

А.Ю.СУЧКОВ

СЫРЬЕВЫЕ РЕСУРСЫ
И
РЕГИОНАЛЬНЫЕ
СВЯЗИ
ТИХООКЕАНСКИХ
СТРАН



АКАДЕМИЯ НАУК
ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО
ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕ

А.Ю.СУЧКОВ

СЫРЬЕВЫЕ РЕСУРСЫ
И
РЕГИОНАЛЬНЫЕ
СВЯЗИ
ТИХООКЕАНСКИХ
СТРАН



ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»
ГЛАВНАЯ РЕДАКЦИЯ ВОСТОЧНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
МОСКВА 1985

Ответственный редактор
К. В. Малаховский

В книге исследуется система отношений в области минерального сырья в масштабах Тихоокеанского региона. Анализируется структура производства и использования неэнергетического минерального сырья в бассейне Тихого океана, вскрываются причины активизации региональных связей в данной области, исследуются формы их развития.

С $\frac{0604000000-180}{013(02)-85}$ 80-85

© Главная редакция восточной литературы
издательства «Наука», 1985.

ВВЕДЕНИЕ

Одна из актуальных задач, стоящих перед советской экономической наукой, — изучение и теоретическое осмысление особенностей современного развития мирового капиталистического хозяйства. Научно-техническая революция, давшая мощный толчок развитию производительных сил общества, способствовала интернационализации хозяйственной жизни, росту общественного производства в международном масштабе. Концентрация производства, специализация, углубление международного разделения труда, вызванные НТР, сопровождались быстрым расширением международных экономических связей.

В отдельных регионах, где межгосударственные связи превращаются в важный элемент функционирования отдельных хозяйств, происходит постепенное переплетение национальных процессов воспроизводства, складывается единый хозяйственный комплекс. В связи с формированием этого качественно нового хозяйственного организма координация экономической деятельности отдельных государств становится все более необходимой. При наличии соответствующих политических предпосылок она ведет к образованию наднациональной надстройки, призванной содействовать интеграционному процессу. Диалектическое единство экономики и политики не означает, что соотношение этих двух сторон остается неизменным. Напротив, они находятся в постоянном движении, которое определяет многообразие форм реализации интеграционных тенденций. И если в одних регионах экономическая основа интеграции получает адекватное политико-правовое выражение, то в других — высокая степень интеграционного сближения на частномонополистическом уровне лишь слабо обозначается на уровне межгосударственных отношений. Конкретные формы проявления интеграционных тенденций и их глубина в отдельных регионах мира зависят от соотношения ряда объективных и субъективных факторов,

которые сами подвергаются довольно существенным изменениям.

Важное значение при образовании очагов капиталистической интеграции имеет географическая близость отдельных стран. Наибольшее развитие интеграционные процессы получили в географически компактном районе Западной Европы. В то же время развитие производительных сил общества, средств транспорта и связи делает возможным тесное экономическое взаимодействие между государствами, разделенными тысячами километров. Для некоторых стран такое взаимодействие жизненно необходимо, так как географическая близость далеко не всегда предполагает экономическую близость территориально соседствующих национальных хозяйств. Научно-техническая революция ослабила негативное воздействие такого фактора, как географическая отдаленность, обеспечила материальную основу для развития интеграционных процессов между странами, расположенными на большом расстоянии друг от друга.

Не последнюю роль в формировании региональных интеграционных комплексов играет система исторически сложившихся взаимосвязей. Эволюция мировой капиталистической системы хозяйства, неравномерность развития ее частей, возникновение новых центров силы подчас ведут к изменению этой системы. В некоторых районах, где достаточно сильны центростремительные тенденции, оптимизация экономической структуры может вызвать ломку традиционно сложившейся системы взаимосвязей отдельных стран и способствовать становлению новой системы, отвечающей современному этапу интернационализации производства и капитала.

Изменения, происходящие в мировом капиталистическом хозяйстве, ведут к появлению интеграционных тенденций в различных зонах мира, возникновению новых очагов интеграционного сближения, что, в свою очередь, воздействует на само это хозяйство. Изучение таких процессов уже на начальных их стадиях, выяснение факторов, влияющих на становление международных хозяйственных комплексов в отдельных районах мира, чрезвычайно важно как для анализа существующего положения, так и для оценки перспектив развития мировой экономики.

В последние годы внимание многих исследователей все более привлекают экономические и связанные с ними политические процессы, происходящие в Тихоокеан-

ском регионе. В 60—70-е годы XX в. Тихоокеанский регион стал одной из наиболее динамично развивающихся зон мирового капиталистического хозяйства. Значительно вырос экономический потенциал стран Тихоокеанского бассейна. Увеличение масштабов производства сопровождалось углублением международного разделения труда в рамках региона. Опережающими среднемировыми темпами росла внешнеэкономическая активность тихоокеанских государств. Расширение торговых, инвестиционных, технологических связей способствовало сближению национальных хозяйств.

Роль, которую тихоокеанская зона стала играть в мировом капиталистическом хозяйстве, интенсификация внутрорегиональных связей заставили многих исследователей говорить о начале «тихоокеанской эры». С конца 60-х годов в академических и деловых кругах стран региона широкое распространение получила идея «тихоокеанского сообщества». Ученые Японии, Австралии и США выдвинули ряд концепций, касающихся создания региональной интеграционной группировки. Несмотря на оговорки относительно открытого характера будущего «сообщества», в этих концепциях предусматривалось участие в подобной организации тихоокеанских стран с рыночной экономикой, в наибольшей степени вовлеченных в систему тихоокеанских хозяйственных связей: «развитой пятерки» (Японии, США, Канады, Австралии и Новой Зеландии), развивающихся государств — членов АСЕАН и так называемых «новых индустриальных стран» — Южной Кореи, Тайваня, Гонконга, Сингапура.

В эти же годы было положено начало регулярным встречам представителей стран Тихоокеанского бассейна, на которых рассматривались перспективы создания «сообщества». Встречи, а также совместные исследования в этой области получили широкую поддержку со стороны правительств Японии, Австралии, США. Параллельно с обсуждением теоретических проблем региональных экономических отношений устанавливались регулярные контакты между представителями деловых кругов. В 1967 г. был создан Экономический совет Тихоокеанского бассейна — консультативный орган, включающий в настоящее время более 400 крупнейших промышленных, финансовых и торговых корпораций стран региона. По решению совета в начале 70-х годов была организована частная компания для финансовой и инвестиционной деятельности в Азии. Расширение неправи-

тельственных контактов сопровождалось укреплением межгосударственных связей. Были заключены договоры о сотрудничестве между Японией и Канадой, Японией и Австралией. Тесные межгосударственные отношения установились между Австралией и Новой Зеландией, подписавшими соглашение о свободной торговле. Эти двусторонние инициативы подготовили почву для официального обсуждения идей регионализма.

К концу 70-х годов идея «тихоокеанского сообщества» начала распространяться в правительственных кругах крупнейших стран бассейна Тихого океана. Возможность создания региональной организации рассматривалась во время официальных встреч глав правительств капиталистических государств региона, во время визитов руководителей Австралии и Японии в государства Юго-Восточной Азии, на заседаниях министров иностранных дел стран — членов АСЕАН и министров стран «развитой пятерки».

Определенным этапом в разработке планов создания «тихоокеанского сообщества» стал Международный семинар, проходивший в Канберре в сентябре 1980 г. В его работе приняли участие представители научных, деловых и правительственных кругов стран региона. Для координации дальнейших действий был учрежден Постоянный тихоокеанский комитет сотрудничества. Комитет — неправительственный орган, однако он достаточно тесно связан с официальными кругами тихоокеанских государств, что дает основание рассматривать его как зародыш возможного регионального межнационального института.

Однако на пути реализации идеи «тихоокеанского сообщества» стоят серьезные препятствия. Различны уровни социально-экономического развития стран региона, подчас противоположны их внешнеэкономические интересы. Неодинаковые цели преследуют развитые капиталистические государства, выступающие инициаторами создания «сообщества». С недоверием относятся к этой идее развивающиеся страны Тихого океана, которые считают, что региональная группировка может стать механизмом, направленным на закрепление их зависимого положения в системе международного капиталистического разделения труда.

Вместе с тем регионализация внешнеэкономических связей стран Тихого океана, усиление взаимозависимости, растущее взаимодействие национальных процессов

воспроизводства — объективная основа формирования тихоокеанского хозяйственного комплекса, которое может внести значительные структурные изменения в существующую систему мирового капиталистического хозяйства, повлиять на соотношение сил между отдельными его центрами.

При подготовке данной работы автор опирался на исследования советских специалистов В. И. Иванова, В. П. Лукина, А. Б. Парканского, Ю. С. Столярова, В. Б. Якубовского, посвященные проблемам международных отношений в бассейне Тихого океана, формированию тихоокеанского хозяйственного комплекса, возникновению и эволюции идеи «тихоокеанского сообщества». В работах этих авторов дается обобщающий анализ экономических, а также политических аспектов региональных отношений, выявляется место отдельных стран в системе тихоокеанских связей. Однако масштабность проблем делает необходимым анализ отдельных факторов регионального хозяйственного развития, изучение различных сфер экономического взаимодействия стран Тихоокеанского бассейна.

В настоящее время особую актуальность приобретают исследования глобальных проблем развития: энергетической, сырьевой, экологической, которые в условиях господства капиталистических производственных отношений принимают форму структурных кризисов, оказывают глубокое воздействие на всю мировую капиталистическую экономику. И хотя глобальные проблемы обладают всеобщим характером, в отдельных частях мирового хозяйства они имеют свою специфику. Обострение глобальных проблем является стимулом для наращивания коллективных усилий, координации действий стран региона. Поэтому вполне закономерно, что при разработке планов «тихоокеанского сообщества» этим проблемам уделяется первостепенное внимание.

На формирование тихоокеанского сектора мирового капиталистического хозяйства большое влияние оказал и продолжает оказывать сырьевой кризис. В странах региона сосредоточены огромные запасы почти всех важнейших видов нетопливного сырья. Некоторые тихоокеанские государства являются крупнейшими в капиталистическом мире производителями и экспортерами сырьевых товаров. Другие страны, напротив, находятся в полной зависимости от внешних поставок. Взаимодополняемость экономических интересов в области сырья создает осно-

ву для активизации региональных отношений. Бурное развитие средств транспорта, вызванное научно-технической революцией, создало необходимые предпосылки для расширения «сырьевых связей» в масштабах Тихоокеанского бассейна.

Региональные экономические связи в области минерального сырья — один из важнейших аспектов отношений между развитыми капиталистическими и развивающимися странами бассейна Тихого океана. Это отличает тихоокеанскую зону от других зон мирового капиталистического хозяйства, например от западноевропейской, где сырьевая проблема решается на уровне взаимоотношений Западной Европы с третьими странами, в первую очередь развивающимися, а не на уровне внутрирегиональных отношений. И дело не только в том, что в Тихоокеанский регион входят как развитые капиталистические, так и развивающиеся государства. Сырьевой кризис, будучи кризисом сложившейся системы международного капиталистического разделения труда, привел к ускоренному развитию добывающих отраслей, углублению сырьевой специализации некоторых развитых капиталистических стран, например Австралии и Канады, расположенных именно в Тихоокеанском бассейне. Поэтому региональные хозяйственные отношения — это связи не только между развитыми капиталистическими державами и развивающимися государствами, но в первую очередь между развитыми тихоокеанскими странами. Это — важнейшая отличительная черта сырьевого хозяйства региона, которое представляет собой сложное переплетение отношений в области минерального сырья, носящих неокOLONиальный характер, и отношений, сложившихся на базе углубления международного разделения труда на равноправной основе, насколько это возможно в условиях господства капиталистических производственных отношений.

Автор настоящей работы попытался комплексно исследовать взаимосвязи в области минерального сырья как одной из наиболее важных сфер экономического взаимодействия стран Тихоокеанского региона. Сырьевые ресурсы большой группы латиноамериканских государств, расположенных в Тихоокеанском бассейне, автор счел возможным не рассматривать, так как в экономическом отношении связь этих стран с тихоокеанской зоной мирового капиталистического хозяйства и их влияние на происходящие там процессы пока невелики.

Глава I

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ В БАССЕЙНЕ ТИХОГО ОКЕАНА

Еще в середине прошлого столетия К. Маркс и Ф. Энгельс писали, что Тихий океан «будет играть такую же роль, какую теперь играет Атлантический океан, а в древности и в средние века Средиземное море,— роль великого водного пути для мировых сношений» [1, с. 233].

В 60—70-е годы значительно увеличилась хозяйственная мощь государств бассейна Тихого океана, особенно его западной части (табл. 1). Ведущую роль здесь играет Япония, темпы роста ВВП которой в 60-х годах более чем в 2 раза превосходили средние показатели всех несоциалистических стран. В конце 60-х годов по объему ВВП Япония вышла на второе (после США) место в капиталистическом мире. И хотя в результате кризиса мирового капиталистического хозяйства в последующее десятилетие эти темпы снизились вдвое, они тем не менее значительно превосходили средние показатели для развитых капиталистических стран. Бурное промышленное развитие Японии, формирование в западной части Тихого океана нового центра межимпериалистического соперничества оказали глубокое влияние на всю систему региональных экономических отношений.

Значительно выше среднего уровня были темпы экономического роста развивающихся государств и территорий Восточной и Юго-Восточной Азии. Темпы экономического развития Южной Кореи, Тайваня, Гонконга и Сингапура в 60—70-е годы были одними из самых высоких в мире. Ускоренный процесс индустриализации, основанный на всемерном привлечении иностранного капитала, сделал обрабатывающую промышленность стержнем экономического развития «новых индустриальных стран». Доля этой отрасли хозяйства в струк-

туре ВВП Южной Кореи выросла с 1960 по 1980 г. с 17 до 29%, Тайвань — с 10 до 34%, Гонконга — с 15 до 25%, Сингапура — с 12 до 28% [30, 1979; 24, 1981, № 10—12]. Причем если первоначально развитие обрабатывающего сектора промышленности было связано с производством текстиля, одежды и обуви, то в 70-е годы — с производством бытовой радиотехники, электроники, химической промышленности, с металлургией, судостроением. Вырос в «новых индустриальных странах» уровень дохода на душу населения. Сингапур по этому показателю занимает второе место в Азии после Японии (не считая ближневосточных экспортеров нефти), за ним следует Гонконг.

Существенных успехов в деле индустриализации добились развивающиеся государства Юго-Восточной

Таблица 1

Среднегодовые темпы роста ВВП и внешней торговли стран и территорий Тихоокеанского региона (в постоянных ценах)*, %

Страны и территории	1960—1970 гг.			1970—1980 гг.		
	ВВП	экспорт	импорт	ВВП	экспорт	импорт
Развитые капиталистические страны	4,9	9,6	9,7	3,3	18,8	19,5
В том числе:						
США	4,0	17,4	10,7	3,2	18,0	21,0
Канада	5,2	11,1	9,9	4,0	14,7	15,6
Япония	10,8	6,1	13,4	4,6	20,8	22,0
Австралия	5,2	7,3	7,4	2,8	16,0	16,9
Новая Зеландия	3,8	4,0	3,1	2,0	14,7	15,1
Развивающиеся страны и территории	5,3	6,9	6,2	5,7	26,0	23,9
Государства-члены						
АСЕАН	5,6	4,3	6,2	7,4	27,3	23,6
Индонезия	3,9	1,7	2,9	7,6	35,3	26,4
Малайзия	5,8	4,2	3,4	8,6	24,4	22,0
Филиппины	5,1	7,3	8,1	6,3	17,7	20,8
Сингапур	9,4	3,3	5,3	8,5	28,2	24,7
Таиланд	8,0	5,7	11,9	7,3	24,6	22,5
Южная Корея	8,7	33,4	19,3	9,5	37,2	29,1
Гонконг	12,9	13,6	10,2	9,3	22,4	22,1
Папуа-Новая Гвинея	6,5	11,6	16,2	3,0	24,6	13,3

* [15, Suppl., 1981].

Азии. И хотя их экономика остается преимущественно аграрной, неуклонно растет удельный вес промышленности. С 1960 по 1980 г. доля обрабатывающей промышленности в ВВП в Малайзии выросла с 7 до 21%, Таиланде — с 13 до 19%, на Филиппинах — с 21 до 26% [29, 1979; 24, 1981, № 10—12]. Очень низок удельный вес обрабатывающих отраслей промышленности в экономике Индонезии, в 1980 г. их доля в ВВП составила лишь 9%, тогда как на добывающую промышленность, прежде всего на нефтедобычу, приходилось 27%. Однако, стремясь уменьшить зависимость от экспорта нефти, индонезийское правительство в ходе осуществления программ индустриализации направляет значительную часть экспортной выручки на развитие обрабатывающих отраслей. В результате за 1980 г. при общем увеличении ВВП на 9,6% реальный рост продукции обрабатывающей промышленности составил 21,1% [187, 1981, № 4]. Развитие промышленности, особенно отраслей по производству средств производства, выдвигается в качестве первоочередной задачи экономического развития развивающихся государств Юго-Восточной Азии.

Вплоть до 1973 г. достаточно высокие и стабильные темпы экономического роста демонстрировала Австралия. При этом промышленный потенциал страны практически полностью сосредоточен на тихоокеанском побережье.

В целом доля стран западной части Тихоокеанского региона (Японии, развивающихся стран Восточной и Юго-Восточной Азии, Австралии и Новой Зеландии) в общем объеме ВВП несоциалистических государств выросла с 7,6% в 1960 г. до 17,6% в 1978 г. Главную роль в этом сыграло бурное развитие экономики Японии, доля которой выросла за этот период с 3,8 до 13,3% [37, 1980].

Таким образом, западная часть Тихого океана стала одним из наиболее динамично развивающихся районов мирового капиталистического хозяйства.

В 60—70-е годы продолжалось падение удельного веса США в мировой экономике. Их доля в общем объеме ВВП несоциалистических стран сократилась с 45% в 1960 г. до 28,7% в 1978 г. Это непосредственно отразилось на экономических позициях США как на глобальном, так и на региональном уровнях. Соединенные Штаты, как отмечается в совместном исследовании американского Брукингского института и Японского центра

экономических исследований, «больше не единственная в своем роде, а просто крупнейшая из промышленных стран, более схожая с ними, нежели отличающаяся от них» [120, с. 50]. Однако в эти же годы началось ускоренное развитие тихоокеанских штатов США, прежде всего Калифорнии. Сегодня тихоокеанское побережье США — это центр таких отраслей, как авиаракетостроение и радиоэлектроника [94, гл. 2]. Штат Аризона, тяготеющий к Тихому океану, занимает первое место в США по производству неэнергетического минерального сырья. Существенно упрочились экономические позиции тихоокеанских провинций Канады. Во второй половине 70-х годов канадский Запад «превратился в наиболее динамично развивающийся район страны» [60, с. 216].

Увеличение экономического потенциала стран Тихоокеанского бассейна сопровождалось расширением их внешнеэкономических связей. Интернационализация хозяйственной жизни, активизация экономических связей между странами, расположенными по периметру крупнейшего на земле океана, были бы невозможны без всемерного развития средств транспорта и связи, в первую очередь морского транспорта, благодаря которому Тихий океан превратился в «великий водный путь», соединяющий государства региона.

Знаменательно, что интенсификация региональных экономических отношений совпала с начавшейся в 60-е годы «транспортной революцией», качественно изменившей роль морского судоходства, которое, как отмечает советский исследователь И. М. Могилевкин, становится с этого времени «основой формирующейся мировой транспортной системы, способной обеспечить бесперебойное движение по графику всей массы товаров международной торговли, с тем, чтобы служить материальным средством процесса интернационализации мировой экономики, консолидации всемирного хозяйства» [78, с. 58].

Научно-техническая революция сделала возможным увеличение размеров судов. Появилось много новых типов судов, эффективность использования которых значительно выше, чем у универсальных судов. Высокая скорость погрузки и разгрузки, экономичность большегрузных специализированных судов позволили существенно сократить расходы по перевозке грузов. С 1960 по 1970 г. доля специализированных большегрузных судов в общем объеме перевозок сухогрузов возросла с 20 до 80%.

При этом, по оценке специалистов, увеличение размеров судов с 20 тыс. до 50 тыс. т уменьшает стоимость перевозки тонны груза в среднем на 50%. Чем больше расстояния, на которые перевозятся грузы, тем более значительной становится экономия [131, с. 4].

Подлинный переворот в перевозке грузов произошел в результате контейнеризации. Широкое применение контейнеров сократило сроки доставки, уменьшило потери, обеспечило тесную стыковку морского транспорта с железнодорожным, автомобильным и другими видами транспорта. Контейнеризация повышает производительность труда на погрузочно-разгрузочных работах в 10—15 раз, а общие расходы по перевозке и перегрузке на морском транспорте сокращает в 3 раза [78, с. 65]. Характерно, что на такие страны и территории Тихоокеанского бассейна, как США, Япония, Южная Корея, Гонконг, Тайвань, в 1980 г. приходилось 66% мирового контейнерного парка. В настоящее время 60—80% генеральных грузов перевозится между США и Японией в контейнерах [78, с. 80].

НТР на морском транспорте обеспечила необходимые условия для активизации тихоокеанских торговых связей. С 1960 по 1975 г. доля Тихого океана в общем объеме грузопотоков мировой морской торговли увеличилась с 20 до 23%, в то время как доля Атлантического океана сократилась с 70 до 67%. Только за 1976—1979 гг. международный грузооборот несоциалистических стран Тихоокеанского бассейна вырос на 13%, составив 1438 млн. т (по США и Канаде учитывается только грузооборот западных портов) [24, 1981, № 5].

Особенности географического положения стран Тихоокеанского региона, наличие большого количества островных государств определили быстрый рост воздушных перевозок. Расстояния между странами, исчисляемые в тысячах километров, оказывают зачастую положительное влияние на развитие воздушного транспорта. Повышается эффективность использования самолетов за счет уменьшения эксплуатационных расходов, посадочных сборов и других терминальных издержек в расчете на километр. Особенно велико значение воздушного транспорта в региональных пассажирских перевозках. Объем пассажирских перевозок авиакомпаний тихоокеанских стран Азии увеличился с 1971 по 1975 г. на 69,2%, составив 38,9 млн. человек. Характерно, что объем пассажирских перевозок в мире за тот же пе-

риод вырос лишь на 31,5%. Еще выше были темпы роста региональных грузовых авиаперевозок. В результате опроса, проведенного в 1978 г., было установлено, что на девять авиационных компаний, которые обслуживали грузовые перевозки в бассейне Тихого океана, приходилось 40% грузооборота шестидесяти опрошенных компаний.

С 1973 г. грузооборот этой девятки вырос на 218%, тогда как всех опрошенных компаний — лишь на 11%. Доходы от грузовых перевозок у девятки выросли на 221%, доходы шестидесяти компаний — на 78% [161, 1980, № 1, с. 16—17]. Таким образом, увеличение прибыли обеспечивалось прежде всего за счет расширения рынка авиаперевозок, а не за счет повышения транспортных тарифов. И хотя девять авиакомпаний обслуживают не только перевозки внутри Тихоокеанского региона, можно все-таки говорить, что именно бассейн Тихого океана является районом наиболее интенсивного развития грузовых авиаперевозок.

Формирование региональной транспортной системы, основанной на новейших достижениях НТР, было необходимо для обеспечения потребностей растущей международной торговли стран бассейна Тихого океана. Как показано в табл. 1, товарооборот стран региона увеличивался темпами, значительно опережающими рост ВВП. Быстрое расширение внешней торговли было одним из важнейших условий экономического развития Японии. Увеличивалась экспортная направленность отраслей, с которыми непосредственно был связан японский промышленный рост. С 1960 по 1978 г. зависимость от внешних рынков сбыта выросла в автомобилестроении с 4,2 до более чем 50%, в металлургии с 12,6 до 36,1%, в станкостроении — с 3,6 до 44,3% [162, 1981, № 11, с. 4]. Высокие темпы роста внешнеторгового товарооборота были характерны и для развивающихся государств и территорий Юго-Восточной Азии и Дальнего Востока. Ускоренное развитие промышленности «новых индустриальных стран» с самого начала было ориентировано на внешние рынки. В настоящее время эти территории экспортируют до 80—90% продукции своих обрабатывающих отраслей. Вместе с тем экономический рост как Японии, так и «новых индустриальных стран» предполагал значительное увеличение импорта промышленного сырья, топлива, продовольствия и как следствие — зависимости от внешних источников.

Одна из характерных особенностей развития внешней торговли стран Тихоокеанского бассейна — усиление ее внутрирегиональной направленности (табл. 2, 3).

Значительно быстрее, чем внешнеторговый оборот в целом, увеличивалась региональная торговля Соединенных Штатов Америки. С 50-х и до начала 70-х годов в торговле США неуклонно росла доля тихоокеанских государств (включая Канаду). В 1970 г. в экспорте страны она составила 39,5%, в импорте — 50,7%. Усиление регионализации американской торговли было прервано разразившимся в 1973 г. нефтяным кризисом и последовавшим за ним изменением ценовых пропорций международного обмена. С 1975 г. доля стран региона в товарообороте США стала увеличиваться, но в 1979—1980 гг. она вновь упала вследствие нового взлета цен на нефть. Следует отметить, что особенно быстро развивалась торговля США со странами западной части Тихого океана, тогда как торговля с крупнейшим американским партнером, Канадой, на протяжении всех 70-х годов относительно сокращалась. В результате если в 1980 г. относительная величина региональной торговли (включая торговлю с Канадой) была меньше, чем в 1970 г., то доля стран западной части Тихого океана увеличилась по экспорту с 18,5 до 19,2%, а по импорту — с 22 до 23,4%. Крупнейшим заокеанским торговым партнером США является Япония. В 1980 г. на нее приходилось 9,4% американского экспорта и 13% импорта. В Японию поставляется американская сельскохозяйственная продукция, некоторые виды минерального сырья. Велико значение Японии как потребителя промышленных товаров США, особенно таких, как самолеты, ЭВМ, строительное оборудование. Одновременно Япония экспортирует в Соединенные Штаты свою промышленную продукцию — машины и транспортное оборудование, электротехнику и электронику, сталь.

Доля развивающихся стран Юго-Восточной Азии и Дальнего Востока в общем объеме американского экспорта с 1970 по 1980 г. увеличилась с 4,9 до 7,6%, в общем объеме импорта — с 6,1 до 8,9%. Удельный вес торговли с Японией за тот же период несколько уменьшился.

В число наиболее крупных торговых партнеров Соединенных Штатов входит Австралия — традиционный поставщик сельскохозяйственного и минерального сырья на американский рынок и импортер промышленной продукции.

Удельный вес внутрирегиональной торговли в экспорте *, %

Страны и территории	1950 г.	1960 г.	1965 г.	1970 г.	1975 г.	1978 г.	1979 г.	1980 г.
США	29,5	30,6	36,6	39,5	36,8	37,7	36,5	35,2
Канада	68,4	57,9	64,0	68,9	70,0	75,0	73,1	69,3
Австралия	21,0	38,7	46,5	60,0	51,4	64,8	62,1	50,7
Новая Зеландия	16,0	—	25,3	44,9	53,5	55,6	54,9	58,2
Япония	51,2	53,4	54,9	80,4	43,5	49,4	50,0	47,6
Индонезия	58,0	65,5	61,9	79,5	92,9	81,1	85,6	97,3
Малайзия	49,4	38,3	—	64,6	50,8	65,3	69,4	57,5
Сингапур	82,8	38,3	59,4	57,3	52,6	61,6	59,8	59,1
Филиппины	—	76,6	76,9	90,1	73,6	72,8	70,9	70,9
Таиланд	—	71,3	59,4	31,4	54,8	54,3	56,6	52,4
Гонконг	36,4	49,6	58,5	59,0	53,4	57,4	52,1	48,1
Южная Корея	—	85,5	74,9	84,2	57,8	63,2	63,5	58,5
Папуа-Новая Гвинея	—	—	79,4	68,5	53,4	55,3	54,0	57,3
Тихоокеанский регион в целом	39,6	41,3	46,7	55,1	48,3	51,5	50,9	49,1

* Подсчитано по [12, 1952—1981].