

**УДК 504.03**

ПОЛУЕСОВА Е. В., студент гр. РИМ-140903 (УрФУ)  
г. Екатеринбург

**ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ТОРГОВЛИ КАК ФАКТОР ВЛИЯНИЯ НА  
ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ОБСТАНОВКУ**

В условиях глобализации и стремительного развития международной торговли диверсификация торговых потоков становится важным аспектом экономической стратегии многих стран. Однако, несмотря на очевидные экономические преимущества, данный процесс может иметь значительные негативные последствия для экологической обстановки как в отдельных регионах, так и на Земле в целом. Увеличение объемов торговли, расширение ассортимента товаров и услуг, рост транспортных перевозок — это факторы, которые приводят к повышению уровня загрязнения окружающей среды, истощению природных ресурсов и разрушению экосистем.

Данная статья направлена на анализ влияния диверсификации торговли на экологическую устойчивость. В работе рассматриваются механизмы, посредством которых торговая диверсификация может способствовать ухудшению экологической ситуации. При этом целью данного исследования является не только выявление негативных последствий диверсификации торговли, но и предложение возможных путей минимизации этих воздействий через внедрение устойчивых практик и технологий. В конечном итоге понимание взаимосвязи между торговлей и экологией является ключевым для разработки эффективных стратегий, направленных на достижение баланса между экономическим развитием и охраной окружающей среды.

В данной работе используется следующее определение диверсификации экспорта: диверсификация экспорта — это процесс расширения товарной структуры вывоза продукции за границу за счёт увеличения количества видов товаров и услуг, производимых внутри страны.

Многие государства активно стремятся разнообразить свои экспортные товары, и тому есть ряд веских причин:

- расширение ассортимента экспорта имеет огромное значение для роста экономики и её стабильности;
- увеличение числа товаров, поставляемых за рубеж, снижает зависимость от ограниченного числа продуктов и/или рынков;
- разнообразный экспорт делает экономику менее уязвимой перед внешними потрясениями в отдельных отраслях;
- диверсификация экспорта стимулирует внедрение новых продуктов и выход на новые рынки, что, в свою очередь, способствует развитию инноваций и предпринимательства [1].

Рассмотрим факторы влияния диверсификации торговли на экологическую обстановку. Диверсификация торговли каждой страны напрямую связана

с разнообразием товаров и услуг, которые эта страна экспортирует или импортирует. Данный фактор может оказывать влияние на состояние окружающей среды несколькими способами:

1. Изменение землепользования: если страна начинает экспортировать новые товары, которые так или иначе требуют определенных типов земли (а это, например, сельскохозяйственные культуры или древесина), то такой процесс может привести к преобразованию земель с целью удовлетворения новых потребностей. В конечном счёте это может привести к уничтожению естественных экосистем и угрожать биоразнообразию.

2. Промышленное загрязнение: если страна начинает экспортировать товары, требующие интенсивного промышленного производства (например, автомобили или электронику), то это может привести к увеличению выбросов вредных веществ в атмосферу и воду, что также негативно скажется на окружающей среде.

3. Энергетическое потребление: некоторые виды экспорта требуют большого количества энергии для производства (таковы, например, сталь или цемент), что может увеличить общее энергопотребление страны и привести к увеличению выбросов парниковых газов.

4. Загрязнение от транспорта: увеличение объема торговли способно привести к росту транспортного потока, за чем, в свою очередь, может последовать усиление выбросов от транспортных средств.

5. Конкуренция за природные ресурсы: если страна начинает экспортировать товары, которые конкурируют за ограниченные природные ресурсы (например, рыбу или нефть), то это может привести к чрезмерному использованию таких ресурсов и последующему ухудшению состояния окружающей среды.

Важно отметить различие между влиянием объема торговли и влиянием диверсификации торговли. Объем торговли относится к общему количеству товаров и услуг, которые страна экспортирует или импортирует, в то время как диверсификация торговли относится к разнообразию этих товаров и услуг. Таким образом, влияние объема торговли на экологическую обстановку связано с общим воздействием всей торговли как таковой, т.е. независимо от того, насколько разнообразны предоставляемые товары и услуги. Последствия этого процесса могут включать в себя увеличение общего энергопотребления, выбросов парниковых газов и загрязнения от транспорта. В то же время влияние диверсификации торговли на состояние окружающей среды связано в первую очередь с изменениями в типе товаров и услуг, которые страна экспортирует или импортирует. Кроме прочего, широкий спектр экспортируемых товаров может, к примеру, увеличить уязвимость страны к загрязнению, ведь государству необходимо продумывать эффективные законы по сохранению окружающей среды для всех типов производства. Значит, чем больше разнообразие товаров и услуг, тем больше усилий требуется для сохранения природы.

На данный момент существует два противоречивых взгляда на связь диверсификации экспорта и окружающей среды: Гипотеза Pollution Haven (РНН) и Гипотеза Портера (РН). Рассмотрим каждую из них подробнее.

Итак, РНН утверждает, что миграция грязных производств из развитых стран происходит через торговлю и прямые иностранные инвестиции: развивающиеся страны в этом плане имеют сравнительное преимущество по издержкам из-за низкого уровня контроля за загрязнением окружающей среды [2]. Вследствие этого развивающиеся страны специализируются на экспорте более грязных для окружающей среды товаров, а развитые страны – наоборот, более чистых. Таким образом, если исходить из тезисов РНН, развивающиеся страны становятся прибежищем грязного производства, организуемого развитыми странами. Существует множество исследований, подтверждающих данную гипотезу [3; 4], но в то же время находятся и противники теории [5; 6].

Основные аргументы против РНН выделил Fozia Latif Gill et al. Перечислим их ниже.

- противоречие теории капитала и труда (KLN);
- противоречие гипотезе «зеленой гавани»;
- компании из высокоразвитых стран предпочитают инвестировать в страны с четко ограниченными правилами и эффективным их исполнением, при этом страны с нестрогим экологическим регулированием имеют слабую правовую систему;
- РНН не учитывает динамические факторы сравнительного преимущества страны (инновации, технологии, доступ на рынок и др.);
- противоречие гипотезе Портера [7].

В отличие от РНН, РН утверждает, что более жесткие экологические нормы в стране производителя стимулируют фирмы к внедрению инноваций и интенсификации роста производительности, тем самым предотвращая «бегство» фирмы за границу. Эта гипотеза была разработана Майклом Э. Портером [8] и доработана Майклом Э. Портером и Клаасом ван дер Линде [9]. Впоследствии из-за неоднозначности этой теории было разработано три версии ключевой гипотезы. Слабая версия предполагает, что экологическая политика стимулирует инновации; сильная версия утверждает, что экологическая политика ведет к повышению общей производительности фирм; узкая версия подчёркивает, что инновации и рост производительности более вероятны при рыночной политике. Опираясь на РН, можно утверждать, что свободная торговля способна негативно влиять на выбросы парниковых газов, способствуя распространению экологически грязных производств в развивающиеся страны, вследствие чего экспорт грязных товаров из развивающихся стран может увеличиться.

РН имеет неоднозначную оценку в литературе. Чаще исследователи рассматривают РН с позиции её сильной и слабой версий. Существуют и исследования, доказывающие РН [10; 11], и работы, опровергающие её [12]. Основным недостатком гипотезы, который часто выделяют исследователи, состоит в том, что она рассматривает общее влияние торговли на экологическую обстановку,

в то время как конкретные отрасли исследований необходимо разделять. Кроме того, в работах, доказывающих РН, отсутствует межстрановой аспект.

Таким образом, РНН и РН рассматривают два противоположных варианта реакции фирм на жесткие экологические нормы: бегство в другую страну и использование менее экологичных средств для производства — или инвестирование в более экологичные технологии. Обе гипотезы оцениваются исследователями неоднозначно.

На основе вышеизложенного анализа в данной работе были рассмотрены основные пути по снижению воздействия диверсификации торговли на экологический след. Их разбор приведен далее.

Во-первых, важно подчеркнуть, что развитым странам следует помогать развивающимся в борьбе с загрязнением окружающей среды. Согласно принципу CBDR, развитые страны должны оказывать помощь развивающимся странам в борьбе с экологическими проблемами, учитывая более низкий уровень экономического развития последних, равно как и их зачастую меньшие возможности для внедрения «зеленых» технологий. Однако, несмотря на этот принцип, некоторые развитые страны продолжают переносить «грязные» производства в развивающиеся страны, создавая так называемые «загрязненные гавани». Это явление известно как гипотеза Pollution Haven (рассмотрена выше), которая противоречит духу принципа CBDR. В связи с этим можно констатировать, что, хотя некоторые развитые страны могут формально следовать принципу CBDR, многие из них не всегда соблюдают его дух, продолжая переносить «грязные» производства в развивающиеся страны [13]. Стоит подчеркнуть повторно: развитые страны, обладая большими финансовыми и технологическими ресурсами, могут и должны оказывать помощь развивающимся странам в борьбе с экологическими проблемами. Это обусловлено несколькими причинами: их историческим вкладом в загрязнение окружающей среды, наличием технологий и знаний для решения экологических проблем, возможностью предоставления финансовой поддержки, а также способностью не только помочь в создании и укреплении экологических институтов и законодательства, но и послужить примером для развивающихся стран.

Во-вторых, необходимостью является также и внедрение основных положений о защите окружающей среды в региональные торговые соглашения (РТС). Данное мероприятие способно привести к таким положительным последствиям, как: более строгое соблюдение странами экологических стандартов; инвестирование в экологически чистые производства для повышения конкурентоспособности на мировом рынке; обмен опытом в отношении экологии; снижение спроса на товары, производство которых оказывает значительное негативное воздействие на окружающую среду.

В-третьих, следует рассмотреть введение дополнительных налогов на импорт «грязных» товаров, а также решить вопрос о применении других финансовых инструментов. Примером успешной реализации этого мероприятия может служить механизм пограничной углеродной корректировки (Carbon

Border Adjustment Mechanism, CBAM), который подразумевает введение дополнительных плат для импортеров товаров, связанных с наиболее загрязняющими окружающую среду производствами [14]. Введение CBAM может рассматриваться как попытка противодействия «Pollution Haven», поскольку этот механизм направлен на компенсацию углеродного следа импортируемых товаров. Таким образом, CBAM стремится создать равные условия для производителей как внутри ЕС, так и за его пределами, устраняя потенциальное преимущество, которое могли бы получить производители, инвестирующие в страны с менее строгими экологическими стандартами.

#### Список литературы:

1. K Cadot, O., Strauss-kahn, V. & Carrere, C. (2011). Export diversification: what's behind the hump? Review of Economics and Statistics. 10.1162/REST\_a\_00078.
2. Copeland, B.R. & Taylor, M.S. (2017). North-South Trade and the Environment. Journal of Economic Literature. 10.4324/9781315201986-17.
3. Shen, J., Liu, W. & Chu, J.. (2019). Does migration of pollution-intensive industries impact environmental efficiency? Evidence supporting "Pollution Haven Hypothesis". Journal of Environmental Management. 10.1016/j.jenvman.2019.04.072.
4. Murshed, M. (2023). An empirical re-investigation for verifying the pollution haven hypothesis concerning the foreign direct investment-carbon intensity nexus: Contextual evidence from BRICS. Environmental Challenges. <https://doi.org/10.1016/j.envc.2023.100793>.
5. Jiang, W., Cole, M., Sun, J. & Wang, S. (2022). Innovation, carbon emissions and the pollution haven hypothesis: Climate capitalism and global re-interpretations. Journal of Environmental Management. 10.1016/j.jenvman.2022.114465.
6. Yang, J., Guo, H., Liu, B., Shi, R., Zhang, B. & Ye, W. (2018). Environmental Regulation and the Pollution Haven Hypothesis: Do Environmental Regulation Measures Matter?. Journal of Cleaner Production. 202. 10.1016/j.jclepro.2018.08.144.
7. Gill, F., Viswanathan, K.K., Karim & Mohd Zaini Abd. (2018). The critical review of the pollution haven hypothesis. International Journal of Energy Economics and Policy.
8. Porter, M.E. (1991). America's Green Strategy. Scientific American. <http://dx.doi.org/10.1038/scientificamerican0491-168>.
9. Porter, M.E. & Claas van der Linde (1995). Toward a New Conception of the Environment-Competitiveness Relationship. Journal of Economic Perspectives. 10.1257/jep.9.4.97.
10. Rubashkina, Y., Galeotti, M. & Verdolini, E. (2014). Environmental Regulation and Competitiveness: Empirical Evidence on the Porter Hypothesis from European Manufacturing Sectors. SSRN Electronic Journal. 10.2139/ssrn.2504425.
11. Zhang, Y., Zeng, S., Wu, Q., Fu, J. & Li, T. (2023). A study on the impact of

the carbon emissions trading policy on the mining industry based on Porter hypothesis. Resources Policy.

<https://ideas.repec.org/a/eee/jrpoli/v87y2023ipbs0301420723010607.html>.

12. Wenjian, H., Tan, L., Liu, Z. & Zhang, H. (2020). Property Rights Protection, Environmental Regulation and Corporate Financial Performance: Revisiting the Porter Hypothesis. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3740853>.

13. Ladly, S. (2012). Border carbon adjustments, WTO-law and the principle of common but differentiated responsibilities. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 10.1007/s10784-011-9153-y.

14. Carbon Border Adjustment Mechanism. – Текст: электронный // European Commission: [сайт] – URL: [https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism\\_en#cbam-definitive-regime-from-2026](https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism_en#cbam-definitive-regime-from-2026) (дата обращения 10.05.2024).