст.* 2.2
- миграция, 15, 17

- отстающие области 233-34  
 препятствия для трудовой мобильности 162, 163 *вст.* 5.6  
 пространственно-сбалансированный рост 233  
 системы лицензирования, 256  
 специальные экономические зоны 254-55 *вст.* 8.10  
 трансферты федерального правительства 248  
 трудовая мобильность 29  
 трущобы 204, 205 *вст.* 7.3, 227  
 экономическая интеграция, 241
- Индонезия**  
 и расстояние до экономических центров, 76  
 интеграция городских и сельских районов, 220 *вст.* 7.11  
 экономия от агломерации 131-32  
 индустриализация  
 в Китае, 154-55 *вст.* 5.3  
 в Советском Союзе 90-91 *вст.* 2.5  
 инклюзивная 229  
 и ускорение урбанизации, 61  
 связь с трудовой мобильностью, 149  
 политика и. 24, 27
- Инициатива по улучшению управления дорожным транспортом (Западная Африка) 187**
- инновации 131-32, 135**  
 иностранная помощь, 5  
 иностранные населенные пункты: неравный доступ 100  
 институты, 22-23, 25, 231 *вст.* 8.1  
 в Китае, 26 *вст.* 5  
 для «продвинутой» урбанизации, 223-26  
 для интеграции в Центральной Азии, 277, 278 *вст.* 9.4  
 для интеграции трущоб с городом 227-29  
 для повышения уровня жизни в трущобах и предотвращения их образования 229 *вст.* 7.15  
 для повышения эффективности преобразования сельских районов в городские 216-20  
 для преодоления плотности, расстояния, и разобщенности, 241-45, 246 *табл.* 8.1  
 для связующей инфраструктуры, 206-7  
 для связывания отстающих областей с передовыми 250-52  
 для содействия портативным инвестициям, 245-50  
 для увеличения плотности и снижения скученности 220-23  
 и пространственная интеграция в Гонконге (Китай) 213  
 и структурная схема политики экономической интеграции, 240  
 и целевые меры вмешательства, 214-15  
 институты земельного рынка для интеграции сельских и городских районов, 220 *вст.* 7.11  
 институциональные механизмы, используемые для преодоления физических расстояний в США, 44-45  
 институциональные реформы, 274-75  
 как инструмент интеграции, 37-39  
 как предпосылка пространственно-целевых мер вмешательства 212  
 реформы по улучшению региональной интеграции, 275-76  
 инструменты интеграции, 37-39, 271, 273 *вст.* 9.4  
 интеграция  
 антиглобалистская, 261 *вст.* 9.1  
 в Германии, 235 *вст.* 8.2  
 в Китае, 227 *вст.* 7.14  
 в Центральной Азии, 277, 278 *вст.* 9.4  
 варианты для стран, удаленных от мировых рынков и окруженных малыми странами 277-83  
 и проблемы расстояния и разобщенности 195-96  
 и экономическая география, 41 *вст.* 0.4  
 институциональные механизмы, 271  
 инструменты, 37-39  
 островов Тихого океана с мировыми рынками, 277, 278 *вст.* 9.5  
 политические выгоды от экономической интеграции, 258-59  
 принципы управления, 200-202  
 региональная и глобальная интеграция, 262-65  
 соседних рынков, 105  
 стратегии объединения бедных стран с мировыми рынками 260-62  
 структура, 202-16, 265-73  
 структура урбанизации в действии, 216-29  
 структурные рамки политики интеграции отстающих и передовых областей, 238-45, 246 *табл.* 8.1  
*См. также* экономическая интеграция; региональная интеграция; преобразование сельских районов в городские  
 интегрированные фирмы, 138  
 Интернет, 138  
 информационная технология (ЭТО), 119, 188, 189  
 информационные и коммуникационные технологии (ИКТ), 77, 138, 251 в Нью-Йорке 143 *вст.* 4.7 экспорт, 101  
 информация: свобода доступа 101  
 инфраструктура, 22-24, 25, 173, 231 *вст.* 8.1  
 в Италии, 184 *вст.* 6.5  
 в Китае, 26 *вст.* 5  
 для «продвинутой» урбанизации, 223-26  
 для интеграции трущоб с городом, 227-29  
 для повышения плотности и снижения скученности 220-23  
 для преодоления расстояния и плотности, 242-45, 246 *табл.* 8.1  
 естественная инфраструктура, 126  
 и адресные меры вмешательства, 214-15  
 и поставщики транспорта 186-87  
 и пространственная интеграция в Гонконге (Китай) 213  
 и структурные рамки политики экономической интеграции, 240  
 инвестиции 176-77  
 как инструмент интеграции, 37-39  
 как предпосылка осуществления пространственно-ориентированных мер вмешательства 212  
 между городами, 208  
 межрегиональная, 252  
 политика в Бомбее (Мумбаи) 205 *вст.* 7.3  
 эволюция 207  
 региональная, 266, 267-69  
 связывающая отстающие и передовые области, 250-52  
 трансграничная 267-68  
*См. также* пространственно-связующая инфраструктура; транспортная инфраструктура  
 Иран, Исламская Республика, 63 *вст.* 1.5, 250-51  
 Ирландия: международное сближение с использованием

- средств ЕС 237-38  
искусственные барьеры при преодолении расстояния 75  
Италия: транспортные расходы, 184 *вст.* 6.4
- Казахстан, 52 *вст.* 1.1  
Камбоджа: трансформация сельских районов в городские 218, 219 *вст.* 7.9  
Камерун, интеграция городских и сельских районов в, 220 *вст.* 7.11  
Канада, 46, 79 *вст.* 2.2, 86  
канализация: в трущобах, 67  
капитал 99-100  
    и экономическое развитие 84-85  
    разобщенность как барьер на пути движения к. 171  
    капитализм, «дворовый», 135  
Карибская сеть знаний и обучения 275  
Карибский бассейн *См.* страны Карибского бассейна  
Карибский региональный механизм переговоров 274-75  
Карибское сообщество (КАРИКОМ) 274-75  
КАРИКОМ *См.* Карибское сообщество (КАРИКОМ)  
карты бедности, 27  
Кения: диспропорции в отстающих областях, 80 *вст.* 2.3  
Китай  
    бедность, 28 *карта 7а*  
    восстановление и перестройка развития городов 142 *вст.* 4.6  
    и урбанизация, 26 *вст.* 5, 217-18, 226  
    и экспортные отрасли промышленности 94, 94 *карта 2.6*  
    инвестиции в инфраструктуру 227 *вст.* 7.14  
    миграция рабочей силы 13, 16 *карта 3*, 17, 18  
    мобильность и экономическая плотность в Гонконге (Китай) 185 *вст.* 6.5  
    модели трудовой мобильности 154-55 *вст.* 5.3  
    неравенство по показателю валового продукта на душу населения между провинциями 89, 89 *рис.* 2.10  
    промежуточная урбанизация 221-22  
    пространственная интеграция 213  
    специальные экономические зоны 224 *вст.* 7.13, 254-55 *вст.* 8.10  
    торговая политика 76  
Класс моделей миграции Тодаро, 159-60  
кожевенные предприятия 6 *вст.* 2  
Колумбия: грузопоток, 251-52  
коммуникационные затраты 13, 18-20, 180, 184  
компьютерная и электронная промышленность 127 *вст.* 4.1  
конечная продукция, 20 *вст.* 3  
конкуренция  
    в пределах отрасли 130-31  
    и «невидимая рука» 135-36  
    и сетевая экономика 186  
конституция, акцент на национальном единстве 236 *вст.* 8.3  
контейнеризация, 177-79  
конфликты 105, 106  
концентрация  
    географическая к. 129 *вст.* 4.2  
    и конфликты 106  
    и транспортные расходы, 183-84, 185 *вст.* 6.5  
    и экономическая география 41 *вст.* 0.4  
    индикаторы к. 60-62  
    принципы управления 200-202  
    содействие к. в Японии 208, 209 *вст.* 7.5  
    темпы и модель 57-60  
    экономического производства, 8-10  
    экономической массы 97, 238-40  
    *См. также* экономическая концентрация  
Корея, Республика, 53 *вст.* 1.2, 246  
    интеграция городских и сельских районов 220 *вст.* 7.11  
    проект развития инфраструктуры 220-22  
    пространственно-ориентированные стимулы 253  
    ранжирование отраслей промышленности 133  
    урбанизация 216-17, 224-25  
коррупция, 186, 274  
Коста-Рика, дефицит жилья в городах 214  
Кот-д'Ивуар 236 *вст.* 8.3  
коэффициенты «ценность–вес», 179, 182  
Кузнец, Саймон, 33  
культурная разобщенность 104-5  
культурные институты 51, 52
- Лагос (Нигерия) 48  
Лаосская Народно-Демократическая Республика, 242, 243 *карта 8.5*, 246, 247 *рис.* 8.2  
Латинская Америка  
    доходы на душу населения, 112, 115 *вст.* 3.8  
    транспортные расходы, 192 *вст.* 6.7  
Леметр, Александр, 51  
«ловушка близости», 284  
логистика: и факторы времени в международной торговле, 179-80  
локальный уровень географического масштабирования 3-5  
    и концентрация экономического производства, 8-9  
    и плотность, 6 *вст.* 2, 7  
Лукас, Роберт Э, младший, 161 *вст.* 5.5  
Льюис, Артур, 161 *вст.* 5.5
- Маклин, Малкольм, 178 *вст.* 6.3  
Малайзия  
    географическое сближение по уровню благосостояния, 92, 92 *рис.* 2.12  
    повышение жизненного уровня 27  
    сектор сельского хозяйства, 253  
Мали, 48-49, 220 *вст.* 7.11  
малые города, 52-53, 137-38  
малярия, 116, 117 *вст.* 3.7  
Марокко, 52 *вст.* 1.1  
Маршалл, Альфред, 134  
массовый скоростной транспорт, 210  
мегаполисы 140-41  
Международная ассоциация развития, 281  
международная миграция 152-53  
международная трудовая мобильность: связь между трудовыми навыками и образованием к, 155-57, 158 *рис.* 5.6  
международные сети производства 266  
международный уровень географического масштабирования 3-5, 6 *вст.* 2, 7, 8, 10  
межправительственные трансферты 248, 249 *вст.* 8.8  
межрегиональная инфраструктура, 252



- межрегиональная торговля: опыт Восточной Азии, 194-95  
 Мексика, 46  
   доступ к рынкам в отстающих областях, 244 *вст.* 8.6  
   критерии, используемые при выявлении отстающих областей, 79 *вст.* 2.2  
   промышленное развитие, 256  
 меры вмешательства, 25, 26  
   для интеграции городской бедноты, 228 *табл.* 7.2  
   как инструмент интеграции, 37-39  
   «мягкие» 255-56  
   пространственно-ориентированные 23-24, 37-39, 42, 238, 242  
   связь с институтами и инфраструктурой, 214-15  
 места традиционного проживания 159  
 метрополитен 208 *вст.* 7.4, 210  
 механизмы отслеживания производственных показателей 229 *вст.* 7.15  
 миграция, 34 *вст.* 0.1, 100  
   в Германии, 235 *вст.* 8.2  
   в Китае, 13, 16 *карта* 3, 17, 18  
   воздействие социально-трудовой политики 160 *вст.* 5.4  
   и выгоды от экономического роста, 159-61, 161 *вст.* 5.5  
   и изменения в уровне разобщенности в странах, 100  
   как средство уменьшения расстояния, 77-78  
   между сельскими районами, 153  
   международная, 17, 150-52  
   ограничения, 100  
   политика управления, 168-69  
   причины, 166-67, 166 *табл.* 5.4  
   с целью использования прибыли от территориальной близости, 13, 15-18  
   связь с физическим расстоянием, 75  
   уровень, 247  
   экономические перспективы, 161 *вст.* 5.5  
 минимальная заработная плата, 160 *вст.* 5.4  
 Минц, Алексей, 90-91 *вст.* 2.5  
 мировые рынки  
   варианты интеграции для барьеров расстояния, 275-77  
   для стран, расположенных близко к мировым рынкам, 273-75  
   интеграция островов Тихого океана 277, 278 *вст.* 9.5  
   региональная интеграция, способствующая увеличению доступа к в. и. 29-32  
   стратегии интеграции бедных стран 260-62]  
   значение, 93-94  
   и география региональной интеграции, 270-73  
   и институциональные реформы, 274-75  
   и телекоммуникации, 275  
   страны, удаленные от мировых рынков и граничащие с малыми странами 277-83  
 многообразие  
   и специализация в городах, 137-40  
   промышленное многообразие и урбанизация, 131-32  
 многообразие языков, 104-5  
 мобильность капитала 146-49, 171  
 мобильность квалифицированных работников 21 *вст.* 4 *См.* также трудовая мобильность  
 мобильность  
   в условиях плотности, 185 *вст.* 6.5  
   и поиск возможностей, 231-34  
   и экономическое развитие, 84-85  
   м. факторов производства, 241, 258, 285-86  
   и свободное движение людей, 260  
   *См. также* мобильность капитала; трудовая мобильность  
 мобильные телефоны, 251, 268  
 морской транспорт, 176-79, 188, 189, 192 *вст.* 6.7  
 Мумбаи (Индия): трущобы 204, 205 *вст.* 7.3  
 Мэддисон, Энгус 194  
 навигация, 174  
 население  
   в Африке к югу от Сахары, 284-86  
   в городских районах, 3, 5  
   в отстающих областях, 24, 27-29, 29  
   географические центры н. в США, 44 *карта* G1.1  
   население, родившееся за рубежом 150  
   плотность в США, 44  
   плотность связи с экономической массой, 54  
   прогноз динамики, 198-99  
   пространственное распределение, 39 *вст.* 0.3  
   рост в городах, 12, 13 *вст.* 3.1  
   сравнение между городами, 49-50  
 населенные пункты  
   создание портфеля, 51-54  
   связь с доходом, 46  
 научные исследования и разработки, 101  
 НАФТА *См.* Североамериканское соглашение о свободной торговле (НАФТА)  
 Национальная программа повышения уровня жизни в трущобах (Индия) 227  
 национальное единство, 234-38  
 несчастные случаи 191-92  
 несчастные случаи в истории, 233  
 нетарифные барьеры, 99  
 Нигерия, 48, 236 *вст.* 8.3  
   и измерения развития, 6 *вст.* 2  
   межправительственные трансферты 249 *вст.* 8.8  
 Новое партнерство для развития Африки, 281  
 Номенклатура территориальных единиц для статистики (NUTS), 50, 78 *вст.* 2.1, 135, 237  
 Нормы полезной площади застройки (НППЗ), 205 *вст.* 7.3  
 Норт, Дуглас, 203  
 НППЗ. *См.* Нормы полезной площади застройки (НППЗ)  
 Нью-Йорк  
   адаптация к рыночным силам, 143 *вст.* 4.7  
   транспортная система и урбанизация, 207, 208 *вст.* 7.4  
 Нью-Йоркское управление транспорта 208 *вст.* 7.4  
 обзоры жизненного уровня и потребления в домохозяйствах 2  
 области  
   как географический уровень 3 *вст.* 1  
   как структурные единицы для деятельности правительства 201-2  
   локальные области площадью в 1 км<sup>2</sup> 60  
 описание, 35  
 определение субнациональных о. 78 *вст.* 2.1  
   политика развития с целью интеграции страны 27-29

- понятие 230
- связь экономической активности со стадиями развития  
на уровне о. 83-84, 85 *табл. 2.1*
- «обнаружение стоимости», 263 *вст. 9.2*
- образование, 156 *рис. 5.4*
- в Уганде, 247, 248 *вст. 8.7*
- воздействие на благосостояние, 247
- и внутреннее миграция, 156 *рис. 5.4*, 157 *рис. 5.*
- неравенство в доступе 111-12
- сближение уровня о. по мере расхождения уровня  
доходов 92-93
- совершенствование о. 110-11
- обучение: и региональная инфраструктура, способствующая  
повышению мобильности 268
- общественные товары и услуги
- доступ 10-12
- как индикатор благосостояния горожан, 72
- как причина миграции, 166 *табл. 5.4*, 167-68
- механизмы трансферта 247-50
- обеспечение связи с прозрачностью границ, 98-99
- предоставление 275-76, 281
- таксономия свойств, 269-70
- общественный транспорт
- в Нью-Йорке, 207, 208 *вст. 7.4*
- как фактор повышения плотности, 208, 210-12
- обязательные закупки, 207
- общинные системы
- и земля, 219
- и права собственности, 203-4
- огораживание общинных земель, 203
- ожидаемая продолжительность жизни, 110, 111, 111 *рис. 3.12*
- Омаэ, Кенити, 96
- ООН, классификация регионов 36 *вст. 0.2*
- ООН-ХАБИТАТ 229 *вст. 7.15*
- Организация экономического сотрудничества и развития  
(ОЭСР), 225
- ВВП на душу населения 63
- и методы стимулирования развития в отстающих  
областях, 256 *табл. 8.2*
- и трансферты на федеральном уровне, 248
- модели миграции в страны ОЭСР, 150-52
- порог плотности, используемый в ОЭСР 55 *вст. 1.3*, 56
- преференциальный доступ для Африки на рынки ОЭСР,  
282-83
- Осака-Кобе (Япония) 109 *вст. 7.5*
- Острова Тихого океана: интеграция в мировые рынки, 277,  
278 *вст. 9.5*
- СЭП с ЕС, 265 *вст. 9.3*
- и региональная инфраструктура, содействующая  
мобильности, 268
- отрасли легкой промышленности, 130, 132 *вст. 4.3*, 133
- отрасли промышленности
- вертикально интегрированные 256
- модели размещения 138-40
- промышленное многообразие, 138
- промышленные зоны, 224 *вст. 7.13*
- пространственная концентрация о. п. 133
- рыночно-ориентированные 94 *карта 2.6*
- отрасли тяжелой промышленности: и внутренняя экономия  
от масштабов производства, 129-30
- отстающие области, 22, 24, 29
- бедность 81, 82 *карта 2.5*
- в Египте 245 *карта 8.6*
- в Индии, 233-34
- в Мексике, 244 *вст. 8.6*
- воздействие внутренней трудовой миграции 162-65
- диспропорции дохода 89, 89 *рис. 2.9*
- и диспропорции в современных развивающихся странах,  
93-95
- и индикаторы благосостояния, 73
- и мобильные телефоны, 251
- и распределение бедного населения 232-33
- институты и инфраструктура, содействующие  
установлению связей с передовыми областями, 250-  
52
- интеграция, 27-29
- критерии, используемые при выявлении 79 *вст. 2.2*
- политика развития 230-31
- рамочная структура политики интеграции отстающих  
областей с передовыми, 238-45, 246 *табл. 8.1*
- расхождение, а затем сближение экономической  
активности 84-85
- соотношение расстояния и плотности в передовых  
областях, 78-80
- стремление объединиться с передовыми областями, 234-  
38
- уровень жизни, 247 *рис. 8.2*
- отчуждение земельных угодий государством, 44, 207
- оформление виз, 100, 101 *рис. 3.5*
- ОЭСР. См. Организация экономического сотрудничества и  
развития (ОЭСР)
- Пан-Арабская зона свободной торговли, 275
- первичная география 116, 117 *вст. 3.7*
- физическая география, 115, 173, 240, 263-64
- См. также экономическая география
- первоначальная урбанизация, 25-26, 201, 202, 204, 216-20
- Первый закон географии, 76
- перевозка грузов: затраты 176-79 маршруты, 172 объемы 174  
морским транспортом, 176
- передовые области, 22, 74
- бедное население, 81, 82 *карта 2.5*
- воздействие внутренней трудовой миграции, 162-65
- диспропорции доходов, 89, 89 *рис. 2.9*
- жизненный уровень, 247 *рис. 8.2*
- и диспропорции в современных развивающихся странах,  
93-95
- институты и инфраструктура, содействующие  
установлению связей с отстающими областями, 250-  
52
- интеграция, 27-29
- плотность по сравнению с расстоянием от отстающих  
областей, 78-80
- потребление, 9
- производство, 9
- рамочная структура политики, направленной на  
интеграцию отстающих областей с передовыми, 238-  
45, 246 *табл. 8.1*

- расхождение, а затем сближение экономической активности 84-85
- стремящиеся объединиться с отстающими областями, 234-38
- экономическая концентрация, 81-84, 85 *табл. 2.1*
- «переливы» знаний, 134, 158
- из близлежащих районов в зону плотности, 76-77
- региональные, 116
- трансграничные п. роста *102 вст. 3.1*
- переменные торговые затраты, 180
- перераспределительные трансферты, 247-50
- период 1500–1800 гг.
- и мобильность капитала 147-49
  - и мобильность труда, 149-53
- Перспективы урбанизации в мире 55 вст. 1.3, 56, 58, 285*
- Перу: почтовая служба, 251, *251 вст. 8.9*
- плотность объема производства 116
- плотность
- в Африке к югу от Сахары, 284-86
  - в передовых областях, по сравнению с расстоянием в отстающих областях 78-80
  - как пространственное измерение 36-37
  - иерархия п. 49-50
  - индикаторы п. 54-56
  - институты и инфраструктура, направленные на преодоление п. 242-45, *246 табл. 8.1*
  - как показатель развития, *6 вст. 2, 7*
  - как фактор, способствующий экономии от агломерации 134-35
  - краткий обзор 48-49
  - мобильность в условиях высокой плотности в Гонконге (Китай) *185 вст. 6.5*
  - населения в США, 44
  - определение, 49-56
  - постепенное повышение 15
  - связь между концентрацией и развитием, 60-62
  - связь управления спросом и общественного транспорта с п., 208, 210-12
  - соединительная пространственная инфраструктура для уменьшения расстояния до зоны п. 206-12
  - сокращение п. в период промежуточной урбанизации, 220-23
- См. также экономическая плотность*
- площадь пахотных угодий на одного фермера 132
- подоходный налог (США) 238-39
- политика согласования мероприятий 236-37
- политика зонирования 207, 228
- политика и разработчики политики
- в области управления миграцией, 168-69
  - в целях уменьшения экономических диспропорций, 22-24
  - и вопросы региональной интеграции, *261 вст. 9.1, 265-73, 273-83*
  - и отстающие и передовые области
  - в странах, стремящихся к обеспечению единства между отстающими и передовыми областями, 234-38
  - критерии, используемые при выявлении отстающих областей, *79 вст. 2.2*
- политика развития для отстающих областей, 230-31
- структурные рамки интеграции отстающих и передовых областей, *238-45, 246 табл. 8.1 ]*
- и политические выгоды от экономической интеграции, 258-59
- и признаки развития, 2-3
- и развитие областей с целью интеграции стран, 27-29
- и рыночные силы, 128
- и урбанизация
- структура 199-200
- политика в отношении отдельных этапов, 24-27
- инструмент политики в отношении измерений у. 215-16
- пространственно-нейтральные институты, направленные на содействие у. 202-3
- стратегии инклюзивной урбанизации, 229
- национальная промышленная политика, 253
- область как первичный объект правительственных действий, 201-2
- политика в области иммиграции, 157
- политика в области установления цен, 257
- политика в отношении инфраструктуры, направленная на уменьшение расстояния до зоны плотности, 206-12
- политика согласования мероприятий 236-37
- преференциальные торговые соглашения, 282
- пространственно-нейтральная политика, *200 вст. 7.1*
- пространственно-ориентированные меры вмешательства в отношении трущоб, 212-15
- протекционистская торговая политика, 175
- структурные рамки интеграции в действии, 216-29, 245-58
- структурные рамки экономического роста, 40-43
  - транспортная политика в развивающемся мире, 184-92
- политические центры, 51, 52, *53 вст. 1.2*
- поселки 53-54
- поставка товаров и услуг: связь с прозрачностью границ 98-99
- потребление, 166
- в передовых областях, 9
  - в развивающихся странах, 141-42
  - диспропорции между городом и деревней 64-65
  - и экономическое развитие, 2
  - сближение уровней 10-12
  - увеличение для жителей городов 8-9
- почтовая служба, 251, *251 вст. 8.9*
- права собственности, 203
- правило «ранг–размер» для городов, 51, *52 вст. 1.1*
- правило ответа, 40-42
- прибрежные районы 93-94, *94 карта 2.6*
- прибыль: миграция в близлежащие зоны прибыли 13, 15-18
- Принцип Тинбергена 229
- природные ресурсы, 101-3, *103 вст. 3.3*
- природный газ, *102 вст. 3.2*
- «приток мозгов» 168
- проблема экономического расстояния, 76-77
- Программа консолидации земельных угодий (Индонезия) *220 вст. 7.11*
- Программа налоговых инвестиций и кредитования (Япония) *87 вст. 2.4*
- «продвинутая» урбанизация *25 карта 6с, 26-27, 201, 202, 223-29*
- производители текстильной, швейной и трикотажной

- продукции 131
- производители: связь с рынками, 251-52
- производительность, 84
  - диспропорции между городом и деревней 62-66
  - прибыль от эффекта масштаба, 135
  - рост 183
- производственные циклы, 179-80
- производственный сектор
  - в Китае, 127 *вст. 4.1*
  - значение 119
  - и внутренняя экономия от масштабов производства, 129-30
  - кластеризация по мере стремления производителей к эффекту масштаба 132-33
- пространственная концентрация, 209 *вст. 7.5*
- производство
  - в передовых областях, 9
  - важность местоположения, 2
  - диверсификация за счет регионального сотрудничества, 263 *вст. 9.2*
  - земельные ресурсы как статичный фактор п, 142
  - и коммуникационные расходы, 180-81
  - и местоположение фирм и производственных мощностей 41 *вст. 0.3*, 179-80
  - концентрация, 8-10
- производственные мощности, 257
- промежуточные входящие ресурсы, 19-20
- пространственно эффективное распределение, 46
- пространственные диспропорции 6
  - специализация, 34 *вст. 0.1* фрагментация, 120
  - промежуточная продукция 20, 22, 182
  - промежуточная урбанизация, 25 *карта 6 вст.* , 26, 201, 202, 220-23
  - промежуточные входящие ресурсы 19-20
- пространственная интеграция, 22-24
- пространственно-нейтральные институты, 22-24, 29, 38, 202-3
  - и политика экономической интеграции, 231 *вст. 8.1*
  - для преодоления плотности и расстояния 242-44
  - См. также* институты
- пространственно-ориентированные мера вмешательства, 23-24, 37-39, 42, 238, 242
- пространственно-ориентированные стимулы, 37-39, 253-57
- пространственно сбалансированное развитие, 73
- пространственно-связующая инфраструктура, 23-24, 29, 38
  - в Египте, 243-44
  - в Иране, 250-51
  - в Китае, 221-22
  - в Корее, 221
  - в Японии, 208, 209 *вст. 7.5*
  - позволяющая уменьшить расстояние до зоны плотности, 206-12
  - См. также* инфраструктура
- пространственные диспропорции, 80 *вст. 2.3*
- в доходах в быстрорастущих странах, 89-92
- в жизненном уровне в развивающихся странах, 87-89
- в развитых странах, 85-87
- во Франции, 238, 238 *рис. 8.1*
- и система налогообложения США, 238-39
- пространственные измерения, элементы, 36-37
- пространственные преобразования, 33, 198-99
- пространственные уровни, 35-36
- процветание: связь с местоположением 1-8
- прямые иностранные инвестиции (ПИИ), 148 *рис. 5.2*, 149, 161, 266, 274
- психический ущерб, 75
- работники из местного населения, по сравнению с внутренними мигрантами 162, 164 *рис. 5.8*
- развивающиеся страны 128
  - воздействие миграции 161-68
  - динамика экономической географии 120-21
  - диспропорции 93-95
  - кластеризация услуг и кластеризация промышленности 133-34
  - модели трудовой мобильности 155, 156 *табл. 5.3*
  - модели урбанизации 71-72
  - новые города 224 *вст. 7.13*
  - потребление 141-42
  - пространственные диспропорции в уровне жизни 87-89
  - региональная и глобальная интеграция 262-65
  - транспортная политика 184-92
  - транспортные затраты и затраты на проведение торговых операций 173
  - трущобы 4 *карта 1*, 5
  - экономический рост 159-60
  - экономия от масштаба производства 132-33
- развивающиеся экономики *См. развивающиеся страны*
- развитие
  - выводы в отношении р. 49
  - вызовы 3-5
  - и диспропорции между городом и деревней 62-66
  - измерения 6-8
  - и концентрация плотности, 60-62 и концентрация экономического богатства, 115-20
  - и международные сравнения экономической концентрации 83-84
  - и расстояние, 6 *вст. 2*, 17, 36-37
  - и расхождение и сближение уровня жизни в городских трущобах 66-70
  - и экономическая концентрация, 57-60
  - оценка эффективности политики в области р. 259 *табл. 8.4*
  - признаки 2-3
  - пространственно сбалансированное 73
  - стратегии для Африки, 282-83
  - структурные рамки политики поощрения р. 246 *табл. 8.1*
  - этапы р., связанные с пространственной концентрацией экономической активности 82-83
- развитые страны
  - воздействие миграции 161-68
  - и вопросы региональной и глобальной интеграции, 264-65
  - размер(ы)
  - влияние, 118

- и экономическое процветание, 101-3, 103 *вст.* 3.3
- как объем спроса, 183
- разобщенность
  - в Африке к югу от Сахары, 284-86
  - как пространственное измерение 36-37
  - в странах Восточной Азии, 194-96
  - воздействие на страны, 98-101
  - и аспекты региональной концентрации благосостояния 115-20
  - и поток товаров и услуг, 98-99
  - и потоки капитала 99-100
  - и экономическая география 120-21
  - и экономическая концентрация, 105-9
  - и экономический ущерб от конфликтов и территориальных споров 105
  - институты, направленные на преодоление р. 244-45
  - как аспект развития 6 *вст.* 2, 7
  - как барьер на пути движения капитала и рабочей силы, 171
  - как препятствие для торговли 182
  - не поддающаяся контролю стран, 101-5
  - определение 97-105
  - основные выводы в отношении р. 96-97
  - противопоставление р. и границ 97-98
  - этническая и культурная 104-5
- распределение
  - входящих ресурсов 130-31
  - ресурсов, 236
- расстояние
  - в странах Африки к югу от Сахары, 284-86
  - как пространственное измерение 36-37
  - в странах Восточной Азии, 194-96
  - воздействие на торговлю, 108-9
  - выводы в отношении р. 74
  - и проблемы альтернативных вариантов интеграции стран 275-77
  - институты и инфраструктура, направленные на преодоление р. 241-45, 246 *табл.* 8.1
  - как аспект развития 6 *вст.* 2, 7, 36-37
  - открытость имеет значение для р. 94
  - преимущество нахождения близко к рынкам, 76-77
  - пространственная связующая инфраструктура для уменьшения р. до зоны плотности 206-12
  - страны, удаленные от мировых рынков и граничащие с малыми странами 277-83
  - уменьшение экономии от агломерации по мере увеличения р. 134-35
- расходы на оформление паспорта, 100
- реактивные двигатели, 176, 177 *вст.* 6.2
- Региональная африканская организация по коммуникациям, 268
- региональная интеграция
  - в Африке к югу от Сахары, 286
  - выводы относительно р. и. 113-134
  - география, 270-73
  - и «переливы» роста, 102 *вст.* 3.1
  - и сближение дохода, 112
- инвестиции в межстрановую инфраструктуру для осуществления р. и. 276-77
- институциональная реформа в области совершенствования р. и. 275-76
- инструменты р. и. в зависимости от измерения 271, 273 *табл.* 9.4
- как препятствие для торговли 182
- как средство диверсификации производства, 263 *вст.* 9.2
- как средство повышения доступа к мировым рынкам, 29-32
- как экономическая концепция 75, 76 *карта* 22
- миграция как способ уменьшения р. и. 77-78
- структура в действии, 273-83
- структура политики 265-73
- торговля сельскохозяйственной продукцией как начальный элемент р. и. 280
- См. также* интеграция
- региональная инфраструктура, 266, 267-69
- инвестиции в р. и. 281
- способствующая росту торговли, 268-69
- региональные торговые соглашения (РТС), 102 *вст.* 3.1, 266, 280
- регионы
  - и развитие рынков, 261
  - как географический уровень, 3 *вст.* 1
  - модели миграции в масштабах региона 150-53
  - описание, 35-36, 36 *вст.* 0.2
  - политика интеграции страны 27-29
- региональные города, 52-54
  - сближение дохода в рамках ускорения экономического роста р. 112-15
  - сотрудничество, 19
- регулирование
  - в области земельного рынка, 250
  - в области использования земельных ресурсов и строительства, 204-6, 226-27
  - в области транспорта для получения эффекта масштаба, 186-87
  - в области финансирования жилищного строительства, 206
- результаты
  - в сфере образования, 110, 110 *рис.* 3.10
  - выявление, 259
- «рентоискательство», 186
- реформы: институциональные, 266-67, 274-76, 278-81
- Рикардо, Давид, 106
- риск экспроприации, 204
- Российская Федерация: население и экономические возможности 241-42
- РТС. *См.* региональные торговые соглашения (РТС)
- рынки и сбыт
  - в Мексике, 244 *вст.* 8.6
  - варианты интеграции для стран, расположенных близко к мировым рынкам, 273-75
  - воздействие разработчиков политики, 128
  - глобальный характер, 12, 13 *рис.* 3 *вст.*
  - значение доступа к рынкам, 108-9

- и пространственно-ориентированные стимулы, 253-57
- и пространственные измерения, 36-37
- изменения в городах, направленные на адаптацию к рыночным силам, 142-44
- институциональное сотрудничество, 265, 266-67
- как факторы, стимулирующие рост плотности и миграции, 45
- преимущество в расстоянии, 76-77
- преференциальный доступ, 282-83
- размеры, 41 *вст. 0.4*
- рейтинг стран по степени доступа к рынку 270-73
- рыночно-ориентированные отрасли промышленности, 94 *карта 2.6*
- рыночные силы, 128, 130-41
  - силы рынка 13-20
  - соединение производителей с рынками при помощи почты, 251-52
  - См. также* мировые рынки
  - рынки труда 22
- сбалансированный промышленный рост, 90-91 *вст. 2.5*
- свободная торговля, 260
- Североамериканское соглашение о свободной торговле (НАФТА), 46, 113, 264
- сектор сельского хозяйства 253
  - в Бельгии, 50
  - распыленность
  - в зависимости от стремления производителей к достижению эффекта масштаба 132-33
- связь с городами, 53-54
  - торговля продукцией сельского хозяйства как путь к региональной интеграции 280
- сельские районы
  - в Камбодже и Вьетнаме, 218, 219 *вст. 7.9*
  - в Китае, 226, 227 *вст. 7.14*
  - и диспропорции между городом и деревней, 62-66
  - и институты земельного рынка, 220 *вст. 7.11*
  - миграция между сельскими населенными пунктами, 153
  - преобразования сельских районов в городские, 216-20
- связь с поселками, 53-54
- сельские домашние хозяйства и макроэкономическая политика, 200 *вст. 7.1*
- сети «покупатель – поставщик» 177 *вст. 6.2*
- сети производства, 180, 194-95, 266
- Сеул (Корея) 220-23, 224-25
- сигма-сближение 46
- симбиоз: в больших городах, 52, 53
- Сингапур: трущобы 214, 215 *вст. 7.8*
- система (системы)
  - шосейных дорог между штатами, 46
  - железнодорожного транспорта, 174, 208 *вст. 7.4*
  - лицензирования, 256
  - налогообложения 238-40
  - пригородного рельсового транспорта 208 *вст. 7.4*
  - прогрессивного налогообложения 239-40
  - регистрации собственности, 214
- скоростного транспорта, 223, 225 *карта 7.5*
- скоропортящиеся товары, 177 *вст. 6.2*, 179, 273
- сырьевые товары, 118-19
- скорость в пути: и ее связь с доступом к рынку 77 *рис. 2.1*
- скученность 190
  - в процессе промежуточной урбанизации 220-23
  - уменьшение 207-8, 209 *вст. 7.5*
  - См. также* концентрация
- смертность
  - в Таиланде, 92-93
  - в трущобах, 68 *вст. 1.6*
  - как индикатор благосостояния горожан, 72
- Смит, Адам 14-15, 93, 126, 135, 194
- Советский Союз: пространственная неэффективность и распад, 90-91 *вст. 2.5*
- совокупная причинная обусловленность 2, 284
- совокупная факторная производительность (СФП), 77, 116, 135
- совокупный провинциальный продукт: неравенство 89, 89 *рис. 2.10*
- Соглашение о региональном и экономическом сотрудничестве между странами южной части Тихоокеанского региона (СПАРТЕКА), 278 *вст. 9.5*
- Соглашения о стабилизации и ассоциировании, 274
- соглашения об экономическом партнерстве (СЭП), 265, 265 *вст. 9.3*
- соседние территории (соседства)
  - выявление в целях институциональной реформы, 278-81
  - естественное соседство, 35, 278-81
  - значение, 2
  - региональное соседство 150-53
- соседство с мировыми рынками, 275
- эффект соседства, 2
- социальная политика: воздействие на миграцию, 150 *вст. 5.4*
- социальное неравенство, 39 *вст. 0.3*, 46
- социальное обеспечение, 26, 216-28
  - в Китае, 227 *вст. 7.14*
  - и политика управления миграцией, 168-69
  - рост инвестиций в с. о. 87 *вст. 2.4*
- Союз городов 229 *вст. 7.15*
- Союз стран Арабского Магриба 275
- СПАРТЕКА *См.* Соглашение о региональном и экономическом сотрудничестве между странами южной части Тихоокеанского региона (СПАРТЕКА)
- специализация
  - и многообразии в городах, 137-40
  - и транспортные расходы, 13, 18-20
  - производства, 34 *вст. 0.1*
- специальные экономические зоны, (СЭЗ), 224 *вст. 7.13*, 254-55 *вст. 8.10*
- спрос и предложение
  - и региональная (глобальная) интеграция 262-65
  - связь управления спросом с общественным транспортом 208, 210-12
- спрос *См.* спрос и предложение
- Стамбул (Турция) 225-26
- статистические области географического масштабирования: и связь экономической активности со стадиями развития, 83-84, 85 *табл. 2.1*
- стимулы 22-24, 25, 231 *вст. 8.1*, 256
  - для интеграции трущоб с городом 227-29
  - для миграции, 77

- для преодоления расстояния, плотности, и разобщенности, 244-45
- и структурные рамки политики в области экономической интеграции, 240
- использующие географические преимущества, 252-57
- координация стимулов 257, 266, 269-73
- на уровне области, 256-57
- направленные на содействие региональной интеграции, 281-83
- по обеспечению «продвинутой» урбанизации, 223-26
- пространственно-ориентированные, 37-39, 253-57
- разработка методов с. 257-58
- финансовые 253-55
- стоимость перевозки грузов, 175-76, 192 *вст.* 6.7, 251-52
- страновой уровень географического масштабирования 3-5, 7 и концентрация экономического производства, 8, 9 и расстояние, 6 *вст.* 2, 7
- Страны Африки, Карибского бассейна и Тихоокеанского региона (АКТ), СЭП с ЕС 265 *вст.* 9.3
- страны Карибского бассейна 274-75
- образование 156 *рис.* 5.4
- транспортные расходы, 192 *вст.* 6.7
- страны
- бедные природными ресурсами 102 *вст.* 3.1
- воздействие транспортных расходов на концентрацию на страновом уровне 183-84, 185 *вст.* 6.5
- возможности интеграции для расширения доступа к рынку 273-75
- и воздействие разобщенности 98-101
- как географический уровень, 3 *вст.* 1
- классификация с. для целей интеграционной политики 241
- не имеющие выхода к морю, 101, 102 *вст.* 3.1, 102 *вст.* 3.2, 103 *карта* 3.3
- варианты интеграции, 277-83
- воздействие открытости и интеграции, 119-20
- и затраты времени на пересечение границы, 190
- с неразвитой приграничной торговлей, 267
- «не имеющие выхода к суше» 103-4
- описание 35
- проблемы расстояния, осложняющие интеграцию, 275-77
- размеры с. 101-3, 103 *вст.* 3.3
- с высоким доходом: и концентрация плотности, 61
- с крупными зонами экономической плотности 61
- с низким доходом: и концентрация плотности, 61
- со средним доходом, 61, 92
- стратегии развития, 282-83
- страхование по безработице, 160 *вст.* 5.4
- структура политики, ориентированная на результат, 247
- субнациональные области
- определение, 78 *вст.* 2.1
- пространственные диспропорции в уровне жизни, 87-89
- сближение между сельскими и городскими районами 66
- субнациональные правительства, и децентрализация, 231
- СФП. См. совокупная факторная производительность (СФП)
- США
- вложения в человеческий капитал 246-47
- границы, 46
- заработная плата в южных штатах 165 *вст.* 5.7
- правило «ранг-разряд» 52 *вст.* 1.1
- развитие институтов и инфраструктуры 207
- расхождение, а затем сближение дохода и благосостояния 85-86
- сближение жизненного уровня, 73
- трущобы 213
- федеральная система налогообложения доходов 238-39
- экономическая география, 44-45
- экономические программы развития 256
- сырьевые товары, экспорт, 118-19
- СЭЗ. См. специальные экономические зоны (СЭЗ)
- СЭП. См. Соглашения об экономическом партнерстве (СЭП)
- Таиланд, 153 *вст.* 5.2
- таксономия в целях оказания странам содействия в осуществлении политики интеграции, 241
- таможенные режимы, 188
- «танкеры с соком», 176-77
- тарифы, 99, 192 *вст.* 6.7
- телекоммуникации, 138, 267, 275
- воздействие затрат 94-95
- затраты 140 *вст.* 4.5
- и трудовая мобильность, 157
- территориальная политика: опыт Европейского союза, 39 *вст.* 0.3
- территориальное местонахождение и процветание, 1-8
- преимущества близости к рынкам, 76-77
- См. также расстояние
- территориальное развитие, 27-29, 286
- территориальные единицы: классификация 78 *вст.* 2.1
- территориальные споры: экономический ущерб 105
- территории См. области
- техническая информация, 101
- технологии: для транспортного сектора, 173, 177 *вст.* 6.2
- Тоблер, Вальдо, 76
- товаропроизводящие отрасли, 130
- Токио-Йокохама (Япония) 109 *вст.* 7.5
- торговля, 182
- и институциональное сотрудничество, 266-67
- логистика и фактор времени 75, 179-80
- маршруты доставки грузов 172
- между соседними странами, 182-83
- международная, 179-80, 182
- межрегиональная, 193-95, 194-95
- национальные усилия и региональная координация для облегчения т. 187-90
- объем т. как доля глобального ВВП, 93 *рис.* 2.13, 94
- ограничения, 45
- преференциальные торговые соглашения, 282-83
- протекционистская политика в т. 175
- региональная и глобальная интеграция, 262-65
- региональная инфраструктура, способствующая развитию т. 268-69
- связь с прозрачностью границ 98-99
- сельскохозяйственной продукцией в целях региональной интеграции, 280
- товарооборот 171-72
- «торговое трение», 179-81

- узлами и деталями 20, 22  
*См. также* внутриотраслевая торговля; рынки и маркетинг; транспортные затраты; мировые рынки торговые соглашения, 46, 271, 273 *табл. 9.4*
- трансграничный регионализм 279
- трансмиграционные программы 238
- транспортная инфраструктура, 46, 75, 175  
 в условиях «продвинутой» урбанизации, 223-29  
 связывающая отстающие и передовые области, 250-52
- транспортные расходы, 94-95, 134, 170  
 в Африке к югу от Сахары, 286  
 в исторической перспективе, 170-71, 173-81  
 в Италии, 184 *вст. 6.4*  
 в Китае, 251  
 в странах, «не имеющих выхода к суше» 103  
 в США, 45  
 внутренний транспорт 173-74  
 воздействие на товарооборот 171-72  
 воздействие расстояния, 285-86  
 и внутриотраслевая торговля 20 *вст. 3*  
 и инфраструктура, 186-87, 212  
 и повышение интенсивности использования транспорта 175-79  
 и региональная инфраструктура, содействующая развитию торговли 268-69  
 и стратегии роста, 21 *вст. 4*  
 и торговля между соседними странами 182-83  
 и «торговое трение», 179-81  
 и экономическая география, 181-82  
 и экономическая концентрация, 252  
 и экономия от масштабов производства, 171-72, 181-84  
 концентрация в пределах стран, 183-84, 185 *вст. 6.5*  
 международный транспорт 174  
 сокращение, 45  
 специализация и торговля в условиях снижения затрат 13, 18-20  
 стоимость пользования автомобильным транспортом 175  
 стоимость пользования воздушным транспортом, 176  
 стоимость пользования железнодорожным транспортом 175-76  
 стоимость пользования морским транспортом 176-79
- транспортные средства  
 и разрастание городов, 45-46  
 и скученность 210  
 количественный рост 144
- транспортный сектор  
 в Африке, 186, 187 *табл. 6.1*  
 в развивающихся странах, 267  
 внутренний транспорт 173-74  
 значение 192-93  
 и городские транспортные системы, 183, 185 *вст. 6.5*  
 и загрязнение воздуха, 190-91  
 и институциональное сотрудничество, 266-67  
 и расширение городов, 144  
 и технологические инновации 177 *вст. 6.2*  
 и экономическая концентрация, 252  
 и экономия от масштабов производства 19  
 инвестиции 222  
 коэффициенты «вес-ценность» 179
- международный транспорт 174-75  
 отрицательные экстерналии 190-92  
 политика в развивающемся мире 184-92  
 в Мексике 244 *вст. 8.6*
- трансферты 247-50
- трикотажная промышленность 131
- трудовая мобильность, 18, 147, 171  
 в Африке к югу от Сахары, 151-52, 281  
 в Индии 29  
 воздействие политики миграции 169 *вст. 5.4*  
 выводы анализа, 158-68  
 миграция, 169  
 и региональная инфраструктура, повышающая мобильность 268  
 и РТС, 266  
 и теория миграции, 159-61, 161 *вст. 5.5*  
 и экономический рост, 84-85, 162, 163 *вст. 5.6*, 164 *рис. 5.8*  
 краткий обзор, 146-47  
 международная, 155-57, 158 *рис. 5.6*  
 модели, 149-53, 155, 156 *табл. 5.3*  
 препятствия в Индии, 162, 163 *вст. 5.6*  
*См. также* мобильность капитала; внутренняя трудовая мобильность
- трущобы  
 в городах мирового класса, 69 *вст. 1.7*  
 в Индии, 204, 205 *вст. 7.3*, 227  
 в развивающихся странах, 4 *карта 1, 5*  
 в Сингапуре 214, 215 *вст. 7.8*  
 в Швеции, 213  
 интеграция в состав города, 227-29  
 как вызов для экономической интеграции, 24  
 программы повышения уровня жизни в трущобах, 26, 229 *вст. 7.15*  
 пространственно-ориентированные меры вмешательства 212-15  
 расхождение и сближение в пределах городов, 66-70
- туризм, 177 *вст. 6.2*
- Турция, 21, 22, 225-26
- Уганда, 236 *вст. 8.3*, 247, 248 *вст. 8.7*
- углеродные выбросы, 190, 191 *рис. 6.6*, 211 *вст. 7.6*
- управление водоснабжением 275
- Управление по вопросам развития Северо-Востока (SUDENE) (Бразилия) 38
- Управление экономического развития Министерства торговли США 256
- управление, 274
- урбанизация, 3, 9, 128 *табл. 4.1*, 129  
 в Африке 59 *вст. 1.4*, 285  
 в Африке к югу от Сахары, 285, 286  
 в Великобритании, 206-7  
 в Китае 26 *вст. 5*, 154-55 *вст. 5.3*  
 в Корее, 216-27  
 как результат промышленного многообразия, способствующего инновациям 131-32  
 в Турции, 225-26  
 диспропорции между городом и деревней 62-66  
 и доступ к общественным услугам 10-12  
 и изменения климата, 211 *вст. 7.6*



- и индикаторы благосостояния 72
- и облегчение земельной реформы в Дании, 203 *вст.* 7.2
- и расхождение и сближение уровня жизни в трущобах в пределах городов, 66-70
- и регулирование жилищного строительства 206
- и уменьшение скученности, 207-8, 209 *вст.* 7.5
- и экономическая активность 141-42
- индикаторы 54-56, 57 *рис.* 1.3
- инструменты политики в аспекте измерений у. 215-16
- интенсивность в развивающихся странах, 71-72
- инфраструктурная политика сокращения расстояния до зоны плотности, 206-12
- использование земли и строительные нормы и правила, 204-6
- политические проблемы 24-27, 199-200
- принципы управления, 200-202
- пространственно-ориентированные меры вмешательства 212-15
- содействие, 23-24
- стратегия инклюзивной урбанизации, 229
- структура в действии, 216-29
- темпы и модель, 57-59, 70-71
- уровень, 8
  - См. также* трущобы
- уровень бедности
  - в Бразилии, 232-33
  - в Индии, 233-34
- уровень грамотности, 92, 93
- уровни географического масштабирования *См.* географические уровни
- услуги
  - диспропорции между городом и деревней в сфере у. 65
  - и внутренняя экономия от масштабов производства, 129-30
  - и развивающиеся экономики, 132-33
  - кластеризация для получения экономии от масштаба производства, 133-34 фрагментация, 20 *вст.* 3
- уровень жизни, 1
  - в Малайзии, 27
  - в США, 73
  - вариации в передовых и отстающих областях, 247 *рис.* 8.2
  - воздействие миграции, 165
  - выводы о связи с развитием, 49
  - диспропорции в пределах городов, 66-70
  - пространственная справедливость, 238
  - пространственные диспропорции, 39 *вст.* 0.3, 87-89
  - расхождение, 3-5, 10-12
  - сближение, 10-12, 45-46, 73
- «утечка мозгов», 18, 147, 168, 168 *вст.* 5.9
  - физическая география, 115, 240
  - и торговля, 263-64
  - и транспортные расходы, 173
  - физическая инфраструктура, 185
  - финансовый сектор, 52, 133, 251, 266
  - фирмы, имеющие несколько штаб-квартир, 138
  - Франция
  - размеры городов, 51
  - расхождение, а затем сближение дохода и уровня благосостояния 86
  - увеличение пространственной концентрации и уменьшение пространственных диспропорций, 238, 238 *рис.* 8.1
- хлопок, 280, 280 *карта* 9.6
- Цели ООН в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия (ЦРДТ), 27
- ценовая политика, 257
- Центральная Азия: процессы интеграции 277, 278 *вст.* 9.4
- Центральноамериканская система электроснабжения 270
- Центральноамериканский общий рынок 270
- Центрально-европейское соглашение о свободной торговле 274
- циклическая причинно-следственная связь 171-72
- ЦРДТ. *См.* Цели ООН в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия (ЦРДТ)
- частный сектор: участие в модернизации трущоб и предотвращении их образования, 229 *вст.* 7.15
- человеческий капитал, 146, 157
- инвестиции в ч. к. 245-50
- Чжен Хи, 194
- Чили: проблемы с соседними странами 102 *вст.* 3.2
- Швеция: трущобы 213
- эволюция и. 207 *См. также* пространственно-нейтральные институты
- ЭКОВАС. *См.* Экономическое сообщество стран Западной Африки (ЭКОВАС)
- экономика мегаполиса, 49
- экономия от урбанизации, 15, 215-16
- экономическая география, 115, 173, 200 *вст.* 7.1
  - в США, 44-45
  - и ее воздействие на экономическое развитие, 120-21
  - и интеграция, 41 *вст.* 0.4
  - и концентрация, 41 *вст.* 0.4
  - и помощь Африке, 282-83
  - и сближение, 41 *вст.* 0.4
  - и торговля, 263-64
  - и транспортные расходы, 181-82
  - стимулы к использованию 252-53
  - См. также* география
- экономическая интеграция, 1
  - воздействие открытости 119-20
  - и Западная Африка, 21-22
  - и политика развития области, 27-29
  - и Турция, 21, 22
  - на примере Боготы, 21, 22
  - политические преимущества 258-59
  - содействие 2, 22-24
  - стратегии и приоритеты 272, 273 *табл.* 9.4
  - См. также* интеграция
- экономическая концентрация и разобщенность, 105-9
- историческая перспектива, 106-8
- международные сравнения, 83-84
- экономическая масса, 97, 238-40

- экономическая плотность, 195-96  
и плотность населения, 29  
на трех географических уровнях 8-10  
проблемы э. п. в больших городах, 142-44  
пространственно нейтральные институты для стимулирования э. п. 202-6  
*См. также* плотность
- экономический анализ, выводы 21 *вст.* 4
- экономический рост 128  
воздействие миграции 159-61, 161 *вст.* 5.5  
и трудовая мобильность 162, 163 *вст.* 5.6, 164 *рис.* 5.8  
на страновом географическом уровне 3 *вст.* 1, 5  
переформулирование моделей 159, 160  
составление пространственного баланса э. п. 5-6
- экономическое производство: концентрация 8-10
- экономическое прогнозирование 198-99
- экономическое развитие 97  
воздействие на э. п. географии, глобализации, и развития 115-20  
пространственные диспропорции 39 *вст.* 0.3  
значение местоположения для э. п. 1-2  
и малярия, 116, 117 *вст.* 3.7  
*См. также* развитие
- Экономическое сообщество стран Западной Африки (ЭКОВАС) 21-22, 32, 152 *вст.* 5.1
- экономия от агломерации 13-15, 26, 29, 34 *вст.* 0.1, 126  
в Африке к югу от Сахары, 284-86  
в Индонезии 131-32  
в Китае, 127 *вст.* 4.1  
в кластерах сферы услуг по сравнению с промышленными кластерами 133-34  
вариации в зависимости от размера и профиля города 137-38  
и производство знаний 184  
и теории трудовой мобильности, 158-59  
и факторы мобильности, 85  
изменения в степени адаптации к рыночным силам, 142-44  
легче достигается в городах 134  
мультистрановые агломерации 279-80  
основные принципы 129  
примеры, 128 *табл.* 4.1  
принципы управления, 200-202  
прогресс теории 136-37  
распыленность сельского хозяйства и промышленные кластеры 132-33  
расчет индекса 55 *вст.* 1.3  
усиление по мере увеличения плотности и ослабление по мере увеличения расстояния 134-35
- экономия от локализации, 14, 21 *вст.* 4, 128 *табл.* 4.1, 129, 221-22  
в Индонезии, 132 *вст.* 4.3  
за счет разделения входящих ресурсов и конкуренции в промышленности, 130-31  
и модели промышленности, 137-40
- экономия от масштабов производства  
в Китае, 126, 127 *вст.* 4.1  
внешняя 127 *вст.* 4.1, 128 *табл.* 4.1  
в транспортном секторе, 19, 186-87  
и совершенствование региональной инфраструктуры, способствующей повышению производительности 268  
и транспортные расходы, 171-72, 181-84  
кластеризация услуг по сравнению с кластеризацией производства, 133-34  
краткий обзор, 126  
перечень, 128 *табл.* 4.1  
признание прогресса в области теории 136-37  
распыленность сельского хозяйства и кластеризация промышленности, 132-33  
рекомендации по достижению э. м. п. 128 *табл.* 4.1, 129-32  
содействие со стороны городов, 134  
усиление по мере роста плотности и ослабление с увеличением расстояния, 134-35 в США, 46
- экспорт, 99  
и расстояние до рынков, 6 *вст.* 2  
региональная и глобальная интеграция, 262-65  
связь с рынками, 251-52
- эндогенная модель роста, 159
- этническая разобщенность, 104-5
- этнические меньшинства: диспропорции 80, 80 *вст.* 2.3
- этническое многообразие, 242
- эффект масштаба *См.* экономия от масштабов производства
- эффективность работы портов, 188, 189, 192 *вст.* 6.7
- ЮАР, дефицит жилья, 214
- Юго-Восточная Азия: ВВП на душу населения 89, 89 *рис.* 2.9
- Южная Азия  
диспропорции в отстающих областях, 80 *вст.* 2.3  
среднегодовые темпы прироста ВВП, 110 *рис.* 3.11  
тарифы, 99, 99 *рис.* 3.3
- Южная Америка, 115 *вст.* 3.6
- Южная Европа, 115 *вст.* 3.8
- Южноафриканское сообщество развития, 270
- Южный конус 115 *вст.* 3.8
- Япония  
расхождение, а затем сближение дохода и благосостояния 86-87  
Программа налоговых инвестиций и кредитов 87 *вст.* 2.4  
пространственно связующая политика, содействующая концентрации 208, 209 *вст.* 7.5
- ad valorem, транспортные пошлины 179
- Breaking New Ground* 214
- Cassa per il Mezzogiorno* 184 *вст.* 6.4
- GRUMP. *См.* Глобальный проект картографирования сельских и городских районов (GRUMP)
- hukou*, система прописки (Китай) 154-55 *вст.* 5.3
- intervento straordinario*, 184 *вст.* 6.4
- LandScan, 55 *вст.* 1.3
- Mezzogiorno*, 184 *вст.* 6.4
- NUTS. *См.* Номенклатура территориальных единиц для статистики (NUTS)

# НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ГЕОГРАФИЮ

Хорошо дела идут там, где поощряются перемены в трех аспектах экономической географии: увеличение плотности по мере роста городов; сокращение расстояний по мере того, как работники и бизнес мигрируют ближе к узлам высокой экономической плотности; уменьшение разобщенности по мере того, как страны повышают проницаемость своих экономических границ и выходят на мировые рынки, чтобы воспользоваться преимуществами масштабного производства и специализации. Перемены в этих трёх аспектах – плотности, расстоянии, разобщенности – очевидны в тех развивающихся странах мира, которые на данный момент достигли экономического процветания. В Докладе о мировом развитии за 2009 год сделан вывод о том, что подобные изменения будут и в дальнейшем играть крайне важную роль, и их следует поощрять.

Этот вывод не свободен от противоречий. Число обитателей трущоб сегодня достигло миллиарда, но наплыв переселенцев в города не ослабевает. От глобализации выиграли многие – но не миллиард жителей отдалённых районов развивающихся стран. И в то время, как благосостояние и продолжительность жизни многих жителей планеты постоянно растёт, ее «нижний миллиард», лишённый доступа к мировым рынкам, по-прежнему страдает от бедности и высокой смертности. Иногда те, кто выражает обеспокоенность судьбой этих частично пересекающихся групп, предлагают рецепт: обеспечить большую территориальную сбалансированность экономического роста.

Однако основная мысль настоящего доклада состоит в том, что экономический рост останется неравномерным. Попытаться расширить сферу экономической активности – значит лишить ее стимулов. Однако при этом развитие всё же может происходить в интересах всех граждан – даже тех, чья жизнь начинается вдалеке от центров экономической активности. Чтобы обеспечить быстрый экономический рост в интересах широких слоёв населения, правительствам необходимо способствовать экономической интеграции. Именно это понятие, как подчеркивается в настоящем докладе, является ключевым в дискуссиях по проблемам политики урбанизации, территориального развития и региональной интеграции. Вместо этого участники дискуссий по всем этим трем проблемам преувеличивают значение территориально-адресных мероприятий.

В докладе «Новый взгляд на экономическую географию» формат этих дискуссий переосмыслен таким образом, чтобы учесть все средства интеграции: территориально нейтральные институты, территориально-связующую инфраструктуру и территориально-адресные мероприятия. Точно выверив сочетание этих средств, те, кто сегодня управляет процессом развития, смогут преобразовать географию хозяйства своих стран. И если им это удастся, экономический рост в их странах останется неравномерным, но развитие будет отвечать интересам всех слоёв населения.



ВСЕМИРНЫЙ БАНК

ISBN 978-0-8213-7640-9



SKU 17640