

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ

Памяти Руслана Имрановича Хасбулатова

Творческое наследие Руслана Имрановича Хасбулатова неразрывно связано с анализом остrodискурсионных проблем международной торговли. На протяжении нескольких десятилетий он занимался исследованиями, связанными с воздействием различных шоков и глобальных кризисов на международную торговлю, всесильно развивал концептуальные подходы к расширению внешнеэкономических связей России. Научные достижения Р. И. Хасбулатова как экономиста-международника всегда были на острие тех проблем, с которыми сталкиваются российская экономика и экономическая политика. В частности, в последние годы акцент в исследованиях Р. И. Хасбулатова был сделан на конфликтологических аспектах развития современных международных экономических отношений, формировании нового глобального хозяйственного порядка, воздействии кризиса, обусловленного пандемией коронавируса, на международный обмен.

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2023-1-153-175>

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ В УСЛОВИЯХ НОВЫХ СТРЕССОВ В РАЗВИТИИ ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Е. Н. Смирнов

Государственный университет управления, Москва, Россия

В последние несколько лет международный обмен товарами и услугами столкнулся с двумя беспрецедентными шоками – пандемией и усилением геополитической напряженности. Эти шоки существенно ослабляют международную торговлю, тормозят развитие глобальных цепочек поставок и наносят серьезный ущерб мировой экономике в целом. В настоящей статье рассмотрены проблемы устойчивости международной торговли товарами и услугами в свете анализа новых триггеров ее развития, а также с учетом изменившегося контекста для стран-экспортеров и стран-импортеров. Исходя из рассмотренных проблем автор пришел к выводу, что сложившиеся модели участия стран в международной торговле будут претерпевать значительные изменения. Выявлены основные направления повышения устойчивости глобальных цепочек поставок, а также участия в ней России в условиях жесткого санкционного давления. Перспективы развития международной торговли оценены автором как мрачные и неопределенные, а риски обмена – повышенными. Рассмотрен ряд направлений международной торговой политики, которые могли бы быть эффективными для корректировки текущих торговых отношений между странами.

Ключевые слова: пандемия, геополитика, экономические санкции, мировые рынки товаров и услуг.

INTERNATIONAL TRADE UNDER NEW STRESSES IN THE DEVELOPMENT OF THE GLOBAL ECONOMY

Evgenii N. Smirnov
State University of Management, Moscow, Russia

In the past few years, the international exchange of goods and services has faced two unprecedented shocks - a pandemic and increased geopolitical tensions. These shocks significantly weaken international trade, slow down the development of global supply chains and cause serious damage to the global economy as a whole. This article considers the problems of sustainability of international trade in goods and services in the light of the analysis of new triggers for its development, as well as taking into account the changed context for exporting and importing countries. The author came to the conclusion that the established patterns of participation of countries in international trade will undergo significant changes. The main directions for increasing the stability of global supply chains, as well as Russia's participation in it in the face of severe sanctions pressure, are identified. The prospects for the development of international trade are assessed by us as gloomy and uncertain, and exchange risks are elevated. A number of areas of international trade policy that could be effective for adjusting current trade relations between countries were discussed.

Keywords: pandemic, geopolitics, economic sanctions, world markets for goods and services.

Введение

Еще в начале пандемии (2020 г.) ожидался серьезный урон международной торговле под влиянием комбинированного шока спроса и предложения, однако товарная торговля восстановилась весьма быстро, чего, конечно, не скажешь о торговле услугами. Кроме того, вторичные эффекты от сбоев в поставках, связанных с карантинными ограничениями, в начале пандемии стали основным фактором спада в международной торговле. Эти эффекты смягчались по мере налаживания дистанционной работы, и их действие уменьшилось в следующие волны пандемии, что демонстрируют устойчивость и адаптивность глобальных цепочек создания стоимости (ГЦСС), которые смогли нарастить альтернативный импорт (из других регионов). С учетом общей устойчивости международной торговли и ГЦСС в период пандемии политика решоринга, видимо, является не совсем правильной. Устойчивость ГЦСС в большей степени достигается посредством наращивания диверсификации, большей взаимозаменяемости ресурсов, когда легко переключаться на альтернативных поставщиков ресурсов в других странах.

Начало специальной военной операции России стало новым значительным шоком для международной торговли, еще полностью не оправившейся после пандемии. Повышение устойчивости международной торговли и ГЦСС особенно важно в нынешних условиях. Как указывает МВФ [49. – С. 87], несмотря на то, что работу по достижению устойчиво-

сти должны выполнять сами компании, роль правительства также высока, поскольку они могут способствовать снижению торговых издержек и росту инвестиций в цифровую инфраструктуру и торговлю.

Обзор литературы

Специальная литература последних лет в области анализа международной торговли была во многом сконцентрирована вокруг тех ограничений, с которыми сталкиваются межстрановые потоки товаров и услуг. В частности, революционным стало исследование эффектов от введения конкретных тарифов в международной торговле, в частности, положительного эффекта от тарифов, которые были наложены в отношении конкурентов [22. – С. 6, 20]. Одна из групп исследователей подчеркивает [37], что в данной ситуации может происходить «накопление» тарифов (на каждой границе) и их увеличение, так как добавленная стоимость конкретного товара в экспортующей стране может составлять лишь долю от стоимости товара, к которому применен тариф. Накопление и увеличение тарифов происходит вследствие того, что существенная часть нынешней международной торговли является обменом промежуточными ресурсами, а не конечными потребительскими товарами. Можно привести ряд примеров научных работ, изучавших воздействие торговли промежуточными ресурсами, в которых, однако, допускается неоднородность такого воздействия в разных отраслях [19]. Другие исследователи [49] подтверждают данный тезис, ослабляя, однако, рикардианскую гипотезу о том, что все ресурсы поставляет лишь одна страна. Также они подчеркивают, что двусторонний тариф не только отвлечет торговлю, а разрушит ее. В литературе также анализировался рост производительности вследствие снижения тарифов, в частности, П. Топалова и А. Хандельваль проводили такой анализ на уровне компаний [46], а другая группа исследователей – на уровне отраслей [1].

Кроме того, ряд исследований сосредоточен на анализе роли преференциальных торговых соглашений (ПТС) в развитии международного обмена. Так, И. Борхерт и М. Ди Убальдо установили значимую и положительную связь между двусторонней торговлей услугами и ПТС, особенно в сфере услуг [10].

Углубляясь далее в международную торговлю услугами, которая интенсивно развивается в последние десятилетия, отметим, что с 1980-х гг. появились новые формы связи, способные, как отмечают Дж. Франсуа и Б. Хоэкман, смягчить «бремя близости», выступающее барьером в международной торговле услугами [23]. По торговле товарами уже доказано, что рост проникновения Интернета на 10% способствует росту двустороннего экспорта в диапазоне 0,2–1,9% [25; 41. – С. 15]. В сфере услуг Х. Нордас установил взаимосвязь плотности широкополосного доступа в Интернет с экспортом компьютерных услуг на дальние расстояния [26].

ятия [40]. Рост пассажирских авиаперевозок в свою очередь изменил коммерческую значимость услуг, поскольку упростил распространение знаний и личные контакты. А. Кристея указывает на положительную связь между деловыми авиаперевозками и экспортом дифференцированных товаров [17]. Однако прямой взаимосвязи между экспортом услуг и воздушным транспортом пока не устанавливалось. Пробел снижения бремени расстояния для международной торговли был восполнен некоторыми исследованиями, в частности, основанными на моделях структурной гравитации [24]. Также следует отметить уменьшение воздействия расстояния на трансграничные банковские операции.

Наконец, еще одним важным направлением исследований последних лет стал анализ развития международной торговли вследствие развития глобальных цепочек создания стоимости. Так, Б. Хоэкман пришел к выводу, что экономическая деятельность транснационализировалась за счет торговли, а развитие ГЦСС лишь ускорило этот процесс [31]. Большую роль в рамках ГЦСС играет торговля промежуточными товарами. В частности, модель общего равновесия глобальных сетей производства, предложенная Б. Бонадио [9], охватывает торговлю промежуточными товарами (энергия, комплектующие и сырье, производимые одной компанией, которые используются другой компанией), услугами и в целом охватывает ГЦСС. Сбои в поставках в данной модели в странах-источниках распространяются на прочие государства через обмен промежуточными товарами. Что касается преимуществ, Ф. Казелли находит их в большей открытости торговли [14], а также в поиске более гибких поставщиков.

Следует отметить, что нынешние риски развития международной торговли (пандемия, а позднее – специальная военная операция России) с новой остротой актуализируют проблемы устойчивого развития торговых связей между странами.

Устойчивость международной торговли товарами и услугами

С начала пандемии произошел обвал международной торговли товарами, которая снизилась в стоимостном выражении во II квартале 2020 г. на 12,2%, тогда как торговля услугами упала на 21,4% по сравнению с концом 2019 г. Вместе с тем торговля достаточно быстро восстановилась по сравнению с предыдущими глобальными кризисами. Международная торговля вследствие сокращения поездок остается вялой; существенными остаются сбои в морской торговле, что отражено в специальных исследованиях [36. – С. 8]; гораздо быстрее восстанавливается торговля телекоммуникационными услугами.

Международная торговля товарами, в существенной степени зависящая от ГЦСС (отдельно выделяются товары с интенсивным использованием ГЦСС), была в большей степени неустойчивой. Экспорт таких то-

варов с января по апрель 2020 г. упал на 30%, тогда как других товаров – только на 18%. Современные ГЦСС представляют виды деятельности, распределенные между странами на проектирование, производство, доведение товара до конечного использования и пр. [42]. Торговля в ГЦСС обычно включает торговлю товарами, пересекающими минимум 2 границы государства [32]. Товары с интенсивным использованием ГЦСС производятся в таких отраслях, как автомобилестроение, электроника, текстильная промышленность и пр. (на товары такого типа приходится около 25% мировой торговли); обычно такие товары, как указывается в литературе, сосредоточены в авангарде ГЦСС [45].

Восстановление торговли товарами с интенсивным использованием ГЦСС также происходило быстро, однако изначально спад в ряде отраслей (автомобилестроение) был наиболее болезненным, в основном вследствие сбоев в поставках компонентов. Давление в цепочках поставок также связано с задержкой сроков поставок, отчетливо проявившейся в период пандемии. Различные сбои в цепочках поставок серьезно воздействуют на запасы компаний, их производство и продажи, что особенно проявляется в строительстве и отраслях обрабатывающей промышленности. Весной 2020 г. резко упала международная торговля автомобилями, начав восстанавливаться лишь в середине года (дефицит чипов стал основным фактором данного снижения). Переход на удаленную работу с начала пандемии обусловил быстрый рост спроса на полупроводники, а спрос на автомобили, напротив, упал. По мере того, как со 2-й половины 2020 г. стал больше, чем ожидалось, растя неудовлетворенный спрос на автомобили, полупроводниковая промышленность имела ограниченные мощности, чтобы удовлетворить спрос автомобилестроения на микросхемы, поскольку она уже была переориентирована на спрос со стороны других отраслей. Из-за сохранения торговой напряженности этот дефицит усилился и до сих пор сдерживает полноценное восстановление автомобилестроения, несмотря на стабильно высокий спрос, что ведет к росту цен. Таким образом, дефицит полупроводников указал на уязвимость ГЦСС, усилил призывы к решорингу и достижению большей устойчивости глобальных цепочек поставок.

В данном контексте возникают вопросы, насколько хорошо современные модели торговли объясняются стандартной моделью спроса и цен и какие факторы нужно учитывать для конструирования моделей торговли. По всей видимости, факторы, действующие в период пандемии, стали важными детерминантами моделей торговли. Избыток импорта товаров был большим в странах, где наблюдались серьезные вспышки пандемии, и там же наблюдался дефицит импорта услуг. Кроме того, карантинные ограничения привели к серьезным побочным эффектам (до 60% наблюдаемого уменьшения импорта пришлось на блокировки со стороны торговых партнеров). Наконец, следует указать, что ГЦСС

адаптировались к асинхронному характеру пандемии, используя возможности по диверсификации вводимых ресурсов, снижающей потери глобального ВВП. Взаимозаменяемость факторов производства в альтернативных странах-поставщиках также снижает потери ВВП.

В контексте изменения структуры международной торговли следует отметить формирование новых детерминант и моделей *международной торговли услугами*, что наблюдалось еще перед пандемией. Вообще, с начала XXI в. услуги стали более доступными в международной торговле. Так, например, издержки в экспорте бизнес-услуг, связи и финансовых услуг снизились в 2000–2019 гг. на 30–60%, что во многом было обусловлено беспрецедентным развитием ИКТ, воздушного транспорта и либерализацией услуг за счет развития региональных торговых соглашений (РТС), т. е. взаимных преференциальных соглашений в торговле между двумя и более партнерами. По оценкам, в сфере финансовых услуг создание нового РТС увеличивает трансграничную торговлю на 80% [35. – С. 4].

В свою очередь смещение акцента спроса с услуг на товары, возникшего во время пандемии, очевидно, является временным, поскольку торговля услугами постепенно восстанавливается, чему также способствует отмечаемый Р. Болдуином и Р. Фрименом импульс в торговле услугами со стороны цифровых технологий [4]. В целом международная торговля была устойчивой в период пандемии, включая отрасли с интенсивным использованием ГЦСС, за исключением, пожалуй, автомобилестроения.

Драйверы и риски развития современной международной торговли

В отличие от предыдущих рецессий, изменения в международной торговле в период пандемии трудно объяснить традиционными факторами (относительные цены и внутренний спрос). В традиционной модели товары и услуги рассматриваются вместе, тогда как в период пандемии тренды торговли товаров и услуг были разнонаправленными. Таким образом, интенсивность пандемии, а также карантинные ограничения, стали ключевыми драйверами развития международной торговли в 2020–2021 гг.

Следует отметить и воздействие специфических для пандемии драйверов торговли. Так, быстрое восстановление товарной торговли может отражать то, что потребительские товары переключились с услуг на товары, например, на медицинские товары, оборудование для удаленной работы (эта тенденция, в частности, ярко проявилась в Великобритании). Кроме того, некоторые услуги оказались недоступны, поэтому часть доходов просто перераспределилась в пользу товаров. Наконец, некоторые страны столкнулись с резким сокращением внутреннего производства ряда товаров и поэтому вынуждены были их импортировать. При этом чем лучше партнеры страны-импортера были подготовлены к пандемии с точки зрения охраны здоровья (этот аспект измеряется Гло-

бальным индексом безопасности и здоровья [13]), тем меньше сокращался импорт этой страны.

Для целей нашего исследования также следует указать и на *вторичные эффекты шока предложения и их воздействие на динамику международной торговли*. Причиной существенного спада в международной торговле в период пандемии стали вторичные эффекты шока предложения. Самое большое снижение импорта, наблюдавшееся в середине 2020 г., было обусловлено ужесточением карантинных ограничений по отношению к экспортёрам, вызвавших шок предложения. Данная тенденция отмечается в некоторых источниках [7; 30], в частности, снижение импорта из Китая в США на 50% в марте по сравнению с январем 2020 г. вследствие временного закрытия фабрик. При этом импорт восстановился лишь в апреле того же года. Дополнительно Р. Лафрэн-Жусье, Ж. Мартен и И. Межан показывают [38. – С. 24], что компании Франции, незадолго до карантина получавшие ресурсы из Китая, испытали падение импорта в феврале – апреле 2020 г., и это падение было на 7% большим, чем у компаний, которые получали ресурсы из прочих стран.

В литературе имеются исследования, касающиеся воздействия блокировок на международную морскую торговлю на примере анализа ежедневных заходов в порты США [15. – С. 6]. При помощи следующего уравнения, взятого из методики Т. Хэйла, возможно на ежедневной основе измерить эффекты блокировки, которые ввела страна j , для импорта страны i из страны j (двусторонний рост импорта) на горизонте h :

$$M_{i,j,t+h} = \gamma_{it} + \alpha_{it} + \beta LS_{it} + X'_{jt} \delta + \sum_{k=1}^7 M_{i,j,t-k} + \varepsilon_{ij,t+k},$$

где увеличение двустороннего импорта от страны j к стране i ($M_{i,j,t}$) представляет семидневное скользящее среднее темпов роста в годовом исчислении по отношению к средним допандемическим (2017–2019 гг.) показателям, а LS_{it} представляет собой жесткость блокировки (0–100) страны-экспортёра [28]. При этом меры блокировки отсрочены, чтобы учесть задержки доставки. В данную спецификацию включены фиксированные эффекты времени импортёра: γ_{it} для контроля любых ненаблюдаемых изменяющихся во времени факторов, действующих на импорт страны i ; двусторонний парный фиксированный эффект α_{it} ; вектор контрольных переменных X'_{jt} (доля новых случаев коронавируса среди населения и совокупный показатель подверженности экспортёров блокировкам за рубежом).

При помощи данной методики фиксируются сбои в двусторонней торговле, обусловленные блокировкой, но она не исключает случаев, когда снижение двустороннего импорта компенсируется закупкой товаров из других стран. Данная методика подробно была рассмотрена и проанализирована экспертами МВФ, которые пришли к выводу [49. – С. 103], что

по мере адаптации экономик к пандемии торговля становится менее восприимчивой к блокировкам, что делает ГЦСС более устойчивыми. Данный вывод принимает во внимание традиционно используемую при анализе международной торговли гравитационную модель [44].

Следует отметить, что в ГЦСС вторичные эффекты были более выражены, однако позднее смягчены масштабным распространением удаленной работы. Важно учитывать, что побочные эффекты блокировок были сильнее у стран-импортеров, партнеры-экспортеры которых меньше полагались на удаленную работу. Кроме того, в отраслях с интенсивным использованием ГЦСС побочные эффекты проявились сильнее. Наконец, негативные эффекты от ужесточения карантинных мер были ослаблены в добывающих отраслях, а, например, в текстильной промышленности и на транспорте они были сильнее (для этой оценки в литературе исследовалось взаимодействие показателей восходящего потока в ГЦСС и индекса строгости карантина).

Устойчивость в глобальных цепочках создания стоимости

Общий тренд взаимозависимости международной торговли и ГЦСС был сформирован задолго до начала пандемии. В последние десятилетия произошло существенное расширение международной торговли, в основном за счет роста ГЦСС. Наиболее быстро росла торговля в 1990–2021 гг., достигнув 28,5 трлн долларов [26]. Порядка 70% нынешней международной торговли связано с ГЦСС, которые серьезно повышают возможности использования странами своих сравнительных преимуществ. Международная торговля товарами, в том числе с интенсивным использованием ГЦСС, была в целом устойчивой в период пандемии. Однако с начала пандемии наблюдались существенные изменения в долях экспортных рынков между регионами, активно участвующими в ГЦСС. Учитывая, что в разных регионах пандемия проходила асинхронно, в некоторых регионах произошел сравнительно больший рост доли рынка. Так, страны Азии, раньше других пострадавшие от пандемии и быстро сдержавшие распространение вируса, нарастили свою долю на рынке, тогда как страны Северной Америки и Европы потеряли ее по сравнению с 2019 г. Так называемая «фабрика Азия» (включающая по классификации Р. Болдуина и Р. Фримена [5] Австралию, Индию, Индонезию, Корею, Тайвань и Японию) нарастила свою долю в странах «фабрики Европы» на 4,6% в отраслях с интенсивным использованием ГЦСС. Потери Европы были самыми большими на начальном этапе кризиса.

В целом ГЦСС продемонстрировали устойчивость, однако, например, автомобилестроение столкнулось с серьезными перебоями в поставках, а на некоторых маршрутах стоимость доставки продолжает оставаться высокой. Различные проблемы или экстремальные климатические условия также могут создавать проблемы для устойчивости ГЦСС.

В перспективе можно рассматривать по меньшей мере 2 направления повышения устойчивости ГЦСС:

– *диверсификация* странами своих международных поставщиков промежуточных ресурсов, т. е. их закупка у других стран в более равномерных количествах (вместе с тем важно учитывать, что, являясь панацеей от кризисов, подобных пандемии, диверсификация ведет и к укреплению связей страны с нестабильными странами-поставщиками);

– *взаимозаменяемость*, когда производитель легко заменяет ресурсы от поставщика в одной стране на поставщика в другой стране, а компании адаптируются к незначительно различающимся однотипным ресурсам от разных поставщиков (в частности, такие подходы уже были апробированы и использованы производителями Tesla и General Motors на примере микросхем).

Отрасли и страны имеют большие возможности по диверсификации за счет внутренних поставщиков промежуточных ресурсов, т. е. налицо домашний уклон в поиске промежуточной продукции. В свою очередь для повышения взаимозаменяемости необходимо акцентировать внимание именно на долгосрочной (а не краткосрочной) замещаемости, как на это указывают К. Бем, А. Левченко и Н. Пандалай-Найар [8].

Преимущества взаимозаменяемости и диверсификации актуализируют вопрос о том, почему компании все еще не используют данные возможности для максимизации прибыли. Частично это отражается в национальной политике предпочтения домашним источникам, которая латентно выступает против диверсификации (здесь следует отметить, например, Закон США 2021 г. об инновациях о конкуренции, а также инициативы «Сделано в Индии» и «Сделано в Китае 2025»). Кроме того, компаниям для повышения устойчивости ГЦСС нужны будут дорогостоящие компромиссы в виде фиксированных издержек на установление отношений с новыми поставщиками, а также на хранение больших запасов. Однако, как отмечает С. Мируду, компании, где налажено своевременное управление запасами, могут легко их увеличивать, что не отражается на их конкурентоспособности [39. – С. 435].

В свою очередь интеграция России в ГЦСС находится за рамками типичной торговли, поэтому сбои в экспорте добывающих отраслей могут отразиться на торговых партнерах России. Так, производство неона (инертного газа), используемого для выпуска чипов, сосредоточено в России и Украине, и если оно будет прервано, то мир столкнется с дефицитом чипов, формируя узкие места в мировом производстве электроники и автомобилей. Аналогично сбои производства систем электропроводки на Украине привели к остановке производств автомобилей в Германии. Хронический дефицит экспортируемых Россией металлов (никель, палладий) приведет к росту цен на аккумуляторы и катализитические нейтрализаторы. Перебои в экспорте белорусских калийных удобрений отра-

зятся на производстве продовольствия за рубежом и ускорит рост цен на него. Сбои в поставках в целом могут иметь расширенное воздействие из-за уменьшения спроса в других секторах в случае, если пострадавшие компании сократят заказы на покупку дополнительных ресурсов от альтернативных поставщиков.

Вызовы восстановления международной торговли после пандемии и начала СВО

Начало СВО обусловило новые вызовы для международной торговли. После пандемии наблюдалось последовательное восстановление международной торговли. Если в начале 2020 г. произошел резкий спад международной торговли товарами, то за счет быстрого восстановления международная торговля достигла допандемийного уровня уже к началу 2021 г., хотя накопленные потери объемов торговли восстановились лишь к февралю 2022 г. Разрыв мирового промышленного производства по сравнению со сложившимся трендом, напротив, так и не был сокращен к 2022 г., и производство по-прежнему отставало от темпов восстановления торговли. Большая часть мировой экономики на протяжении 2021 г. ограничивалась сбоями в цепочках поставок и блокировками, в большей степени воздействующими на замедление промышленного производства, чем на торговлю. Лишь в Китае ко II кварталу 2021 г. был закрыт дефицит производства, а показатели экспорта КНР были стабильно высокими. Стоимостный объем международной торговли (в отличие от физического объема) продемонстрировал существенный рост в I квартале 2022 г., что было обусловлено высокими мировыми ценами на сырье [35]. При этом мировые цены на сырье в последние 2 года характеризовались удивительной неустойчивостью. Так, неустойчивость цен на топливо была максимальной за последние 30 лет. Рост цен на природный газ в 2020–2021 гг. в два с половиной раза привел к увеличению цен на удобрения.

Международная торговля с мая 2021 г. восстанавливалась не однозначно по всем категориям товаров; некоторые из них лишь (в отличие, например, от фармацевтических товаров) восстановили утраченные позиции. Эта тенденция отражает комбинацию роста объемов торговли и увеличения цен вследствие наращивания потребительского спроса в сочетании с рядом транспортно-логистических проблем, препятствовавших поставкам. По таким позициям, как автомобили и топливо, наибольшие разрывы, сформировавшиеся в 2020 г., остаются по-прежнему значительными. В частности, вследствие роста цен на топливо сокращение разрыва стало появляться к началу 2021 г., а по автомобилям с середины 2021 г. наблюдается сокращение разрыва.

Отметим, что в международной торговле услугами разрыв оставился значительным, а темпы восстановления низкими, и эта торговля была к концу 2021 г. еще на 17% ниже допандемийного уровня. Пандемия не от-

разилась на торговле услугами, которые могут оказываться в цифровой форме (страховые, финансовые услуги), в отличие от услуг, которые требуют личного взаимодействия (гостиничный бизнес, путешествия). По-прежнему в категории услуг «поездки» наблюдается сокращение международной торговли на 60%, в а категории «транспорт» – на 10% [16. – С. 8]. В частности, несмотря на то что стоимость фрахта возросла, торговля транспортными услугами так и не восстановилась, а на торговлю туристическими услугами продолжают оказывать влияние ограничения на поездки.

Все указанные разрывы со временем закроются, однако в структуре международной торговли будут происходить постоянные изменения. В частности, эту тенденцию можно проследить в динамике индекса Фингера – Крейнина, характеризующего схожесть экспорта. Этот индекс был рассчитан для торговли G7 и Китая, структура торговли которых была сопоставлена с уровнем 2019 г. (предпандемийного). Оказалось, что изменение данной структуры в период 2020 г. было аналогичным тем изменениям, которые обычно наблюдаются за 5–7 лет, а изменения в структуре международной торговли услугами были еще более значительными. В 2021 г., хотя и наблюдалось восстановление международной торговли, структура торговли товарами и услугами еще в большей степени отличалась от сложившейся в 2019 г. Чтобы учесть V-образную траекторию спада международной торговли (и тот факт, что торговля топливом резко снизилась в 2020 г. и быстро восстановилась в 2021 г.), ОЭСР рассчитала 2 варианта индекса. Так, версия, рассматривающая совместно торговлю за 2020 и 2021 гг., показала, что ряд изменений 2020 и в 2021 гг. обратился вспять, однако не так существенно, когда топливо было исключено из расчета. Это свидетельствует о том, что изменение структуры торговли до конца 2021 г. еще в большей степени отличалось от ее структуры 2019 г. Таким образом, ряд последствий пандемии ощущается в структуре торговли и поныне.

Китай и другие страны Азии начали раньше других восстанавливаться после 1-й волны пандемии, они смогли удовлетворить тот спрос, который не смогли удовлетворить другие поставщики, однако позже сдвиг в сторону Китая и стран Азии как источников импорта для других стран стал уже не таким существенным. Важно учитывать, что непрерывный рост конкурентоспособности, а также аутсорсинг производств в более отдаленные места, приводят к увеличению расстояния, преодолеваемого импортными товарами, которое в 2020 г. было выше уровня 2019 г. прежде всего за счет роста импорта товаров из Азии, главным образом из Китая.

Основой глобальных цепочек поставок являются международные контейнерные перевозки, которые продолжили восстановление в 2021 г., несмотря на дефицит контейнеров (в нужное время в нужном порту), ограничения вместимости морских судов, закрытие портов вследствие

локальных вспышек пандемии. Снижение стоимости контейнерных перевозок началось во 2-й половине 2021 г., но в середине апреля 2022 г. стоимость доставки сорокафутового контейнера (7,65 тыс. долларов) была в 5 раз выше уровня конца 2019 г. и в 2 раза выше средней стоимости за последние 5 лет (3,38 тыс. долларов). Контейнерные перевозки из Азии в США (или Европу) по-прежнему более дорогие, чем в обратную сторону. С началом СВО количество контейнеров в портах Европы возросло. В 2021 г. ставки фрахта по сухогрузным перевозкам серьезно выросли, достигнув в начале октября пика в 5,39 тыс. долларов (по данным Балтийского сухого индекса, BDI, – в 3,5 раза выше уровня в 1,65 тыс. долларов начала 2021 г.). В IV квартале 2021 г. наблюдалось вновь снижение, а в начале 2022 г. – подъем ставок (BDI составил 2,4 тыс. долларов [16. – С. 14]). Высокий уровень фрахтовых ставок частично объясняется увеличением спроса по мере восстановления мировой экономики, а также сохранявшимися проблемами и ограничениями в портах, которые задерживали отход судов.

Обращение к компонентам экспорта позволяет лучше понять закономерности, лежащие в основе этих агрегатов. Из аналитических данных МВФ [15], касающихся мировой морской торговли, следует, что по 3 основным типам морских судов (танкеры, перевозка грузов навалом и контейнерные перевозки) наблюдался синхронный рост во II квартале 2022 г., однако по судам для перевозки продовольственного сырья роста не наблюдалось, поскольку, например, в Черном море российский экспорт зерна был заблокирован, и это серьезно затронуло страны Азии и Африки, являющиеся нетто-импортерами продовольствия.

Важным аспектом дальнейшего развития международной торговли являются тренды, которые наблюдаются в промышленности полупроводников. Во время пандемии промышленность полупроводников пытается удовлетворить рост спроса, но это удалось лишь частично, о чем свидетельствует дефицит полупроводников в автомобилестроении, возникший в конце 2020 г. В течение всего 2021 г. продолжался медленный рост торговли полупроводниками, в начале 2022 г. она достигла своего пика. Аналогично выросли экспортные цены на полупроводники, что было обусловлено ростом производственных издержек и сохранением высокого спроса по мере столкновения отраслей-потребителей с дефицитом (с августа 2019 г. по февраль 2022 г. цены выросли больше чем на 40%).

Несмотря на начало СВО и продолжающиеся карантинные ограничения в Китае, в 1-й половине 2022 г. международная торговля была устойчива. Ее рост был поддержан ростом экспорта из США, Европы и некоторых развивающихся стран Азии, что, в принципе, отражало неудовлетворенный после пандемии спрос, когда расходы потребителей смеялись на товары, спрос на которые было невозможно удовлетворить вследствие пандемии. Кроме того, росту торговли способствовали увели-

чение курса доллара, динамизм внутрирегионального обмена в Европе и складывающиеся благоприятные условия в некоторых развивающихся странах-экспортерах ввиду роста мировых цен. В некоторых странах, в частности, в Китае, спрос на импорт был заторможен.

После пандемии наблюдалось изменение моделей экспорта: экспорт стран Азии стал намного выше, чем до пандемии, тогда как экспорт США и Великобритании был намного ниже исторических максимумов, а экспорт стран ЕС увеличился незначительно.

Международная торговля услугами развивается благоприятно. Так, в международном туризме наблюдался существенный подъем. В восстановлении сектора лидировали Америка и Европа, но количество прибытий здесь все же было на 40% и 36% соответственно ниже уровня 2019 г. Ближний Восток и Африка также продемонстрировали рост прибытий, а Азиатско-Тихоокеанский регион – почти удвоение туристического потока. Всемирная туристская организация (ЮНВТО) определила, что количество международных туристов в 2022 г. достигло 55–70% от уровня 2019 г. [48. – С. 5].

В международном транспорте, на который приходится 1/6 совокупного объема международной торговли услугами, в 2021–2022 гг. продолжилось восстановление. Но Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) свидетельствует, что для 2 ключевых маршрутов «Азия – Северная Америка» и «Азия – Европа» объемы перевозок на май 2022 г. по-прежнему были ниже на 65% от уровня 2019 г. [2]. По оценкам, в 2022 г. выручка авиакомпаний от пассажироперевозок составила 498 млрд долларов (против 607 млрд. долларов в 2019 г.) [33].

Несмотря на ряд положительных трендов, перспективы развития международной торговли довольно неопределенны, а риски снижения объемов международного обмена усиливаются в результате комбинации комплекса факторов – ослабления спроса, включая спрос на товары длительного пользования; агрессивной монетарной политики; сбоев в глобальных цепочках поставок; повышенных транспортных издержках. Эти опасения уже проявляются в новых экспортных заказах и запасах (опежающих индикаторах торговли), которые снижались в середине 2022 г. За исключением Китая, где наблюдалось восстановление показателя новых заказов, в других крупных странах этот показатель либо уменьшился, либо стабилизировался на уровне менее 50%. В результате мировая торговля будет расти такими же темпами, как мировая экономика в целом, на уровне 2–4% в год (обычно мировая торговля растет в год на 7–10% в постоянных ценах). Перспективы торговли после 2022 г. остаются слабыми, отражая замедление глобального экономического роста.

В июне 2022 г. в Женеве завершилась 12-я Министерская конференция ВТО, в рамках которой был обозначен позитивный настрой относительно будущего международной торговли, однако многие задачи так и

остаются нерешенными (система разрешения многосторонних споров, вопросы интеллектуальной собственности и пр.). В этом контексте необходимы значительные революционные изменения, чтобы многосторонняя торговая система стала более благоприятной, прозрачной и инклюзивной. Необходимо опираться на регионализм в международной торговле.

Для России в последние годы была характерна незначительная доля в международной торговле. Наша страна специализировалась преимущественно на экспорте минерального сырья и некоторых видов сельскохозяйственной продукции. По ряду товарных категорий (чугун, асбест, уран, подсолнечное масло, минеральные удобрения, ядерные реакторы) Россия – доминирующий в мире экспортёр. Российская Федерация в последние годы импортировала в основном технологически продвинутые товары. За последние 20 лет произошла переориентация импорта России с Европы на Восточную Азию. Основными иностранными инвесторами в нашей стране были компании из Германии, США и Франции, а также других стран – инициаторов антироссийских санкций. Страны восточной и северной Европы в наибольшей степени подвержены сокращению импорта из России, при этом особенно сложно заменить импорт из России природного газа и некоторых металлов (платины, алюминия, стали, чугуна).

Сегодня следует отметить риски для отечественного автомобилестроения и химической промышленности, а также ряда секторов услуг (страхование, финансы, оптовая и розничная торговля). Краткосрочные издержки резкого сокращения импорта нефти развитыми странами из России в свою очередь следует считать высокими, и эти риски весьма неравномерно распределены по отдельным странам с точки зрения потерь их доходов. В краткосрочной перспективе эта потеря доходов может быть большей, чем в среднесрочной, когда рынки нефти могут адаптироваться к уменьшению импорта из России. На Россию же негативное воздействие будет максимальным в среднесрочной перспективе. Вместе с тем не меньшее давление на экономику России оказывают ограничения в отношении экспорта товаров/услуг из развитых стран в Россию. Особенно это касается высокотехнологичной продукции.

Вызовы развитию торговой политики

Международная торговля по-прежнему приносит выгоды многим странам, стимулируя рост доходов и экономики, создавая рабочие места, сокращая бедность и стимулируя распространение инноваций. ЦУР ООН определили торговлю в качестве детерминанты инклюзивного экономического роста. По мнению А. Брэдфорда [12], за счет торговли строгие экологические и социальные стандарты ТНК распространяются по всему миру. Вместе с тем международная торговля привела к ряду социально-экономических и экологических проблем, нанесла ущерб окружающей среде и климату [18]. Несмотря на то что международная торговля

способствовала сокращению глобальной бедности, она усилила внутристрановое неравенство. Поэтому необходимо правильно управлять международной торговлей, чтобы смягчить некоторые ее негативные последствия для устойчивого развития.

В связи с этим одной из важнейших инициатив повышения устойчивости международной торговли является внедрение добровольных стандартов устойчивого развития (VSS), которые охватывают производственные процессы и продукты. Ряд исследователей (в частности, Н. Грассник и Б. Брюммер [27]) полагают, что VSS (особенно важно для стран-экспортеров со средним и низким уровнем дохода) обеспечит сокращение бедности и форсирование экономического роста. Эксперты ЮНКТАД указывают [48. – С. 3], что барьеры к внедрению VSS могут способствовать исключению производителей развивающихся стран из ГЦСС. В этих странах внедрение VSS, по сути, становится обязательным. В системном исследовании в данной области, проведенном Н. Эламином и С. Фернандесом де Кордoba [20], отмечалось, что внедрение VSS может способствовать росту экспорта, однако снижает его эффективность. Вместе с тем еще мало эмпирических исследований, рассматривающих фактическое влияние VSS на торговлю.

Кроме этого, актуальными задачами в нынешних условиях являются снятие торговой напряженности и дальнейшая либерализация международной торговли. К глобальному кризису 2008–2009 гг. добавилось замедление прогресса в деле либерализации международной торговли. Х. Эскейт, например, отмечает [21], что в этот период на тарифы приходилась незначительная часть издержек международной торговли. Снижение тарифов с параллельным улучшением коммуникационных и транспортных технологий все больше интегрировало международное производство в глобальные цепочки создания стоимости (ГЦСС), где росла роль добавленной стоимости, создаваемой за рубежом. Конечная продукция часто состоит из добавленной стоимости, создаваемой в разных местах, и компонентов, неоднократно пересекающих границы государств, прежде чем дойти до потребителя. В этих условиях экспортёры разных стран не только конкурируют с отечественными производителями и между собой, но и являются поставщиками промежуточных ресурсов, которые потом могут перерабатываться и реэкспортироваться.

Сегодня риск реакции развитых стран на уязвимость в ГЦСС возрастает, что проявляется в виде их более автономной политики. Беспорядочная реструктуризация ГЦСС ведет к более высоким торговым барьерам и усиливает неопределенность торговой политики, подрывая факторы экономического роста в развивающихся странах, усиливая в них нестабильность потоков капитала и макроэкономическую нестабильность, а также ограничивая доступ этих стран к международным рынкам капитала. Уже с 2017 г. наблюдается обострение торговой напряженности в ми-

ре, что особенно проявилось в отношениях США и Китая. Ч. Боун отмечает, что с 2018 г. (когда средний тариф на импорт Китая из США составлял 8%, а на импорт США из Китая – 3%) к началу 2021 г. двусторонние тарифы между странами выросли более чем на 21% [11]. Данный эпизод развернул складывающуюся на протяжении десятилетий тенденцию в торговой политике. С середины 1990-х гг. до 2015 г. средний уровень импортного тарифа в странах ОЭСР снизился с 4,5% до 2%. Вместе с тем коллектив исследователей во главе с И. Югстером указывает, что в развивающихся странах наблюдалось также существенное снижение импортных тарифов на промышленные товары. Они снизились в Китае с 20% до 7%, а в Индии – с 32% до 11% [22. – С. 4]. В частности, можно привести типичный пример ГЦСС по производству полупроводников, в которых США контролируют ряд важнейших участков, включая так называемые узкие места (проектирование микросхем), а также передовые исследования. Здесь США выступают жестким конкурентом Китая, стремясь запретить ему производить высококлассные микросхемы на основе искусственного интеллекта и ограничивая доступ КНР к соответствующему программному обеспечению [43].

Рост тарифов в торговле между Китаем и США затронул многие звенья ГЦСС, однако другие страны от этого могут не только пострадать, но и выиграть, в зависимости от того, как они связаны с Китаем и США. В целом в условиях глобально интегрированной экономики тарифы продолжают оказывать значимое влияние на международную торговлю. Влияние тарифа растет по мере пересечения конечным товаром международных границ на разных этапах производства. При этом важно учитывать, что внутренняя тарифная защита не способствует улучшению экономических перспектив в стране-импортере. Кроме того, тарифы могут повлечь масштабные последствия для стран, которые не являются мишенями тарифов. Наконец, двусторонние тарифные конфликты, как правило, наносят ущерб обеим сторонам конфликта.

Вместе с тем необходимо продолжить работы над следующими аспектами: а) улучшение инфраструктуры международной торговли, что снизит затраты компаний на взаимозаменяемость и диверсификацию, позволит смягчить последствия перебоев с поставками и логистикой; б) нейтрализация информационных внешних эффектов: так, у среднего производителя автомобилей есть около 250 поставщиков первого уровня, но в полной ГЦСС число поставщиков возрастает до 18 тыс. [6], поэтому значимой представляется прозрачность цепочки поставок в части наличия у головной фирмы информации о сетях цепочки поставок и межфирменных транзакциях (исследователи отмечают [3], что это также касается информации о налоговых декларациях и налоговой идентификации); в) уменьшение торговых издержек, ускоряющее диверсификацию ресурсов (в частности, речь идет о снижении нетарифных барьеров, а

также, как отмечает К. Хэндли [29], об обеспечении стабильного и открытого режима торговой политики).

Список литературы

1. Ahn J., Dabla Norris E., Duval R., Hu B., Njie L. Reassessing the Productivity Gains from Trade Liberalization // Review of International Economics. – 2019. – Vol. 27 (1). – P. 130–154.
2. Air Passenger Market Analysis. – 2022. – May 4. – URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---may-2022/> (дата обращения: 16.09.2022).
3. Alfaro-Urena A., Manelici I., Vasquez J. P. The Effects of Joining Multinational Supply Chains: New Evidence from Firm-to-Firm Linkages // PEDL Research Papers. – London, 2020.
4. Baldwin R., Freeman R. Risks and Global Supply Chains: What We Know and What We Need to Know // NBER Working Paper. – 2021. – N 29444.
5. Baldwin R., Freeman R. Supply Chain Contagion Waves: Thinking Ahead on Manufacturing ‘Contagion and Reinfection’ from the COVID Concussion // VoxEU. – 2020. – April 1. – URL: <https://voxeu.org/article/covid-concussion-and-supply-chain-contagion-waves>.
6. Baumgartner T., Malik Y., Padhi A. Reimagining Industrial Supply Chains, 2020. – August 11. – URL: <https://www.mckinsey.com/industries/advanced-electronics/our-insights/reimagining-industrial-supply-chains>
7. Berthou A., Stumpner S. Trade under Lockdown // Banque de France Working Paper. – 2022. – N 867.
8. Boehm C. E., Levchenko A. A., Pandalai-Nayar N. The Long and Short (Run) of Trade Elasticities // NBER Working Paper. – 2020. – N 27064.
9. Bonadio B. et al. Global Supply Chains in the Pandemic // Journal of International Economics. – 2021. – Vol. 133. – N 103534.
10. Borchert I., Di Ubaldo M. Deep Services Trade Agreements and Their Effect on Trade and Value Added // Working Paper. – 2021. – N 9608.
11. Bown C. P. The US-China trade war and Phase One agreement // Journal of Policy Modeling. – 2021. – Vol. 43 (4). – P. 805–843.
12. Bradford A. The Brussels Effect. How the European Union Rules the World. – Oxford : Oxford University Press, 2020.
13. Cameron E., Nuzzo J. B., Bell J. A. Global Health Security Index: Building Collective Action and Accountability. Baltimore, MD, 2019.
14. Caselli F. et al. Diversification through Trade // Quarterly Journal of Economics. – 2020. – Vol. 135 (1). – P. 449–502.
15. Cerdeiro D. A., Komaromi A., Liu Y., Saeed M. World Seaborne Trade in Real Time: A Proof of Concept for Building AIS-Based Nowcasts from Scratch // IMF Working Paper. – 2020. – N 20/57.

16. Challenges to International Trade and the Global Economy. Recovery from COVID-19 and Russia's War of Aggression Against Ukraine // *OECD trade Policy Paper*. – 2023. – N 265.
17. Cristea A. Buyer-Seller Relationships in International Trade: Evidence from U.S. States' Exports and Business-Class Travel // *Journal of International Economics*. – 2011. – Vol. 84/2. – P. 207-220.
18. Deere Birkbeck C. Greening International Trade: Pathways Forward. Global Governance Centre and the Forum on Trade, Environment & the SDGs (TESS). – Geneva, 2021. – May.
19. Eaton J., Kortum S., Neiman B., Romalis J. Trade and the Global Recession // *American Economic Review*. – 2016. – Vol. 106 (11). – P. 3401-3438.
20. Elamin N. E. A., Fernandez de Cordoba S. The Trade Impact of Voluntary Sustainability Standards: a Review of Empirical Evidence // *UNCTAD Research Paper*. – 2020. – N 50.
21. Escaith H. Accumulated Trade Costs and their Impact on Domestic and International Value Chains : Global Value Chain Development Report 2017. Measuring and Analyzing The Impact of GVCs on Economic Development, World Bank Group, 2017. – P. 97-117.
22. Eugster J., Jaumotte F., MacDonald M., Piazza R. The Effect of Tariffs in Global Value Chains // *IMF Working Paper*. – 2022. – N WP/22/40.
23. Francois J., Hoekman B. Services Trade and Policy // *Journal of Economic Literature*. – 2010. – Vol. 48/3. – P. 642-692.
24. Freeman R., Lewis J. Gravity Model Estimates of the Spatial Determinants of Trade, Migration and Trade-And-Migration Policies // *Economics Letters*. – 2021. – Vol. 204. – P. 109873.
25. Freund C., Weinhold D. The Effect of the Internet on international trade // *Journal of International Economics*. – 2004. – Vol. 62/1. – P. 171-189.
26. Global Trade Update February 2022. – URL: <https://unctad.org/press-material/global-trade-update-february-2022> (дата обращения: 24.11.2022).
27. Grassnick N., Brümmmer B. Do Voluntary Sustainability Standards Increase Countries' Access to Cocoa Export Markets? *Global Food Discussion Papers*. – 2021. – N 150.
28. Hale T. et al. Variation in Government Responses to COVID-19 // Blavatnik School of Government Working Paper. – 2020. – N 032.
29. Handley K., Limao N., Ludema R. D., Yu Z. Firm Input Choice under Trade Policy Uncertainty // *NBER Working Paper*. – 2020 – N 27910.
30. Heise S. How Did China's COVID-19 Shutdown Affect U.S. Supply Chains? 2020. – May 12. URL: <https://libertystreeteconomics.newyorkfed.org/2020/05/how-did-chinas-covid-19-shutdown-affect-us-supply-chains/> (дата обращения: 24.09.2022).

31. *Hoekman B.* Supply Chains, Mega-Regionals and Multilateralism: A road Map for the WTO. Robert Schuman Centre for Advanced Studies. Research Paper. – 2014. – N 27.
32. *Hummels D. L., Ishii J., Yi K.-M.* The Nature and Growth of Vertical Specialization in World Trade // *Journal of International Economics*. – 2001. – Vol. 54. – P. 75–96.
33. *Industry Statistics Fact Sheet*. – 2022. – June 20. – URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---june-2022---data-tables/> (дата обращения: 16.09.2022).
34. International Tourism Consolidates Its Strong Recovery Despite Growing Challenges // *World Tourism Barometer*. – 2022. – Vol. 20, Issue 4. July.
35. International Trade Statistics: Trends in First Quarter 2022. – Paris, OECD, 2022. – May 24. – URL: <https://www.oecd.org/newsroom/international-trade-statistics-trends-in-first-quarter-2022.htm> (дата обращения: 16.10.2022).
36. *Komaromi A., Cerdeiro D. A., Liu Y.* Supply Chains and Port Congestion around the World // *IMF Working Paper*. – 2022. – N 22/59.
37. *Koopman R., Wang Z., Wei S.-J.* Tracing Value-Added and Double Counting in Gross Exports // *American Economic Review*. – 2014. – Vol. 104 (2). – P. 459–494.
38. *Lafrogne-Joussier R., Martin J., Mejean I.* Supply Shocks in Supply Chains: Evidence from the Early Lockdown in China // *IMF Economic Review*, 2021. – October.
39. *Miroudot S.* Reshaping the Policy Debate on the Implications of COVID-19 for Global Supply Chains // *Journal of International Business Policy*. – 2020. – Vol. 3. – P. 430–442.
40. *Nordås H.* Telecommunications: The Underlying Transport Means for Services Exports // *Trade, Law and Development*. – 2020. – Vol. 12/1. – P. 158–188.
41. *Osnago A., Tan S.* Disaggregating the Impact of the Internet on International Trade // *Working Paper*. – 2016. – No. 7785.
42. *Ponte S., Gereffi G., Raj-Reichert G.* *Handbook on Global Value Chains*. – Northampton, MA : Elgar, 2019.
43. *Rodrik D.* Don't Let Geopolitics Kill the World Economy // *Project Syndicate*. – 2022. – November 10. – URL: <https://www.project-syndicate.org/commentary/us-china-high-tech-trade-restrictions-by-dani-rodrik-2022-11> (дата обращения: 10.11.2022).
44. *Santos Silva, J. Tenreyro S.* The Log of Gravity // *Review of Economics and Statistics*. – 2006. – Vol. 88 (4). – P. 641–658.

45. Sturgeon T., Memedovic O. Mapping Global Value Chains: Intermediate Goods Trade and Structural Change in the World Economy // *UNIDO Working Paper*. – 2010. – N 05.
46. Topalova P., Khandelwal A. Trade Liberalization and Firm Productivity: The Case of India // *The Review of Economics and Statistics*. – 2011. – Vol. 93 (3). – P. 995–1009.
47. Vandenbussche H., Connell W., Simons W. Global Value Chains, Trade Shocks and Jobs: An Application to Brexit // *CESifo Working Paper Series*. – 2019. – N 7473.
48. Voluntary Sustainability Standards in International Trade. – New York ; Geneva, 2022.
49. World Economic Outlook 2022: War Sets Back the Global Recovery. – Washington, DC, 2022. – April.

References

1. Ahn J., Dabla Norris E., Duval R., Hu B., Njie L. Reassessing the Productivity Gains from Trade Liberalization. *Review of International Economics*, 2019, Vol. 27 (1), pp. 130–154.
2. Air Passenger Market Analysis, 2022, May 4. Available at: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---may-2022/> (accessed 16.09.2022).
3. Alfaro-Urena A., Manelici I., Vasquez J. P. The Effects of Joining Multinational Supply Chains: New Evidence from Firm-to-Firm Linkages. *PEDL Research Papers*, 2020, December.
4. Baldwin R., Freeman R. Risks and Global Supply Chains: What We Know and What We Need to Know. *NBER Working Paper*, 2021, 29444.
5. Baldwin R., Freeman R. Supply Chain Contagion Waves: Thinking Ahead on Manufacturing ‘Contagion and Reinfection’ from the COVID Concussion. *VoxEU*, 2020, April 1. Available at <https://voxeu.org/article/covid-concussion-and-supply-chain-contagion-waves>.
6. Baumgartner T., Malik Y., Padhi A. Reimagining Industrial Supply Chains, 2020, August 11. Available at: <https://www.mckinsey.com/industries/advanced-electronics/our-insights/reimagining-industrial-supply-chains>
7. Berthou A., Stumpner S. Trade under Lockdown. *Banque de France Working Paper*, 2022, No. 867.
8. Boehm C. E., Levchenko A. A., Pandalai-Nayar N. The Long and Short (Run) of Trade Elasticities. *NBER Working Paper*, 2020, No. 27064.
9. Bonadio B. et al. Global Supply Chains in the Pandemic. *Journal of International Economics*, 2021, Vol. 133, No. 103534.
10. Borchert I., Di Ubaldo M. Deep Services Trade Agreements and Their Effect on Trade and Value Added. *Working Paper*, 2021, No. 9608.

11. Bown C. P. The US-China trade war and Phase One agreement. *Journal of Policy Modeling*, 2021, Vol. 43 (4), pp. 805–843.
12. Bradford A. The Brussels Effect. How the European Union Rules the World. Oxford, Oxford University Press, 2020.
13. Cameron E., Nuzzo J. B., Bell J. A. Global Health Security Index: Building Collective Action and Accountability. Baltimore, MD, 2019.
14. Caselli F. et al. Diversification through Trade. *Quarterly Journal of Economics*, 2020, Vol. 135 (1), pp. 449–502.
15. Cerdeiro D. A., Komaromi A., Liu Y., Saeed M. World Seaborne Trade in Real Time: A Proof of Concept for Building AIS-Based Nowcasts from Scratch, *IMF Working Paper*, 2020, No. 20/57.
16. Challenges to International Trade and the Global Economy. Recovery from COVID-19 and Russia's War of Aggression Against Ukraine. OECD Trade Policy Paper, 2023, No. 265.
17. Cristea A. Buyer-Seller Relationships in International Trade: Evidence from U.S. States' Exports and Business-Class Travel. *Journal of International Economics*, 2011, Vol. 84/2, pp. 207–220.
18. Deere Birkbeck C. Greening International Trade: Pathways Forward. Global Governance Centre and the Forum on Trade, Environment & the SDGs (TESS). Geneva, 2021, May.
19. Eaton J., Kortum S., Neiman B., Romalis J. Trade and the Global Recession. *American Economic Review*, 2016, Vol. 106 (11), pp. 3401–3438.
20. Elamin N. E. A., Fernandez de Cordoba S. The Trade Impact of Voluntary Sustainability Standards: a Review of Empirical Evidence. *UNCTAD Research Paper*, 2020, No. 50.
21. Escaith H. Accumulated Trade Costs and their Impact on Domestic and International Value Chains. Global Value Chain Development Report 2017. Measuring and Analyzing The Impact of GVCs on Economic Development, World Bank Group, 2017, pp. 97–117.
22. Eugster J., Jaumotte F., MacDonald M., Piazza R. The Effect of Tariffs in Global Value Chains. *IMF Working Paper*, 2022, No. WP/22/40.
23. Francois J., Hoekman B. Services Trade and Policy. *Journal of Economic Literature*, 2010, Vol. 48/3, pp. 642–692.
24. Freeman R., Lewis J. Gravity Model Estimates of the Spatial Determinants of Trade, Migration and Trade-And-Migration Policies. *Economics Letters*, 2021, Vol. 204, P. 109873.
25. Freund C., Weinhold D. The Effect of the Internet on international trade. *Journal of International Economics*, 2004, Vol. 62/1, pp. 171–189.
26. Global Trade Update February 2022. Available at <https://unctad.org/press-material/global-trade-update-february-2022> (accessed 24.11.2022).
27. Grassnick N., Brümmer B. Do Voluntary Sustainability Standards Increase Countries' Access to Cocoa Export Markets? *Global Food Discussion Papers*, 2021, No. 150.

28. Hale T. et al. Variation in Government Responses to COVID-19. *Blavatnik School of Government Working Paper*, 2020, No. 032.
29. Handley K., Limao N., Ludema R. D., Yu Z. Firm Input Choice under Trade Policy Uncertainty. *NBER Working Paper*, 2020, No. 27910.
30. Heise S. How Did China's COVID-19 Shutdown Affect U.S. Supply Chains? 2020, May 12. Available at: <https://libertystreeteconomics.newyorkfed.org/2020/05/how-did-chinas-covid-19-shutdown-affect-us-supply-chains/> (accessed 24.09.2022).
31. Hoekman B. Supply Chains, Mega-Regionals and Multilateralism: a road Map for the WTO. Robert Schuman Centre for Advanced Studies. *Research Paper*, 2014, No. 27.
32. Hummels D. L., Ishii J., Yi K.-M. The Nature and Growth of Vertical Specialization in World Trade. *Journal of International Economics*, 2001, Vol. 54, pp. 75–96.
33. Industry Statistics Fact Sheet, 2022, June 20. Available at: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---june-2022---data-tables/> (accessed 16.09.2022).
34. International Tourism Consolidates Its Strong Recovery Despite Growing Challenges. *World Tourism Barometer*, 2022, Vol. 20, Issue 4, July.
35. International Trade Statistics: Trends in First Quarter 2022. Paris, OECD, 2022, May 24. Available at: <https://www.oecd.org/newsroom/international-trade-statistics-trends-in-first-quarter-2022.htm> (accessed 16.10.2022).
36. Komaromi A., Cerdeiro D. A., Liu Y. Supply Chains and Port Congestion around the World. *IMF Working Paper*, 2022, No. 22/59.
37. Koopman R., Wang Z., Wei S.-J. Tracing Value-Added and Double Counting in Gross Exports. *American Economic Review*, 2014, Vol. 104 (2), pp. 459–494.
38. Lafrogne-Joussier R., Martin J., Mejean I. Supply Shocks in Supply Chains: Evidence from the Early Lockdown in China. *IMF Economic Review*, 2021, October.
39. Miroudot S. Reshaping the Policy Debate on the Implications of COVID-19 for Global Supply Chains. *Journal of International Business Policy*, 2020, Vol. 3, pp. 430–442.
40. Nordås H. Telecommunications: The Underlying Transport Means for Services Exports. *Trade, Law and Development*, 2020, Vol. 12/1, pp. 158–188.
41. Osnago A., Tan S. Disaggregating the Impact of the Internet on International Trade. *Working Paper*, 2016, No. 7785.
42. Ponte S., Gereffi G., Raj-Reichert G. *Handbook on Global Value Chains*. Northampton, MA, Elgar, 2019.
43. Rodrik D. Don't Let Geopolitics Kill the World Economy. *Project Syndicate*, 2022, November 10. Available at: <https://www.project-syndicate.org>.

[org/commentary/us-china-high-tech-trade-restrictions-by-dani-rodrik-2022-11](http://www.econometrics.ru/Commentary/us-china-high-tech-trade-restrictions-by-dani-rodrik-2022-11) (accessed 10.11.2022).

44. Santos Silva, J. Tenreyro S. The Log of Gravity. *Review of Economics and Statistics*, 2006, Vol. 88 (4), pp. 641–658.

45. Sturgeon T., Memedovic O. Mapping Global Value Chains: Intermediate Goods Trade and Structural Change in the World Economy. *UNIDO Working Paper*, 2010, No. 05.

46. Topalova P., Khandelwal A. Trade Liberalization and Firm Productivity: The Case of India. *The Review of Economics and Statistics*, 2011, Vol. 93 (3), pp. 995–1009.

47. Vandenbussche H., Connell W., Simons W. Global Value Chains, Trade Shocks and Jobs: An Application to Brexit. *CESifo Working Paper Series*, 2019, No. 7473.

48. Voluntary Sustainability Standards in International Trade. New York, Geneva, 2022.

49. World Economic Outlook 2022: War Sets Back the Global Recovery. Washington, DC, 2022, April.

Сведения об авторе

Евгений Николаевич Смирнов
доктор экономических наук, профессор,
и.о. заведующего кафедрой мировой
экономики и международных
экономических отношений ГУУ.
Адрес: ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления», 109542,
Москва, Рязанский проспект, д. 99.
E-mail: Smirnov_en@mail.ru

Information about the author

Evgenii Nikolayevich Smirnov
Doctor of Economics, Professor,
Acting Head of World Economy
and International Economic Relations
Department of SUM.
Address: State University of Management,
99 Ryazan Avenue, Moscow,
109542, Russian Federation.
E-mail: Smirnov_en@mail.ru