

**РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ИНСТИТУТ АФРИКИ**

На правах рукописи

АЛЕШИН КИРИЛЛ АНДРЕЕВИЧ

**РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КАК ФАКТОР УГЛУБЛЕНИЯ
МИРОХОЗЯЙСТВЕННЫХ СВЯЗЕЙ И
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА В СТРАНАХ БЛИЖНЕГО
ВОСТОКА В КОНЦЕ XX - НАЧАЛЕ XXI ВВ.**

Специальность: 08.00.14 - Мировая экономика

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

**Научный руководитель
к.э.н. Ткаченко А.А.**

Москва – 2016

Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Социально-экономические сдвиги и развитие инфраструктурного комплекса в регионе.....	17
1.1. Место региона в системе международного разделения труда и предпосылки, императивы развития инфраструктурного комплекса	17
1.2. Основные тенденции экономического развития региона.....	35
Глава 2. Проблема инфраструктурного строительства в капиталододефицитных странах.....	58
2.1. Производственная инфраструктура как фактор экономического роста и развития мирохозяйственных связей капиталододефицитных стран.....	58
2.2. Национальная политика в области инфраструктурного строительства.....	81
Глава 3. Проблема инфраструктурного обустройства в капиталоизбыточных странах в ракурсе ведущих тенденций развития национального и мирового хозяйства.....	134
3.1. Состояние производственной инфраструктуры.....	134
3.2. Характер развития ведущих отраслей инфраструктуры.....	146
3.3. Интеграционный потенциал инфраструктуры.....	169
Заключение.....	190
Список использованной литературы.....	198
Приложение.....	209

Введение

Актуальность темы исследования. В последние десятилетия страны Ближнего Востока¹ переживали сложный этап развития народного хозяйства. Протекающие в этом регионе экономические процессы отличались многовекторностью, сменой этапов быстрого развития и стагнации. Во внутриотраслевом устройстве не были преодолены известные диспропорции, что десятилетиями поддерживают структурную разбалансированность экономики, препятствуя обретению ею внутренней гармонии и устойчивой ниши в мировом хозяйстве. В таких условиях формирование современной производственной инфраструктуры как содействующей более стабильным показателям экономического развития, смягчению или решению острейших социально-экономических проблем, усилению международных экономических связей стало одним из наиболее приоритетных направлений хозяйственного строительства. Оно открывало дополнительные возможности для экономического роста ближневосточных стран как за счет более полного использования имеющихся внутренних ресурсов, так и через более широкое участие в международном разделении труда. Потенциал для этого во многом возник и потому, что «первая революция цен» на нефть в начале 70-х годов создала благоприятные стимулы для наращивания капитала в инфраструктурном строительстве и для улучшения физических параметров этого направления хозяйственной деятельности.

¹ В соответствии с классификацией, предложенной в «Энциклопедическом словаре» 2009 г., Ближний Восток - территория на западе Азии и северо-востоке Африки, на которой расположены Египет, Судан, Израиль, Иордания, Ирак, Сирия, Ливан, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Йемен, Кувейт, Катар, Бахрейн, Кипр, Турция. Диссертационное исследование охватывает большую часть стран, относящихся к группе государств Ближнего Востока, – Египет, Иорданию, Сирию, Ирак, Ливан, Йемен, Саудовскую Аравию, Кувейт, Катар, ОАЭ, Оман, а также Бахрейн.

Таким образом, актуальность определяется принципиальными сдвигами, произошедшими в конце XX в. в национальном хозяйстве стран Ближнего Востока. Последние, в свою очередь, стремились преодолеть отставание от развитых стран, в том числе по уровню развитости производственной инфраструктуры.

Еще одним моментом, актуализирующим тему развертывания производственной инфраструктуры, стали процессы глобализации, так или иначе затронувшие страны Ближнего Востока и подтолкнувшие их к поиску решений, которые обеспечивали бы им более уверенное позиционирование на международном экономическом пространстве. Для этого, помимо серьезных действий на иных направлениях, возникла объективная необходимость приблизить инфраструктуру к тем стандартам, которые создаются в промышленно развитой части мира. Обеспечение условий и возможностей для следования в этом русле составляет важную и актуальную часть национальных стратегий развития ближневосточных стран сейчас и на перспективу, без реализации которых невозможно стать полноценными субъектами экономической деятельности глобального масштаба.

Актуальность определяется теми новыми стимулами, которые понуждают государства Ближнего Востока расширять инфраструктурное строительство и превращать это последнее в важное условие углубления мирохозяйственных связей и экономического роста. Ближневосточная практика причисляет к вспомогательным объектам производственной направленности разные предприятия, имеющие стратегическое значение для экономического подъема, признавая за ними крупную роль и повышая этим их статус в рамках национальных экономических приоритетов. Одни связаны, например, с энергетической составляющей региона, диверсификация которой позволит обеспечить дальнейшее развитие экономики и обеспечить энергетическую безопасность в долгосрочной перспективе. Другие создают предпосылки для региональной интеграции как условия более представительного участия в МРТ и

в других глобальных процессах. Третьи имеют отношение к природоохранной деятельности как обеспечивающей поддержание приемлемых условий для воспроизводства рабочей силы.

Оценка прогресса, достигнутого в этой сфере национальными хозяйствами большой группой ближневосточных государств, степени его воздействия на экономический рост, а также характеристика содержания, форм и направлений государственной политики в развитии современной производственной инфраструктуры также содержат существенные элементы актуальности. Благодаря этим аспектам, можно получить представление о путях и темпах развития отрасли, об узких местах в ходе реализации стратегий, о просчетах и удачах национальной политики в экономике вообще и инфраструктуре, в частности.

Однако следует учесть, что добиться исчерпывающего представления о характеризующих процессах в реальности достаточно сложно. Частично это связано с несопоставимостью некоторых национальных данных. Частично с тем, что трудно увидеть последствия реализованных в разных странах и в разное время планов и сделок, связанных со строительством инфраструктуры. Факты заключения контрактов, тендеров освещаются достаточно широко, приводятся суммы, названия компаний, география мест и т.п. Однако крайне сложно проследить их исполнение или степень готовности к моменту объявленных сроков завершения строительства или действия соглашений. Регулярный мониторинг из одной точки не ведется, а поиск данных по национальной прессе, другим изданиям не всегда может увенчаться успехом. Поэтому адекватной картины по большинству проектов создать не удастся.

Степень разработанности научной проблемы. В процессе подготовки работы была предпринята попытка проанализировать итоги экономического развития исследуемых государств в привязке к создаваемым объектам производственной инфраструктуры, которые освещены в трудах исследователей ИВ РАН, ИМЭМО РАН, ИАфр РАН, ИЭ РАН, ВНИКИ, ИСАА МГУ имени

М.В.Ломоносова, Экономического факультета МГУ имени М.В.Ломоносова, ряда других российских научных центров и вузов.

При рассмотрении основополагающих аспектов темы диссертации использовались труды российских ученых: И.О.Абрамовой, И.Ю. Авдакова, А.З. Арабаджана, Е.А. Брагиной, А.М. Васильева, А.А. Дынкина, В.А. Исаева, Н.Г. Киреева, И.С. Королева, В.В. Лопатова, В.А. Мельянцева, В.В. Наумкина, Ю.В. Потемкина, Е.М. Примакова, В.Г. Растянникова, Н.А. Симонии, А.А. Ткаченко, А.О. Филоника, Л.Л. Фитуни, Л.А. Фридмана, Г.К. Широкова, А.Я. Эльянова, В.А. Яшкина и др.

Так, в исследованиях коллектива авторов ИАфр РАН «Экономическая инфраструктура стран Африки» (2012), ведущих ученых ИВ РАН В.А. Исаева и А.О. Филоника «Королевство Бахрейн» (2006) и «Кувейт и кувейтцы в современном мире» (2003), А.О. Филоника и А.И. Яковлева «Объединенные Арабские Эмираты» (2004), И.М.Могилевкина «Глобальная инфраструктура: механизм движения в будущее» (2010) и «Глобальные инфраструктуры в мировой экономике: долгосрочные тенденции, интересы России» (2007), Э.О.Касаева «Катар в XXI веке: современные тенденции и прогнозы экономического развития» (2013), в справочниках «Арабская Республика Египет» (1991), «Королевство Саудовская Аравия» (2006) и других страновых исследованиях проанализированы вопросы формирования инфраструктуры, которые представляют особый интерес в рамках исследуемой темы диссертации.

Существенным научным вкладом в изучение процессов создания и развития объектов инфраструктуры в ближневосточных странах является работа А.О. Филоника и М.К. Занбуа «Формирование производственной инфраструктуры в Сирии» (2005), где широко представлены принципиально значимые аспекты исследуемой проблематики на примере Сирии, опыт которой можно однозначно считать актуальным для государств исследуемого региона. Отдельные вопросы развития инфраструктурной отрасли на Ближнем Востоке затронуты в монографиях В.А. Мельянцева «Арабо-исламский мир в контексте глобальной

экономики» (2003) и Л.А. Фридмана, С.Л. Стоклицкого, П.Ф. Андруковича «Экономические структуры арабских стран» (1985).

Кроме того, рукопись И.Ю.Авдакова «Производственная инфраструктура и государственный сектор в странах Востока» (1989) и ряд других работ научно-исследовательских подразделений Института Востоковедения РАН, рассматривающих проблемы становления производственной инфраструктуры в ближневосточных странах, содержат важный, в частности в методологическом плане, материал, который также был использован при отработке темы данной диссертации.

Автор также использовал исследовательские доклады международных организаций и зарубежных аналитических центров – Международного банка реконструкции и развития, Всемирного банка, Комиссии ООН по торговле и промышленности (ЮНКТАД), Центра политических и стратегических исследований «Аль-Ахрам» (Египет), Центра политических исследований (ОАЭ), Центра стратегических исследований (Сирия) и ряда др.

При подготовке исследования был учтен прогноз роста различных сегментов инфраструктурного хозяйства, представленный в монографии «ОЭСР. Инфраструктура к 2030 году: телекоммуникации, наземный транспорт, водные ресурсы и электроэнергетика» (2006). Содержательными представляются сайты таких весьма информированных изданий, как: журнала Middle East Economic Digest (MEED), бюллетеня Российско-Арабского делового совета (РАДС), где на регулярной основе размещаются материалы о новейших тенденциях формирования производственной инфраструктуры и ее отдельных сегментов в ближневосточных государствах.

При выработке отдельных положений диссертации были проанализированы и учтены материалы таких международных организаций, как: МВФ, Всемирный банк, ООН, ОЭСР, ФАО, Всемирной туристской организации, ССАГПЗ, ЛАГ и ряда др. Кроме того, весьма полезными оказались доклады государственных структур стран рассматриваемого региона.

Разнообразные справочные материалы, аналитические доклады и публикации в прессе были также использованы автором. Тем не менее, как по ближневосточным государствам в целом, так и по конкретным странам имеется исключительно мало статистических данных, которые могли бы содействовать выстраиванию обобщенной картины положения дел в области производственной инфраструктуры во всех ее сегментах без исключения. Информация в национальных арабских отчетах по конкретным направлениям часто целиком отсутствует, что вынуждает ограничиваться разрозненными сведениями по интересующей тематике. При этом их с трудом удается отыскать в потоке общей экономической информации, которая даже в специализированных изданиях подается бессистемно и нерегулярно. Так, значительные проблемы возникают при попытках выявления количественных параметров процессов и явлений, проходящих в этой области экономической деятельности.

Объект диссертационного исследования. В научной литературе нашли отражение различные представления о том, что следует понимать под звеньями производственной инфраструктуры. В «Большой Российской Энциклопедии», в частности, дается следующее определение инфраструктуры и ее отдельных составляющих: «Инфраструктура – совокупность специфических форм, методов и процессов, а также сооружений, зданий всевозможных коммуникаций, обеспечивающих общие условия и нормальное функционирование экономической, социальной, экологической и других областей жизнедеятельности общества, его воспроизводства и развития. Производственная инфраструктура связана с обеспечением условий реализации процессов производства (дороги, каналы, порты, склады и пр.) и состоит из комплекса таких отраслей, как: связь, грузовой транспорт, энергетическое хозяйство, водоснабжение, материально-техническое снабжение, инжиниринг и др.». При расширительном трактовании к производственной инфраструктуре могут быть также отнесены: капитальное строительство как отрасль, отвечающая за сооружение объектов для различных

производственных предприятий, трубопроводный транспорт, линии электропередач, ирригационные сети, СЭС и др.

В этой связи объектом диссертационного исследования является производственная инфраструктура ближневосточных государств, главным образом, такие ее ключевые отрасли, как: транспорт, телекоммуникации, энергетика, водное хозяйство. В тесной увязке с исследуемой темой в работе также рассматриваются капитальное строительство, трубопроводный транспорт и др. Ключевые проекты, реализуемые в области инфраструктурного строительства в государствах Ближнего Востока, были проанализированы на основе имеющихся материалов.

Предметом исследования являются процессы развития производственной инфраструктуры и их влияние на экономический рост и углубление мирохозяйственных связей группы ближневосточных государств.

Цель и задачи исследования определяются содержанием избранной темы. В качестве цели в настоящей работе выступает исследование последних тенденций в формировании производственной инфраструктуры в странах Ближнего Востока, их воздействия на развитие экономики государств региона в условиях значительных, но относительно нестабильных, источников финансирования, развертывания интеграционных процессов как в регионе, так и в мире в целом, а также международных экономических связей.

К важным задачам диссертационного исследования следует отнести:

- сравнительный анализ по странам направлений, масштабов, темпов и других показателей формирования производственной инфраструктуры;
- анализ влияния современной производственной инфраструктуры на развитие национальных экономик;
- исследование воздействия производственной инфраструктуры на МЭО рассматриваемых государств;
- определение круга факторов и степени их воздействия на развитие отдельных звеньев производственной инфраструктуры в различных группах

государств Ближнего Востока, как в капиталоедефицитных (Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Ливан и Сирия), так и в капиталозбыточных (Бахрейн, Катар, Кувейт, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия);²

- исследование важнейших черт политики стран в формировании производственной инфраструктуры, в частности программ ее развития, объемов бюджетного финансирования, привлечения в отрасль местного частного и иностранного капиталов, в том числе и российского;

- изучение влияния развития производственной инфраструктуры на интеграционные процессы в государствах региона, прежде всего – в странах-членах Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ).

Хронологически диссертация охватывает период 1974-2015 гг. Однако в работе особое внимание уделено временному отрезку между 1974 и началом активной фазы мирового финансового кризиса прошлого десятилетия. Именно в этот период (после «революции» цен на нефть) активно формировалась современная производственная инфраструктура в государствах Ближнего Востока, имеющая перспективы и на будущее. В отдельных случаях работа выходит за рамки 2008-2009 гг., что вызвано потребностью проследить последствия кризиса для отрасли и показать, что он не стал тупиком в ее развитии.

Теоретическая и методологическая основа исследования. Научно-теоретической основой работы стали труды российских и зарубежных ученых и специалистов по актуальным вопросам формирования производственной

² Под «капиталоедефицитными» странами понимается группа ближневосточных государств, не относящихся к крупным экспортерам углеводородов, не обладающих источниками крупных внешних валютных поступлений и, как правило, испытывающих дефицит финансовых ресурсов, необходимых для развития национального хозяйства, в том числе производственной инфраструктуры. В группу «капиталозбыточных» стран в данной работе включены крупные, мирового значения экспортеры углеводородов – члены ССАГПЗ, располагающие значительными финансовыми поступлениями, которые могут быть использованы для реализации проектов развития, в том числе строительства объектов производственной инфраструктуры.

инфраструктуры в мировом хозяйстве, прежде всего в странах Ближнего Востока. В работах исследователей содержатся замечания по методологии выявления круга факторов, определяющих роль и значение производственной инфраструктуры в социально-экономическом развитии различных государств в конце XX – начале XXI вв., указания методического характера относительно многофакторной оценки прогресса, достигнутого отдельными государствами Ближнего Востока в формировании различных звеньев современной производственной инфраструктуры, а также степени и характера влияния отрасли на экономическое развитие ближневосточных государств и их внешнеэкономические связи.

Важной в методологическом плане стороной использованных в диссертации исследований стали содержащиеся в них подходы к сравнительному анализу характеристик, к определению состояния отдельных звеньев отрасли в рамках страновых сопоставлений. Особенно результативно применение такой методики при анализе программ формирования современной производственной инфраструктуры, реализуемых в ближневосточных государствах, а также при оценке изменений, происходящих в ее различных звеньях, и в равной мере при исследовании влияния важнейших аспектов международного сотрудничества на развитие производственной инфраструктуры в регионе.

В основе диссертационного исследования лежит системный подход к изучаемым проблемам. При этом был избран метод комплексного анализа, позволяющий более точно определить соотношение общего и частного в развитии отрасли в странах Ближнего Востока и выделить наиболее характерные черты, материализующиеся в процессах развития в регионе.

В работе автор также опирался на статистические методы исследования, позволяющие систематизировать достаточно большой массив показателей, характеризующих тенденции развития различных звеньев производственной инфраструктуры стран Ближнего Востока на протяжении длительного периода.

Научная новизна. На основе комплексного сравнительного исследования процессов формирования производственной инфраструктуры в группе стран

Ближнего Востока во второй половине XX – начале XXI вв. доказано влияние отрасли на развитие национальных хозяйств, экономический рост и мирохозяйственные связи стран региона. Более ранние публикации в отечественной научной литературе представляют собой немногочисленные монографии либо статьи по отдельным моментам исследуемой проблемы, либо основаны на материалах, как правило, относящихся к тому или иному государству региона.

Наиболее существенные результаты, полученные лично автором. В рамках избранной темы исследован ряд новых аспектов, в том числе роль и влияние развития производственной инфраструктуры на интеграционные процессы, развертывающиеся в регионе Ближнего Востока со второй половины – последней четверти XX в., прежде всего в группе стран-членов ССАГПЗ, а также их связь с процессами глобализации.

В диссертации также раскрыты следующие вопросы:

- о роли производственной инфраструктуры в развитии национальных экономик и мирохозяйственных связей стран Ближнего Востока;
- о долгосрочном характере крупномасштабных инвестиций в производственную инфраструктуру ближневосточных стран-экспортеров углеводородов в силу ее исключительного хозяйственного значения;
- о ключевом значении развития производственной инфраструктуры в ряде стран региона (ОАЭ, Египет, Саудовская Аравия и др.), являющихся новыми мировыми центрами международной индустрии туризма и паломничества;
- о становлении отдельных звеньев производственной инфраструктуры Ближнего Востока (трубопроводный транспорт, аэропорты и воздушный флот, портовое хозяйство, международные туристические центры, спутниковая связь, обслуживающая Интернет-экономику³, и т.д.) как одного из нарождающихся мировых центров коммуникаций.

³ Под Интернет-экономикой подразумевается ведение бизнеса на рынках, инфраструктура которых основана на Интернет-связи и Всемирной Паутине. Интернет-экономика отличается от

Ряд исследованных в диссертации проблем, в том числе изучение факторов, тормозящих реализацию региональных интеграционных проектов в сфере инфраструктуры, анализ перспективных форм сотрудничества ближневосточных государств в создании инфраструктурных объектов, также ранее не получали всестороннего освещения в отечественной исследовательской литературе.

В диссертации впервые применительно к Ближнему Востоку сформулировано положение об инновационной роли наукоемких, экономически и социально значимых звеньях инфраструктуры, о наметившейся в последнее время под этим знаком тенденции к модернизации и структурной перестройке некоторых национальных экономик стран региона в такой степени, что это подводит их к идее интеграции в постиндустриальное общество на основе обновления, углубления их мирохозяйственных связей. Она проявляется в растущих масштабах и в достаточно высокой динамике развития Интернет-экономики, особенно современной кредитно-банковской сферы, ближневосточных центров индустрии туризма, опирающихся на наукоемкие звенья инфраструктуры.

Основные положения, выносимые на защиту.

1. Выявлено, что в силу сложившегося в каждой из рассматриваемых ближневосточных стран отраслевого строения национального хозяйства акцент делается на формирование современной производственной инфраструктуры, которая рассматривается в качестве эффективного средства ускорения экономического развития и мирохозяйственных связей.

2. Установлено, что в большинстве капиталодофицитных стран достигнуты определенные успехи в развитии базовых звеньев производственной инфраструктуры. В то же время в этих странах инфраструктурное хозяйство развивается относительно медленно, что является следствием ряда объективных экономических факторов. Кроме того, эта группа стран значительно отстает от

традиционной торговли характером и скоростью связи, большей сегментацией рынка, экономией издержек на дистрибуцию и принципами ценообразования.

стран-экспортеров энергоресурсов Ближнего Востока по темпам ввода новых инфраструктурных объектов.

3. Доказано, что в целом национальная политика развития отрасли в капиталодофицитных странах базировалась на учете широкого круга внутренних и внешних, прямых и косвенных факторов, влияющих на темпы создания современной производственной инфраструктуры. Здесь ключевым вопросом остаются попытки совместить регулирующую роль государства с приватизацией объектов или партнерством с местным частным или иностранным капиталом в целях демонополизации отдельных звеньев отрасли.

4. Выявлено, что внедрение элементов современной производственной инфраструктуры в капиталодофицитных странах способствовало укреплению национальных экономик, позволило рассматриваемым странам сохранить собственную нишу в мировом хозяйстве и перспективу дальнейшей интеграции в региональное, а в ряде случаев и в глобальное экономическое пространство.

5. Установлено, что огромный по своему объему приток нефтедолларов в аравийские государства дал толчок разработке и реализации амбициозных государственных программ строительства и модернизации многочисленных объектов в разных частях производственной инфраструктуры.

6. Обосновано, что широкомасштабное развитие производственной инфраструктуры является необходимым условием дальнейшего роста экономик и укрепления мирохозяйственных связей стран-экспортеров углеводородов Ближнего Востока. Капиталоизбыточные страны, скорее всего, будут стремиться поддерживать опережающие темпы развития отрасли, используя для этого созданный задел.

7. Определено, что в политике, проводимой капиталодолицичными странами в области инфраструктуры, сочетаются не только стремление улучшить физические параметры отрасли, но и намерение качественно повысить эффективность управления и функционирования в процессе приватизации основных ее сегментов.

8. Доказано, что государства-члены ССАГПЗ в ходе практической деятельности формируют весьма продвинутую и диверсифицированную инфраструктуру, развивая ее за счет новых элементов и целых блоков объектов и предприятий, гарантирующих не только повышенный уровень жизнеобеспечения экономики, но и создание условий для экологически чистого развития.

9. Производственная инфраструктура и отдельные ее звенья могут быть основой дальнейшего укрепления экономических связей ближневосточных государств с Российской Федерацией.

Научная и теоретическая значимость диссертации состоит в том, что в ней предпринята попытка обобщить основные тенденции развития всех звеньев производственной инфраструктуры на примере ближневосточных стран, продемонстрирован вклад отрасли в формирование современных национальных экономических хозяйств, и на этой основе оценено влияние изменяющейся инфраструктуры на региональный экономический рост и углубление мирохозяйственных связей.

Проведенный в работе анализ на основе систематизации и обобщения широкого круга новейших данных по исследуемой проблеме позволил уточнить ряд концептуальных подходов к разработке теории цивилизационного развития в исламском мире: на базе сравнительного странового анализа продемонстрировано влияние инфраструктурных отраслей (информационно-коммуникационные технологии, свободные экономические зоны и др.) на процессы модернизации экономик, выявлены проблемы в преодолении экономической отсталости, в частности в наиболее бедных государствах ближневосточного региона.

Работа содержит прогнозные оценки реализации имеющихся планов социально-экономического развития стран Ближнего Востока в привязке к строительству различных звеньев инфраструктуры, в том числе объектов топливно-энергетической отрасли.

Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что содержащиеся в работе выводы и положения, прогностические оценки могут

представлять интерес для российских государственных и коммерческих структур, предполагающих активизировать свою деятельность на ближневосточном направлении, принять участие в реализации различных проектов строительства производственной инфраструктуры в исследуемых странах, прежде всего в сфере энергетики, транспорта, капитального строительства, водного хозяйства, телекоммуникаций и СЭЗ. Основные положения работы также применимы в работе совместных российско-арабских структур – деловых советов, а также консультационных компаний, информационных изданий, Интернет-сайтов.

Содержащиеся во 2-й и 3-й главах выводы могут быть полезны в работе органов государственной власти, в том числе Министерства иностранных дел, Министерства экономического развития, Министерства промышленности и торговли России, а отдельные разделы диссертации использованы в лекционно-преподавательской работе в профильных российских и зарубежных вузах.

Апробация работы. Основные положения и результаты диссертации содержатся в тринадцати публикациях общим объемом 4,29 а.л., в том числе четырех статьях общим объемом 1,95 а.л. – в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации. По теме диссертации представлены доклады на XIV Международной научно-практической конференции «Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире» (г. Санкт-Петербург, 2016) и на круглом столе «Транспортная инфраструктура Восточной Африки: влияние на социально-экономическую ситуацию в регионе» (г. Москва, 2016).

Структура работы: диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложения. Основной текст работы изложен на 197 страницах, содержит 41 таблицу и одну диаграмму. Список источников и литературы содержит 206 наименований. Приложение включает 9 таблиц и диаграмм.

Глава 1. Социально-экономические сдвиги и развитие инфраструктурного комплекса в регионе

1.1. Место региона в системе международного разделения труда и предпосылки, императивы развития инфраструктурного комплекса

Тема социально-экономического развития включает в себя множество аспектов, важных для понимания природы общих процессов, влияющих на характер воспроизводства, распределения общественного продукта, функционирования хозяйственной сферы и ее подразделений, обеспечивающих рост экономического потенциала, благосостояние нации, социальный прогресс. Среди них весомое место принадлежит инфраструктуре как разветвленной отрасли, призванной обслуживать практически любые потребности, возникающие в ходе хозяйственной деятельности в рамках разных ее направлений, и быть базой, на которой основывается собственно производство потребляемых ценностей. Хотя в силу особенностей градации отраслей, инфраструктурные подразделения сами могут в определенных случаях выступать в роли их производителей или поставщиков.

Социально-экономические сдвиги внутри региона Ближнего Востока являются результатом действия большой совокупности разно векторных факторов, имеющих различное происхождение и степень влияния на процессы развития. С точки зрения темы важными представляются природно-ресурсная обеспеченность региона и отдельных стран, возможности для специализации их на привлекательных для мирового рынка видах хозяйственной деятельности, уровень экономического и технического развития государств, определяемый, в том числе, и показателями развитости инфраструктуры, и другие обстоятельства.

По существу, роль Ближнего Востока в МРТ определяется тремя известными крупными, но неравноценными факторами. Это, с одной стороны, активное присутствие ближневосточной нефти на мировом рынке углеводородов, имеющих стратегическое значение как для их производителей, так и потребителей. С другой стороны, это огромная роль местных финансовых ресурсов, включенных в перекрестные мировые потоки денежных средств. Третий момент – участие стран региона в перемещениях трудовых ресурсов как принимаемых, так и направляемых за рубеж.

На Ближнем Востоке существует определенная производственная и иная инфраструктура для обслуживания этих направлений. Однако с развитием глобализационных процессов и осознанием необходимости более прочного позиционирования в международной экономике становится ясным, что созданного потенциала во многих случаях оказывается недостаточно даже для внутреннего развития, не говоря уже о максимальном продвижении ближневосточных интересов вовне и соответствующего закрепления арабского влияния в системе мировых внешнеэкономических связей. Поэтому можно предположить, что позитивные для Ближнего Востока результаты могут быть обеспечены только в том случае, если инфраструктурная отрасль будет развиваться сообразно с требованиями момента, и не только как самостоятельная часть воспроизводственного комплекса региона, но и как естественное продолжение хозяйственных конструкций других частей мира. Иными словами, инфраструктурное обустройство важно и как фактор, влияющий на способность региона и его стран встраиваться в систему МРТ.

За истекшие десятилетия Ближний Восток в заметной степени преодолел пережитки колониального прошлого и ныне постепенно входит в новую фазу развития, ассоциируемую с нарастанием в нем элементов индустриальной модели, нового технологического уклада. Этот процесс едва ли можно принять как прямолинейный и последовательный, но факт его возникновения трудно игнорировать даже при том, что степень соответствия усилий в этой области

общему курсу на поддержание темпов роста, необходимых для жизнеобеспечения рассматриваемых стран, не во всем и не всегда согласуется с масштабами задачи.

Социально-экономические изменения привели к серьезной трансформации, заложили очаги интенсивного развития, привели к появлению более эффективных, чем прежде, экономических структур. Процесс сопровождается различными явлениями, обеспечивается новыми возможностями, порождает последствия, среди которых, наряду с появлением современных ключевых векторов развития типа индустриализации или сервисизации экономики, модернизируются и расширяются старые, возникают новые отрасли производства. В их числе одно из ведущих мест отводится производственной инфраструктуре как мощной материальной опоре и части экономического базиса рассматриваемого региона.

Ближний Восток в начале III-го тысячелетия является сложной структурой с присущей ему специфической экономической, социальной, политической культурой. Это потенциально мощное сообщество родственных стран. Но их слабой стороной является серьезная дифференциация по множеству критериев, включая такие важнейшие, как: различие в уровнях развития, наличие ценных полезных ископаемых, обеспеченность материальными благами, доступ на мировые рынки и по ряду других, не менее весомых параметров, определяющих место ближневосточных стран в системе МРТ.

По существу, связанная с этим деятельность сводится к нескольким позициям. Это поставки нефти и газа, перекачка инвестиций и участие в перераспределении международных финансовых потоков, экспорт рабочей силы, получение технологий, прием туристов. Причем эта деятельность неравномерно разнесена по разным странам Ближнего Востока.

Подобная неравномерность выглядит особенно драматичной на текущем этапе, когда мировая экономика ускоренными темпами переходит к новой системе организации и функционирования труда, капитала и схем управления потоками материальных ресурсов. Разлаженность ближневосточных механизмов

хозяйственной унификации перед лицом экономически консолидирующегося мира составляет опасную черту нынешней региональной действительности.

На рубеже веков обобщенным результатом действия приведенных факторов можно считать достигнутый к настоящему времени показатель уровня ВВП и его объем в расчете на душу населения.

Таблица №1

Динамика роста ВВП по паритету покупательской способности (ППС) на Ближнем Востоке, 1990-2020 гг.

	ВВП по ППС (млрд долл. США)				Темп роста ВВП в 2015 г., %	ВВП по ППС на душу населения (тыс. долл. США)			
	1990	2007	2015	2020*		1990	2007	2015	2020*
Капиталоизбыточные страны									
КСА	373,8	1012,4	1681,2	2124,5	4,5	24,6	40,6	53,6	61,3
Катар	22,0	134,8	324,2	427,6	5,7	46,2	117,0	113,0	152,3
Кувейт	52,2	226,5	288,8	363,0	2,1	24,5	66,6	70,2	77,0
ОАЭ	130,0	453,3	641,9	834,5	4,0	70,5	72,9	67,0	75,3
Бахрейн	12,5	42,1	64,9	82,9	4,4	25,6	40,5	50,2	58,0
Оман	38,3	102,2	171,8	204,7	5,4	20,8	37,4	44,7	45,7
Капиталодефицитные страны									
Египет	216,2	662,4	996,0	1372,9	5,2	4,2	9,0	11,2	14,1
Йемен	25,9	85,9	75,5	116,4	-27,4	2,1	3,8	2,6	3,6
Ливан	12,8	51,7	83,9	108,2	-19,4	4,7	12,5	18,4	22,6
Иордания	15,1	55,4	83,0	112,6	3,9	4,3	9,7	12,1	14,8
Сирия	36,3	114,6	-	-	-	2,9	5,7	-	-
Ирак	-	309,6	531,4	836,1	1	-	10,8	15,1	20,9

Примечание: * - прогноз

Источник: [196; 205]

В обеих группах стран абсолютным лидером по объему ВВП как в 1990 г., так и в 2015 г. была Саудовская Аравия. Но при этом темпы роста этого показателя в сравнении с другими государствами капиталозыбыточной группы были средними. Это говорит о том, что в КСА уже к 1990 г. был наработан существенный потенциал в основных отраслях экономики, в том числе и в производственной инфраструктуре. Основным же лидером по темпам роста как

ВВП, так и ВВП на душу населения является Катар в группе капиталозбыточных государств, Египет – в группе капиталодефицитных. В Катаре наблюдался рост за счет увеличения объемов нефтедобычи при увеличении цены на нефть, а в Египте – любое положительное изменение в экономике влекло за собой значительный рост.

Поскольку наиболее значимые активы в базовых отраслях, в том числе в инфраструктуре, создаются за счет доходов от углеводородов, целесообразно рассмотреть ситуацию с их источниками. Ближний Восток прочно занял одну из важных, если не ключевых, ниш мирового хозяйства, став экспортером нефти (см. Приложение №1). За рядом государств региона на протяжении всей последующей истории их развития и вплоть до настоящего времени сохраняется положение крупных держателей мировых запасов энергоносителей. На это указывают следующие данные.

Таблица №2

**Доказанные запасы нефти в арабских странах
в период 1975- 2013 гг.***

	1975	1985	1997	2004	2006	2013	Доля в мировых запасах, %			
							1975	1997	2004	2013
Ближний, Средний Восток и Северная Африка, в т.ч.	48,9	52,9	91,6	105,6	798,4	-	55,2	65,0	67,4	-
Саудовская Аравия	20,2	22,7	35,8	36,1	264,2	267,9	22,8	25,4	23,0	16,4
Иран	8,6	6,7	12,7	18,0	137,5	154,6	9,7	9,0	11,5	9,4
Ирак	4,6	5,9	15,1	15,5	115,0	141,4	5,2	10,7	9,9	8,6
Кувейт	4,6	12,3	13,3	13,3	101,5	104	5,2	9,4	8,5	6,3
ОАЭ	4,3	4,4	12,6	13,0	97,8	97,8	4,8	8,9	8,3	6,0
Ливия	3,5	2,8	3,9	4,7	39,1	48,01	3,9	2,8	3,0	2,9
Алжир	1,0	1,2	1,2	1,4	12,2	12,2	1,1	0,9	0,9	0,7
Йемен	-	-	-	-	1,9	3	-	-	0,1	0,2
Оман	-	-	-	-	5,6	5,5	-	-	0,4	3,4
Катар	-	-	-	-	15,2	25,38	-	-	1,2	1,5

Сирия	-	-	-	-	3,0	2,5	-	-	0,2	0,2
СНГ	10,7	8,1	9,1	11,9	-	-	12,1	6,5	7,6	-
Северная Америка	7,6	12,3	10,2	8,8	-	-	8,6	7,2	5,6	-
Азия и Океания	5,5	5,0	5,7	6,4	-	-	6,2	4,0	4,1	-
Западная Европа	3,8	3,8	2,6	2,6	-	-	4,2	1,8	1,7	-
Африка (без Северной Африки)	4,2	3,5	4,2	6,8	-	-	4,7	3,0	4,3	-
Мир, всего, в т.ч.	88,7	94,2	140,9	156,7	1200,7	1638,1	100	100	100	100
Государства ОПЕК	59,5	63,0	108,4	120,4	902,4	1204,8	67,1	76,9	76,8	73,5

Примечание: *1975-2004 гг. - в млрд т, 2006-2013 гг. - млрд барр.

Источник: [88, с. 4-5; 65, №81; 87; 124, 2007 г., с. 145; 196]

Данные показывают, что за последние три десятилетия доля арабских стран в мировых разведанных запасах нефти увеличилась в 16 раз. Причем, это произошло в условиях, когда крупные энергоэкспортеры – Ирак и Ливия длительное время не могли вести разведывательные работы в нефтеносных районах из-за жестких международных санкций. Тем не менее, несмотря на относительно неблагоприятные условия для наращивания объемов разведанных запасов, арабские страны не только сохранили лидерство по данному показателю, но и несколько упрочили его. Более того, можно полагать, что запасы нефти в крупных экспортерах жидких углеводородов существенно недооценены и могут быть, по некоторым данным, в два раза выше официально объявленных. Обращает на себя внимание и значительно более высокий в странах БВСА, в сравнении с другими нефтедобывающими странами и регионами мира, коэффициент отношения разведанных запасов к годовой добыче.

Государства Ближнего Востока сохраняют на длительную историческую перспективу, до 50-100 и более лет, положение крупных поставщиков жидких углеводородов на мировой рынок, обеспечивая себе многомиллиардные доходы.

Последние позволяют им быть серьезными импортерами разнообразных видов продукции и услуг – от инвестиционных товаров до продовольствия.

Позиции ближневосточных государств выглядят еще более внушительно, если учесть их удельный вес в мировых запасах газа, данные по которым приводятся в следующей таблице.

Таблица №3

Доказанные запасы природного газа в арабских странах в период с 1975 г. по 2013 г., трлн куб. м

	1975	1985	1997	2004	2006	2013	Доля в мировых запасах, %				А
							1975	1997	2004	2013	
Ближний Восток и Северная Африка, в т.ч.	19,5	28,3	53,9	79,3	-	-	30,9	37,2	45,1	-	св. 100
Алжир	3,6	3,0	3,7	4,5	4,6	4,5	5,7	2,6	2,6	2,3	55
КСА	3,0	3,5	5,4	6,7	6,9	8,15	4,7	3,7	3,8	4,2	св. 100
Кувейт	1,0	1,0	1,5	1,6	1,6	1,8	1,6	1,0	0,9	0,9	св. 100
Ирак	0,8	0,8	3,1	3,1	3,2	3,16	1,2	2,1	1,8	1,9	св. 100
Ливия	0,7	0,6	1,3	1,3	1,5	1,55	1,1	1,0	0,7	0,8	св. 100
ОАЭ	0,6	0,9	5,8	6,1	6,0	6,09	1,0	4,0	3,5	3,1	св. 100
Катар	0,2	4,2	8,5	25,8	25,8	25,2	0,3	5,9	14,7	12,9	св. 100
Мир, всего, в т.ч.	63,2	98,7	144,8	175,8	179,8	195,3	100	100	100	100	100
Страны ОПЕК	22,8	36,2	58,0	81,7	88,6	102,1	36,1	39,0	46,5	52,3	св. 100

Примечания: в Египте в конце XX – начале XXI в. разведанные запасы газа составляли около 1,3 трлн куб. м, что соответствовало 0,8% мировых запасов; А – отношение запасов к добыче (в годах), округлено до целых

Составлено по: [88; 84; 113; 65, 2004 г., №81; 124, 2007 г., с. 144; 196]

Очевидны значительная доля стран региона в мировых запасах газа, а также исключительно высокая динамика их наращивания: за рассматриваемый период они увеличились наполовину и приблизились к 50%. Причем рост в большей мере поддерживался за счет увеличения разведанных запасов в странах региона, главным образом в Катаре и ОАЭ.

Параллельно с этими процессами расширялись и работы по извлечению нефти.

Таблица №4

Динамика добычи нефти в регионе в 1985 – 2014 гг., млн т.

	1985	1990	1997	2001	2003*	2005	2014	Доля в мировой добыче нефти, %
Ближний Восток и Северная Африка, в т.ч.	615	989	1177	1272	1293	-	-	-
КСА	171	341	449	434	475	505,9	543,4	12,9
Ирак	69	105	58	117	66	99,7	160,3	3,8
ОАЭ	56	105	121	114	118	125,8	167,3	4,0
Кувейт	56	62	104	102	110	119,8	150,8	3,6
Ливия	51	69	70	67	70	75,8	23,3	0,6
Алжир	50	58	62	66	79	82,9	66,0	1,6
Египет	44	46	37**	37	37	34,9	34,7	0,8
Оман	25	34	45	48	41	38,9	46,2	1,1
Катар	15	21	32	38	41	44,9	83,5	2,0
Йемен	-	-	-	22	21	20,3	6,6	0,2
Судан	-	-	-	10	13	14,9	13,2***	0,3***
Тунис	3	-	-	3	3	3,29	2,5	0,1
Мир, всего, в т.ч.	2790	3179	3474	3586	3697	3809	4221	100
Государства ОПЕК	817	1212	1441	1464	146	1609	1729	41,0

Примечания: * - оценка, включая нефть из битуминозных песчаников и сланцев и жидкие фракции природного газа; исключая жидкое топливо из других источников, в частности полученное на базе угля; ** - 2001 г.; *** - совокупный объем добычи нефти Судана и Южного Судана

Составлено по: [88; 65, 2004 г., №81; 113; 124, 2007 г., с. 144; 196]

Из данных следует, что КСА занимает первое место не только в регионе БВСА с точки зрения добычи нефти, но и является важнейшим игроком на мировой арене. На Королевство в 2014 г. приходилось почти 13% всей добытой нефти. Естественно, добыча нефти в значительной степени диктуется мировыми потребностями в ней. Имеющиеся прогнозы указывают на непрерывный рост этого показателя. В частности, с 1995 г. по 2020 г. предполагается прирост потребления нефти в Китае на 211%, ЮВА – 152%, Африке – 85%, Латинской Америке – 85%, СНГ и Восточной Европе – 42%, Ближнем Востоке – 53%, Западной Европе – 31%, а в целом по миру рост должен составить 58%. [113]

Еще большую динамику имеют соответствующие тенденции по газу, который в мировом энергетическом хозяйстве заметно теснит ведущий энергоноситель – нефть. Ближневосточным государствам в этом сегменте мировой энергетики, видимо, придется одновременно сотрудничать и конкурировать с крупнейшими мировыми производителями этого вида энергетического сырья – Россией и Ираном, последний увеличил добычу в период 1985-2014 гг. в 11,5 раз. По темпам прироста его превосходит только Катар, который за последние три десятилетия увеличил добычу «голубого» топлива практически в 30 раз.

Таблица №5

Динамика добычи газа в регионе в 1985 – 2014 гг., млрд куб. м*

	1985	1990	1997	2003	2004	2014	Доля в мировой добыче газа, %
Ближний Восток и Северная Африка, в т.ч.	109	161	252	372	-	-	-
КСА	19	31	44	61	64	108,2	3,1
Иран	15	24	43	79	85,5	172,6	5,0
ОАЭ	13	20	39	44	45,8	57,8	1,7
Ливия	5	6	6	6	7	12,2	0,4

Алжир	36	49	68	83	82	83,3	2,4
Египет	4	7	12	25	26,8	48,7	1,4
Катар	6	6	14	31	39,2	177,2	5,1
Кувейт	-	-	-	-	9,7	16,4	0,5
Мир, всего	1670	1989	2223	2619	-	3460,6	100

Примечания: * - округлено до целых, исключая газ, сожженный в факелах или закачанный в пласты;

Составлено по: [88; 85; 113; 65, №114; 124, 2007 г., с. 151; 196]

Существенные темпы прироста добычи газа за последние десятилетия являются свидетельством серьезных намерений арабских стран последовательно усиливать свои позиции в мировом хозяйстве, наращивая добычу и экспорт эффективных и экологически более чистых источников энергии.

Вопрос об энергоресурсах рассматривается в связи с тем, что углеводородное сырье остается универсальным источником благосостояния для тех арабских стран, где избыточные доходы позволили добиться высоких экономических показателей, в том числе и создания гигантских инфраструктурных объектов, способствующих их росту. Но в то же время колоссальные долговременные доходы от экспорта энергоносителей и огромная нефтяная рента, определяемая масштабами и низкой себестоимостью добычи, стали важнейшим фактором устойчивости тенденции к консервации сырьевого характера арабской экономики. И спустя 60-70 лет после начала широкомасштабной разработки нефти, нефтедобыча остается ее ведущей отраслью в большинстве из них. На нее приходится от 10-15 до 30-50% ВВП отдельных государств региона.

Тенденция к сохранению «однобокой» специализации экономик постепенно преодолевается благодаря значительным доходам от экспорта углеводородов, используемым на нужды экономического развития, в том числе мобилизуемым по линии разных ближневосточных фондов. Отраслевая структура большинства стран по мере экономического развития претерпевала изменения в ходе снижения

удельного веса сельского хозяйства и роста промышленности, в том числе обрабатывающей, расширением современной сферы услуг. Наиболее наглядно это проявилось в ОАЭ, которые демонстрируют заметный прогресс в диверсификации отраслевой структуры национальной экономики.

В целом, страны Ближнего Востока – экспортеры нефти и газа, используя доходы из этого источника в целях диверсификации хозяйственной деятельности и создания финансового демпфера, смогли в относительно короткие сроки дать импульс развитию ряда современных отраслей, в отдельных случаях потеснив с соответствующих позиций традиционных мировых производителей, главным образом некоторых видов услуг, а также отдельных видов продукции легкой промышленности. Особняком в этом ряду стоит индустрия туризма и отдыха, добившаяся высших стандартов качества и внушительного роста поступлений на нужды развития. Однако для региона в целом (по состоянию на 2005 г.) абсолютные показатели были заметно ниже признанных центров международного туризма. Они (50 млн чел.) уступали Европе (363 млн чел.), Южной и Северной Америке (123 млн чел.), Дальнему Востоку и Океании (88 млн чел.), но превосходили Африку (23 млн чел.). По темпам же прироста на 2005 г. арабский регион (5,5%) уступал только Африке (7,4%). [125, 2006 г., с. 51-52]

Широкомасштабные программы развития индустрии туризма в последние десятилетия кардинально изменили ситуацию в отрасли. Благодаря интенсивному росту инфраструктуры, Ближний Восток превратился в быстро развивающийся международный туристический центр. За период с 60-х годов по начало XXI в. турпотоки возросли в Египте в 8 раз, в Сирии – в 6 раз, в ОАЭ – в 4 раза, на Бахрейне – в два раза, а в целом в регионе в 14 раз – с 2 млн до 27 млн в год [124, 2003 г., с. 325; 2007 г., с. 362-363, 1046, 1196-1198, 1253; 143; 125, 2006 г., с. 51-52]. За период с 1950 г. по 2007 г. средний доход от одного туриста вырос с 83 до 755 долл. [143]

По оценке ВТО, в 2005 г. поступления от туристических услуг в регионе составили 128,6 млрд долл. В 2015 г. они составили порядка 220 млрд долл.

Вместе с тем, терроризм и напряженная ситуация негативно влияют на уровень доходов от туризма. Наблюдается скачкообразность этого показателя: например, в Ливане в 2000 г. они упали до 742 млн долл., а в 2005 г. уже выросли до 5,87 млрд долл., а в 2008 г. – до 7,19 млрд долл.; в Иордании – 935 млн долл. в 2000 г. и 1,76 млрд долл. в 2005 г. Схожая ситуация и в Йемене: 73 млн в 2000 г. и 181 млн долл. в 2005 г. [196] Это косвенно говорит об огромном потенциале отрасли не только в конкретных случаях, но и вообще на Ближнем Востоке.

Среди арабских государств региона туризм развивается наиболее заметно в Египте и ОАЭ и рассматривается в качестве локомотивов развития, способных реально содействовать подъему экономики.

Этим же руководствуются и другие страны региона, каждая в силу своих возможностей. Способствуют этому в основном два обстоятельства. С одной стороны, на регионы наступают мировые гостиничные корпорации, а также группы, сочетающие турбизнес с иными его видами, но также привязанными к арабской экономике. Примером может служить Rezidor Hotel Group с ее 1370 отелями в 110 странах мира, включая 12 стран БВСА. 84% новых помещений размещены в БВСА, где дополнительно строятся еще 22 отеля. При этом 74% владеемого ею трубопроводного транспорта сосредоточены именно в ареалах «emerging markets», создаваемых на Ближнем Востоке [170]. С другой стороны, непрерывный поток капиталов ускоряет развитие сопутствующих отраслей, инвестиции в которые на период 2010-2030 гг. могут составить 3 трлн долл.. Часть этих средств поступит на финансирование инфраструктуры, в том числе в энергообеспечение, дорожное строительство, на природоохранные меры, водоснабжение и т.п.

В ближневосточных государствах также широко привлекаются средства исламских финансовых учреждений, в размере 3-5 млрд долл. США ежегодно для создания исламского сектора в гостиничном хозяйстве и в бизнес-обслуживании. Данные инвестиции призваны ускорить урбанизацию, поднять экономическую активность и стимулировать потребности в инфраструктуре.

Очевидно, что индустрия туризма развивается во взаимодействии с другими отраслями, и особая роль принадлежит инфраструктуре, обслуживающей туристический сектор. Объекты инфраструктуры обеспечивают перевозки, связь, собственно рекреацию, поддерживают функционирование экозащитных систем, промышленное и ремесленное производство и др. Иными словами, инфраструктурное строительство само по себе и как часть индустрии туризма, играет серьезную роль в обустройстве стран и в аккумуляровании доходов. Это обстоятельство подтверждается следующими данными.

Таблица №6

Доля индустрии туризма в ВВП отдельных стран в 1990-2014 гг., %

Страна	1990	2000	2014
Марокко	4,9	6,3	9,0
Ливан	1,9	0,3	8,9
Тунис	6,9	9,1	6,9
Египет	4,9	6,7	6,8
ОАЭ	3,9	4,2	6,6
Иордания	8,0	5,4	5,8
Бахрейн	4,0	7,1	5,3
Сирия	3,6	6,5	4,0
Оман	2,1	4,1	3,2
Йемен	1,4	1,9	2,9
КСА	3,0	1,9	2,3
Кувейт	4,1	2,4	2,0
Катар	2,9	1,5	1,7

Составлено по: [124, 2003 г., с. 1093; 2007 г., с. 362-363, 1046, 1196-1198, 1253; 125, 2006 г., с. 8; 110, с. 68-70, с. 51-59; 170; 206]

Сравнение данных за 1990, 2000 и 2014 гг. показывает неравномерность развития всей отрасли в регионе. На этом фоне резко выделяются Марокко, Ливан, Тунис, Египет и ОАЭ, если судить по темпам роста туристической индустрии. Стоит отметить, что доходы от нее в ОАЭ, а также стоимость продукции и услуг, созданных в смежных отраслях, составили 12% ВВП страны в 2007 г. Это важно с

точки зрения понимания роли отрасли в перераспределении мировых турпотоков и в формировании накоплений для нужд развития.

Только в одном Дубае соответствующая инфраструктура обслуживает более 10 млн туристов. Для этого были возведены Дубайский аэропорт – один из 20 крупнейших в мире, более 700 отелей, другие производственные здания и сооружения, современные морские гавани и терминалы, изменившие облик страны. В 2005 г. поступления от туризма составляли 2,2 млрд долл., в то время как в 2000 г. этот показатель был в 2 раза ниже – 1,06 млрд долл. Этот эффект, столь выделяющийся в эмирате, теряется в других странах, где инвестиции в туристическую индустрию не были столь велики и распределены на большей территории. Согласно данным Департамента туризма Дубая, в 2010 г. в дубайских отелях побывали 8,6 млн гостей. Для сравнения в 2009 г. эта цифра равнялась 7,8 млн. Доходы от гостиничного сектора в 2010 г. составили 3,61 млрд долл. по сравнению с 3,39 млрд долл. в 2009 г. [180]. К 2020 г. Дубай планирует привлечь 20 млн посетителей в год, что является в 2 раза большим количеством, чем в 2012 г. Данные планы были одобрены в 2013 г. руководством Дубая, осознающим, что туризм является фундаментом экономического роста и диверсификации экономики эмирата.

Однако имеются свидетельства того, что и другие страны, развивающие туризм, не отказываются от наращивания дальнейших усилий в этой сфере хозяйственной деятельности. Ведь благодаря росту потоков туристов усиливается диверсификация экономики и обеспечивается существенный прирост финансовых ресурсов, которые после нефти играют роль системного фактора в экономическом развитии.

Именно по этой причине в странах Ближнего Востока наблюдается устойчивый рост финансового сектора, прежде всего в странах Залива. Объем услуг на рынке финансов в регионе увеличивался, как теперь известно, не только благодаря активной адаптации крупнейших арабских финансовых институтов и структур к мировой финансово-экономической среде, но и за счет крупных

спекуляций на фондовых рынках и активных операций с «дутыми» активами. Несмотря на это финансовая деятельность имела и позитивный результат. Экономические элиты «заливных» государств отдают себе отчет в том, что в эпоху глобализации необходимо активно осваивать современную финансово-кредитную сферу, которая способствует крупным экономическим проектам. А это создает условия, чтобы эффективно осваивать резко возросшие с конца XX в. масштабные доходы от экспорта энергоносителей, обустроить столь необходимую собственную нишу в таком ключевом сегменте мировой экономики, как банковская сфера, которая может рассматриваться как своеобразная часть инфраструктуры, способствующая росту ее физических элементов.

Полвека назад Ливан был практически единственной ближневосточной страной, которая играла роль одного из финансовых центров мира. Приток нефтедолларов в страны-нефтеэкспортеры Ближнего Востока, реализация в течение 5-6 десятилетий крупных инвестиционных программ (по оценкам, вложения в экономику и социальные программы развития в государствах региона с середины XX в. составили 4-5 трлн долл. США), огромные инвестиционные вложения за рубежом (2-3 трлн долл. США.), значительный объем внешнеторговых операций (до 1 трлн долл. США в год в текущем десятилетии), приток иностранных инвестиций привели к тому, что банковский сектор в ряде ближневосточных стран стал одной из ведущих отраслей экономики [151; 125; 110]. С конца XX в. отмечается стремительное становление Бахрейна в качестве регионального и мирового банковского центра, обслуживающего мощные финансовые потоки соседних арабских государств Залива. К середине первого десятилетия на острове действовали около 200 крупных финансовых институтов.

Возрастание финансовой мощи арабских нефтеэкспортеров и помощь менее развитым государствам оказали стимулирующее воздействие на модернизацию экономики региона. Естественно, процесс протекает неравномерно, сохраняя дифференциацию между странами, но все-таки повышает их потенциал и увеличивает жизнеспособность.

В рамках этой динамики, несомненно, достигнут видимый прогресс в перестройке отраслевой структуры национальных экономик, определенным образом расширена ниша в мировой экономике за счет производства и экспорта отдельных видов промышленных товаров, помимо энергоносителей, главным образом продукции нефтехимии. Но страны региона все еще, в силу сохранения влияния ряда фундаментальных факторов, существенно отстают от центров мирового хозяйства по многим ключевым показателям (доля в мировом экспорте продукции обрабатывающей промышленности, в производстве и экспорте большинства видов современных услуг и т.п.).

Тем не менее, имеющиеся тенденции к диверсификации отраслевой структуры национальных экономик, особенно в таких странах, как ОАЭ, КСА, Катар, Кувейт, а также в Ираке, Ливане и Сирии (при условии нормализации ситуации вокруг последней), к росту экспорта современных видов услуг, техническому переоснащению ряда ведущих отраслей, к интенсивной подготовке современных кадров и так далее позволяют прогнозировать общий подъем экономического потенциала и наращивание связей с мировым хозяйством. В этом залог устойчивого продвижения к диверсифицированной отраслевой структуре, постепенному преодолению топливно-сырьевой специализации и периферийного характера национальных экономик.

Ведь сдвиги происходят только на тех направлениях, которые достаточно подготовлены к ним предшествующим ходом экономических и социальных процессов или получают своего рода наибольшее благоприятствование, исходя из обстоятельств, оказывающих положительное влияние на конъюнктуру – экономическую или социальную.

В некоторой мере это можно проследить по данным следующей таблицы, которая фиксирует заметные сдвиги по приведенным статьям.

**Динамика валютных поступлений от экспорта товаров и
услуг в странах Ближнего Востока в 1995-2014 гг.**

	Объем экспорта, млн долл.			Экспорт промышленных товаров, %		
	1995	2005	2014	1995	2005	2014
Египет	3 444	12 912	26 812	34,8	31,4	46,6
Иордания	1 769	4 279	8 385	52,2	73,1	72,2
Йемен	1 917	5 608	8 000	2,2	1,3	2,4
Ливан	656	2 337	4 548	68,3	63,4	50,9
КСА	49 030	180 737	353 780	14,8	10,5	14,4
Катар	3 557	25 762	131 592	17,4	9,8	4,9
Оман	5 917	18 692	50 718	12,3	6,4	14,8
ОАЭ	12 944	44 902	101 132	8,7	8,1	11,2
Кувейт	27 753	115 453	360 000	18,0	26,0	23,4
Бахрейн	4 113	10 239	20 470	31,1	20,4	32,2
Сирия	3 563	8 708	2 000	13,8	23,6	36,3

Источник: [151, 2005 г., с. 106-119]

«Рекордсменами» роста экспорта в 1995-2014 гг. является Катар (37 раз). Остальные занимают более скромные позиции, но и в них фиксируется рост в шесть-восемь раз. Менее выражена динамика по экспорту промышленной продукции, но и здесь регистрируются ощутимые сдвиги. Тем не менее отдельные страны, в частности Ливан и тот же Катар, показали отрицательную динамику по данному показателю за указанный период.

Увеличение внешних поступлений указывает на рост связей с мировой экономикой упомянутых в таблице стран. При этом они заинтересованы в дальнейшем развитии хозяйственных отношений с внешним миром, что дает им стимул к развитию.

Что касается динамики таких важных показателей положения стран региона в мировом хозяйстве, как их удельный вес в мировом экспорте и ВВП, то они представлены в нижеследующей таблице.

Доля рассматриваемых стран в мировом экспорте и ВВП, 1960-2014 гг., %

Доля в мировом экспорте						Доля в мировом ВВП				
1960	1980	1990	2001	2007	2012	1950	1980	2001	2007	2014
4,3	10,4	3,8	3,5	6,5	6,1	2,1	3,4	2,9	5,8	4,1

Источник: [27, с. 19-20, 62; 151, с. 127-134; 179; 172; 196; 206]

Данные указывают на значительное участие региона в мировой торговле и экономике в целом, хотя тенденция характеризовалась неустойчивостью. Связано это в основном с динамикой движения объемов добычи углеводородов и продуктов их переработки, на которые в отдельных странах приходится от 30-40 до 80-90% и более их экспорта, а также со значительными колебаниями мировых цен на энергетические ресурсы. При этом, хотя доля отдельных стран в мировом экспорте промышленной продукции представляется относительно малой величиной, доля экспорта в ВВП, т.е. в масштабах национальной экономики подавляющего большинства стран региона, выглядит достаточно внушительной: от 1/4-1/3 (Египет, Иордания) до 1/2-3/4 (Бахрейн, Катар) [179].

Однако, несмотря на рост и диверсификацию связей с мировым хозяйством стран региона, особенно нефтеэкспортеров, их положение в рамках МРТ не претерпело изменений, равных по размаху НИС, к которым они близки по типу развития. Страны региона, как говорилось, в основном сохраняют свою топливно-сырьевую специализацию, обеспечивая до 60% всего мирового экспорта нефти и газа.

Вместе с тем, эта группа государств резко нарастила объемы внешнеторгового оборота, главным образом, во-первых, вследствие роста физических объемов экспорта и увеличения мировых цен на нефть в 7-10 раз и, во-вторых, роста импорта инвестиционных и потребительских товаров благодаря огромным поступлениям от вывоза энергоносителей. Доказательством этого

могут служить расчеты известного российского исследователя В.А. Мельянцева. Доля ближневосточных, а также североафриканских стран в мировой торговле в 1960-1980 гг. возросла с примерно 4,3% до 10,4% [27, с. 19-20]. Хотя в период низких цен 90-х годов она упала до 3,5%, в первом десятилетии XXI в. она вновь заметно выросла – до значений, соизмеримых с началом 80-х годов. Особенно быстро росли мирохозяйственные связи наиболее крупных экспортеров нефти и газа Персидского залива. Они, благодаря своим уникальным запасам углеводородов и резко возросшим доходам от их разработки и экспорта, достигли достаточно высокой степени экономической самостоятельности, нехарактерной для большой группы развивающихся государств мира.

Проблема структурной перестройки национальных экономик стран региона представляется еще более актуальной вследствие значительных колебаний цен на углеводороды в XXI в., а также стремительного углубления процессов глобализации в мировом хозяйстве. Решение данной задачи не может быть связано исключительно с реализацией проектов узкой направленности в отдельных странах. В данном случае целесообразно рассматривать проблему диверсификации более глобально, а странам региона ориентироваться на динамичное продвижение в этом направлении.

1.2. Основные тенденции экономического развития региона

Данный аспект крайне важен для понимания того, как основные тенденции экономического развития региона меняют роль инфраструктуры в хозяйственной жизни. На современном этапе, когда ключевые зоны мировой экономики развиваются на базе инновационно-информационных производительных сил,

ближневосточные страны оказались перед необходимостью изыскивать способы для изменения алгоритма своего развития, чтобы не оказаться в изоляции от масштабных процессов, развертывающихся на мировом экономическом пространстве.

Достижения промышленно развитых стран стали возможными благодаря не только прорывным техническим решениям, но и рациональной структуре производства и экономики в целом, в которых инфраструктуре отводится одна из ведущих ролей. Определенная отсталость ближневосточных стран в традиционной экономической системе с ее несовременными технологиями и малоэффективными формами хозяйствования не предоставляла широких возможностей для обретения гармоничности воспроизводственных механизмов, преодоления диспропорций экономических структур. И поныне в большей части арабского мира сохраняются заметные перекосы в размещении производительных сил, в соотношении отраслей, относительно низкий или невысокий уровень развития материально-технической базы, для преодоления чего требуются длительное время и колоссальные ресурсные затраты.

В рассматриваемых ближневосточных странах сложились два основных подхода к проблеме, в результате чего тенденции социально-экономического развития обрели разное содержание. С одной стороны, капиталозбыточные страны, получившие возможность развивать свое хозяйство с «чистого листа», изначально сделали акцент на современной производственной и социальной инфраструктуре как предтече экономического прорыва и создания достойных условий жизни для своих народов. С другой, капиталодефицитные страны вынуждены были двигаться в русле малоэффективной экономики, пытаясь на отдельных направлениях корректировать ее механизмы и выправлять структурные диспропорции, результативность которых имела относительный характер. В полной мере эта политика применялась и в отношении инфраструктуры, которая подстраивалась под привычный формат. Как результат, новое ее качество наращивалось неравномерно и отставало от быстро

изменяющихся потребностей, что мешало утверждению новых стандартов и переходу к более прогрессивным моделям организации хозяйственной жизни.

Отчет о глобальной конкурентоспособности, публикуемый ежегодно Всемирным экономическим форумом, определяет степень развитости производственной инфраструктуры 144 исследуемых государств. В основе исследования 2014-2015 гг. лежит глобальный опрос руководителей коммерческих структур, а также анализ общедоступной статистической информации, публикуемой на регулярной основе авторитетными международными организациями. Приведенные ниже данные позволяют судить о качестве инфраструктурной составляющей сегодня в странах региона относительно других государств.

Таблица №9

Группа капиталододефицитных стран в рейтинге глобальной конкурентоспособности, 2014-2015 гг.

	Египет		Ливан		Иордания		Йемен	
	А*	Б*	А*	Б*	А*	Б*	А*	Б*
<i>Производственная инфраструктура, в т.ч.</i>	100	3,2	122	2,6	71	4,1	142	1,9
Транспортная инфраструктура**	85	3,3	103	3,0	70	3,6	139	2,2
Качество транспортной инфраструктуры в целом**	125	2,9	140	2,3	48	4,8	136	2,5
Качество дорог**	118	2,9	120	2,8	61	4,1	131	2,5
Качество железнодорожной инфраструктуры**	78	2,4	н/д	н/д	81	2,2	н/д	н/д
Качество портовой инфраструктуры**	66	4,2	73	4,1	72	4,1	128	2,6
Качество авиатранспортной инфраструктуры**	60	4,6	65	4,5	55	4,8	141	2,3
Энергетическая и телекоммуникационная инфраструктура**	105	3,1	124	2,2	66	4,6	140	1,6

Качество энергетического снабжения**	121	2,7	143	1,4	49	5,4	142	1,5
Количество абонентов сотовой телефонной связи (на 100 чел.)	55	121,5	114	80,6	31	141,8	127	69,0
Количество абонентов фиксированной телефонной связи (на 100 чел.)	97	8,3	66	18,0	105	5,2	107	4,7

Примечание:

*А- место в рейтинге 144 рассматриваемых стран; Б - итоговая оценка;

** - итоговая оценка, где 7 – максимальное значение, 1 - минимальное

Источник: [200]

В капиталододефицитных странах региона транспортная, энергетическая и телекоммуникационная инфраструктуры, имеют значительный потенциал для роста. На сегодняшний день относительно развитыми данные отрасли (в сравнении с другими странами мира) можно считать лишь в Иордании, в меньшей степени – в Египте. Отсталость капиталододефицитных государств в части инфраструктуры, во-первых, обусловлена ограниченностью собственных ресурсов рассматриваемых государств, а во-вторых, является следствием низкой активности иностранных инвесторов, что объясняется постоянно сохраняющейся напряженной политико-экономической ситуацией вокруг этих стран..

Анализ имеющихся данных показывает, что потенциал иорданской транспортной инфраструктуры на сегодняшний день сопоставим с возможностями, предлагаемыми в Гамбии или Руанде. Иорданская энергетическая и телекоммуникационная отрасль сопоставима с марокканской, египетская – с габонской и парагвайской, ливанская – с зимбабвийской и бангладешской, а йеменская – с ангольской и гвинейской.

Инфраструктурные объекты капиталозбыточных стран региона ввиду постоянного притока нефтедолларов находятся в более развитом состоянии. Так, Объединенные Арабские Эмираты на сегодняшний день обладают наилучшей производственной инфраструктурой в мире, уступая лишь Гонконгу и Сингапуру.

Другие же страны-нефтеэкспортеры региона входят в число 40 стран по уровню развития отрасли, о чем, в частности, говорят данные следующей таблицы.

Таблица №10

Группа капиталозыбыточных стран в рейтинге глобальной конкурентоспособности, 2014-2015 гг.

	Бахрейн		Кувейт		КСА		ОАЭ		Оман		Катар	
	А*	Б*	А*	Б*	А*	Б*	А*	Б*	А*	Б*	А*	Б*
<i>Производственная инфраструктура, в т.ч.</i>	31	5,2	61	4,3	30	5,2	3	6,3	33	5,0	24	5,5
Транспортная инфраструктура**	34	4,7	67	3,7	26	4,8	1	6,6	33	4,7	17	5,3
Качество транспортной инфраструктуры в целом**	21	5,6	67	4,3	29	5,2	3	6,4	25	5,4	26	5,4
Качество дорог**	22	5,4	48	4,6	26	5,3	1	6,6	8	6,0	34	5,0
Качество железнодорожной инфраструктуры**	н/д	н/д	н/д	н/д	50	3,1	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Качество портовой инфраструктуры**	15	5,7	82	3,9	40	5,0	3	6,5	33	5,2	24	5,4
Качество авиатранспортной инфраструктуры**	39	5,2	100	3,8	41	5,1	2	6,7	42	5,1	12	6,0
Энергетическая и телекоммуникационная инфраструктура**	32	5,7	60	4,9	37	5,5	22	6,0	42	5,4	29	5,8
Качество энергетического снабжения**	31	6,2	63	5,0	26	6,2	11	6,6	20	6,3	15	6,5

Количество абонентов сотовой телефонной связи (на 100 чел.)	8	166	3	190	5	177	6	172	18	155	21	153
Количество абонентов фиксированной телефонной связи (на 100 чел.)	53	21,8	75	15,1	70	16,4	50	22,3	88	9,7	60	19

Примечание:

*А- место в рейтинге 144 рассматриваемых стран; Б - итоговая оценка;

** - итоговая оценка, где 7 – максимальное значение, 1 - минимальное

Источник: [200]

Разница между двумя подходами к инфраструктуре, обозначенными выше, как представляется, сохранится и в среднесрочной перспективе, хотя менее обеспеченные страны с большим вниманием уже сегодня относятся к идее подъема экономики через ее инфраструктурное обустройство. Хотя прежде, своего рода остаточный интерес к этой теме диктовался не столько игнорированием ее важности, сколько объективными обстоятельствами в виде нехватки накоплений для реализации соответствующих программ.

Страны-производители жидких углеводородов Ближнего Востока в последние три-четыре десятилетия активно используют нефть как мощный источник финансирования экономического развития, в том числе инфраструктурного строительства. Доходы нефтеэкспортеров выросли примерно в три раза. Страны с небольшой нефтяной составляющей в развитии также улучшили свое положение. На их фоне исключение составила малочисленная группа государств, не имеющих собственных месторождений углеводородов – Ливан, Иордания. Однако они достаточно умело использовали другие преимущества при решении своих экономических проблем, в частности, выгодное географическое положение как способ позиционироваться во внутрирегиональных и в мирохозяйственных экономических связях.

Несмотря на общий тренд к экономическому росту и появление элементов более зрелых производительных сил, между двумя группами государств Ближнего Востока и между государствами внутри этих групп, как отмечалось, сохраняются заметные различия, отражающиеся на их экономических показателях.

Таблица №11

**Среднегодовые темпы прироста ВВП стран Ближнего Востока
в 1980-2015 гг., %**

	1980-2000	2000-2001	2002-2003	2007-2008	2014-2015
Египет	4,2	3,5	3,2	7,2	4,2
Ливан	0,3	3,9	1,7	9,1	1,0
Сирия	3,5	3,8	-2,0	-4,5	-
Йемен	5,8*	3,8	3,8	3,7	-28,1
Иордания	3,0	5,3	4,2	7,2	2,5
Бахрейн	3,2	2,5	6,3	6,2	3,2
ОАЭ	2,4	1,9	8,8	3,2	3,9
Оман	5,8	4,5	-2,7	8,2	4,1
Ирак	-1,2	-6,6	-81,8	8,3	2,4
Катар	3,7	3,9	3,7	17,7	3,3
КСА	1,7	1,2	11,2	6,3	3,4
Кувейт	3,0	0,2	-2,7	2,5	7,7

Примечание: * - 1990 – 2000 гг.

Источник: [188]

Приведенные данные наглядно характеризуют картину экономического роста, неравномерную для конкретных стран. В целом, для большинства в последние три десятилетия были характерны темпы экономического роста, близкие по значению показателям прироста населения. Начало нового века было отмечено общим ростом темпов ВВП и относительным сближением показателей. Ближе к концу десятилетия этот процесс продолжился, но выравнивания темпов не произошло, поскольку велики были исходные расхождения. Наибольший сдвиг отмечается по Катару, Ираку, Ливану, Йемену. Темпы в КСА составляют

приемлемую цифру и сохраняются на этом уровне, видимо, в силу неспособности освоить средства в масштабах экономики и национального рынка.

В целом же данные свидетельствуют о разнообразии тенденций роста и отражают относительную стабильность ближневосточных экономик, исключая последний период – первую половину второго десятилетия XXI века. Но при этом даже поступления от нефти не могут служить гарантией от неустойчивости темпов роста и воспроизводственных процессов в целом.

Таблица №12

**Динамика поступлений некоторых стран от вывоза нефти
в 1992-2014 гг., млрд долл.**

	1992	1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ирак	0,6	0,7	19,6	23,4	39,4	5,8	79,7	94,2	89,8	85,3
КСА	48,0	45,7	72,5	153,3	192,3	251,1	364,7	388,4	377,0	372,8
ОАЭ	14,5	13,0	22,4	45,6	191,8	213,5	302,0	3501	379,5	380,3
Катар	3,0	2,8	8,0	19,1	46,8	73,0	112,9	133,0	136,8	131,7

Источник: [124, 2004 г., с. 136; 70, с. 86-87; 124, 2007 г., с. 146; 198]

Хотя КСА и ОАЭ получают самые большие доходы, которые значительно превышали поступления в других странах региона, темпы роста ВВП были сопоставимы внутри исследуемой группы.

Достижения остальной части ближневосточного региона не были столь убедительными, хотя совокупный ВВП рассматриваемых стран за первые семь лет нового века вырос примерно вдвое, доля же капиталодефицитных стран в этом приросте едва ли превышала 25%. В группе капиталодефицитных стран достигнутые рубежи в национальной экономике не позволяли обеспечить динамичное развитие, при стремлении опереться на устойчивый экономический рост. В сравнении с промышленно развитыми странами особенно очевидно отставание исследуемых стран, суммарный ВВП которых сравним с ВВП одной Испании (1200 млрд долл.), не являющейся, с точки зрения экономики, передовой

европейской страной, или Канады (1300 млрд долл.) [16, с. 19-20]. Ближневосточным странам придется преодолевать долгий исторический путь, чтобы приблизиться по абсолютным размерам ВВП к промышленно развитым государствам. Только Катару, ОАЭ и Кувейту, находящимся в исключительных условиях благодаря нефти и при относительной малочисленности населения, по ВВП на душу населения удалось превзойти в 2012 г. средний уровень развитых стран Запада.

Неравномерное распределение доходов сохраняет заметную, порой одиозную, дифференциацию в ближневосточных государствах по ряду ключевых параметров. В частности, по показателю объема ВВП конкретной страны и ее удельного веса в совокупном ВВП рассматриваемого региона КСА займет место бесспорного лидера. При населении в 2013 г. в 26,94 млн чел. (7% населения региона) его ВВП составляет 29% общерегионального. Затем следуют (по массе ВВП) ОАЭ – 348,59 млрд долл. (2012 г.) и Египет с 257,29 млрд долл. (2012 г.). По состоянию на 2013 г. их население соответственно составляло 5,47 млн чел. (1,4% общего населения региона) и 85,29 млн чел. (22%). Другими словами, население Эмиратов в 15 раз меньше, а ВВП почти в 1,5 раза больше, чем в Египте, а это, как известно, одно из крупнейших по площади и крупнейшее по промышленному потенциалу государство Ближнего Востока [196].

По доходу на душу населения, в котором отражается эффективность производства, в первой тройке арабских государств в 2010 г. стоят Катар (72 тыс. долл.), Кувейт (52 тыс. долл.) и ОАЭ (24 тыс. долл.), в 1990 г. это были ОАЭ, Кувейт и Катар, а еще раньше – в 1970 г. Ливия, Кувейт и ОАЭ [16, с.19-20; 196]. Лидерство же поддерживается главным образом не столько усилиями развитой экономики, сколько за счет сырьевой составляющей роста и доходов от углеводородов, обеспечивающих финансовую стабильность.

Другое дело – глобальный кризис, который оказывает воздействие даже на «непотопляемых» нефтяных гигантов Ближнего Востока и в той или иной мере влияет на экономические показатели. Это обусловлено многими факторами, но

особенно негативны те, что связаны с сокращением прямых иностранных инвестиций и сужением рынка экспортной продукции. По оценочным данным, ближневосточные страны с начала кризиса могли потерять 2,5 трлн долл. и приостановить до 60% инфраструктурных проектов [82, с. 34]. Однако эту цифру следует принимать более как прикидочную, она слишком высока, поскольку совокупный ВВП рассматриваемых арабских стран не превышал 2,3 трлн долл. [179]. При этом речь идет исключительно о кризисе 2008 г. и не учитывает реалии сегодняшних дней.

К тому же, как представляется, регион может в какой-то мере сэкономить на потерях от кризиса в силу того, что был за годы независимости в той или иной степени диверсифицирован в плане своих экономических структур и потому, что здесь не сильны позиции собственного капитала, который монополизировал отдельные отрасли и способен вести свою игру вразрез с национальными интересами. К тому же в небогатых странах относительно мал удельный вес спекулятивных финансовых операций.

Нет гарантии того, что современный нефтяной кризис так или иначе минует арабские страны. Он коснулся их уже хотя бы потому, что все они естественным образом участвуют во внешней торговле, располагают экспортноориентированными отраслями как важным источником внешних накоплений. Доходы от туризма также могут уменьшиться. Все это сопряжено с сокращением занятости, закрытием предприятий, задержкой зарплат, снижением платежеспособного спроса, что увеличивает опасность для социально-экономической ситуации. И если мировой кризис будет углубляться, то запас прочности у арабских стран может оказаться недостаточным, чтобы остановить или даже просто смягчить его воздействие. Естественно, под ударом в первую очередь могут оказаться капиталододефицитные страны.

Тем не менее, в ходе текущего мирового финансово-экономического кризиса они избежали дефолта и предпринимают меры по поддержанию спроса, сохранению темпов роста ВВП и источников финансирования программ

социально-экономического развития, хотя не ушли от негативных ситуаций на отдельных направлениях – в индустрии туризма, в авиаперевозках, в поступлениях из-за рубежа. Потери не миновали и реальное производство, но в меньшей степени от этого пострадали те страны, что имели ограниченный выход на мировые рынки. В целом во всех из них так или иначе были созданы современные промышленные отрасли, которые развиваются и в ряде стран составляют крупный источник внутренних накоплений. Среди них – добывающая и обрабатывающая индустрии, доходные сегменты производственной инфраструктуры.

Таблица №13

**Динамика доли промышленного производства в ВВП
стран Ближнего Востока в 1990-2012 гг., %**

Страна	Доля промышленных отраслей в ВВП		
	1990 г.	2003 г.	2012 г.
Египет	32	36	37
Бахрейн	40	42	51
Ирак	30	67*	64
Иордания	29	23	31
Кувейт	52	58	42
Ливан	21	24	20
Оман	54	51	50
Катар	57	74	78
КСА	53	54	67
ОАЭ	-	58**	56
Йемен	25	41	41
Иран	-	41	38
БВСА средняя	-	44	44

Примечание: * - 2004 г., ** - 2002 г.

Источник: [151, с. 324-329, 342-347; 196]

Данные указывают на медленное наращивание удельного веса промышленности. Темпы роста производства даже в положительных случаях

колеблются в широких пределах (1-10%) за 20 лет за исключением рекордного показателя Ирака (34%), Катара (21%), Йемена (16%).

Наряду с промышленным производством и традиционной сферой услуг, акцент в экономике был сделан и на существенную модернизацию сельского хозяйства как стратегической отрасли, имеющей существенное значение для хозяйственного и социального развития. Повышение эффективности достигалось здесь в том числе и за счет интенсификации различных сегментов водной хозяйственной инфраструктуры, которые стали наряду с использованием удобрений, высокоурожайных сортов культур и более продуктивного скота ключевым элементом повышения аграрного сельскохозяйственного производства.

Таблица №14

**Динамика удельного веса агропромышленного комплекса в ВВП
стран Ближнего Востока в 1990-2012 гг., %**

	Доля агропромышленного комплекса в ВВП		
	1990 г.	2003 г.	2012 г.
Египет	18	16	15
Бахрейн	1	-	0,4
Ирак	9	10	9
Иордания	7	2	5
Кувейт	1	-	0,2
Ливан	21	5	5
Оман	3	2	2
Катар	-	-	0,1
КСА	6	5	2
Сирия	28	26	18
Йемен	24	14	8
ОАЭ	2	3	0,8

Источник: [159; 196]

За более чем 20 лет отмечается почти повсеместное сокращение доли отрасли. Это связано с ростом промышленного производства, а также в некоторых

случаях с отказом от амбициозных программ в сельском хозяйстве, требующих неоправданно больших объемов инвестиций, как, например, в ОАЭ, Катаре, КСА, на Бахрейне.

Тем не менее, этот процесс сопровождается ростом индексов производства продовольствия в период с 1997 г. по 2007 г. фактически повсеместно в ближневосточных государствах. В странах Аравии падение зафиксировано только по Катару (-21 пункт), по другим отмечается рост от минимального для ОАЭ (5 пунктов) до 24 пунктов в КСА, 28 в Омане и 46 в Кувейте. По дефицитным странам падение зафиксировано в Ливане (-3 пункта), в остальных присутствует рост показателей от минимального в 5 пунктов для Ирака, до 44 в Йемене, 33 и 34 соответственно для Иордании и Сирии, 26 пунктов в Египте. [182; 105]

Очевидно, что подобные результаты являются продуктом активизации товаропроизводителей за счет интенсификации сельского хозяйства разными способами – от улучшения менеджмента до строительства инфраструктурных объектов, обеспечивающих лучшую приспособляемость аграрного сектора к климатическим условиям и потребностям рынка.

Отмеченная тенденция имеет позитивное значение для арабских стран, поскольку снижается их зависимость от импорта продовольствия, что показано в нижеследующей таблице.

Таблица №15

**Динамика доли продовольственных товаров в импорте
стран Ближнего Востока в 1990-2014 гг., %**

	1990	1995	2000	2003	2004	2005	2014
Египет	31,5	28,4	25,1	24,9	22,2	-	21,1
КСА	13,8	16,1	17,7	16,0	15,0	14,8	13,9***
Оман	18,0	19,7	22,2	17,4	13,6	12,0	12,4
Кувейт	16,7	15,5	17,4	15,3**	-	-	-
Бахрейн	12,3	9,7	9,7	9,4	8,1	5,9	10,9***
ОАЭ	14,4	-	11,1	-	-	-	-
Иордания	25,8	20,6	21,2	17,9	17,2	13,6	18,2

Сирия	31,1	16,7	19,0	18,9	16,7	-	-
Катар	17,3	9,3	11,7	9,9	7,5	6,6	9,4
Йемен	27,1*	28,9	35,6	27,7	28,2	23,7	32,5***
Ливан	-	-	18,9	18,5	16,1	-	16,2***

Примечание: * - 1991 г.; ** - 2001 г.; *** - 2012

Составлено по: [120, 1997 г., с. 7, 309, 610, 699, 1032; 151, с. 139-147; 176; 196; 159; 206]

Анализ данных свидетельствует, что в большинстве рассматриваемых стран прослеживается курс на снижение доли импорта продовольствия в относительном выражении. Действительно, снижение продовольственной зависимости является для большинства государств региона стратегической целью, достижение которой, среди прочего, может быть достигнуто путем интенсивных сдвигов в аграрной инфраструктуре, связанной с накоплением водных ресурсов, сохранностью урожаев, рационализацией землепользования за счет создания тепличных хозяйств и парниковых производств, являющихся частью инфраструктурного обустройства аграрного пространства в ближневосточных государствах. Доля продовольствия в стоимости импорта в отдельные периоды действительно снижалась, что лишь маскировало сохраняющуюся и даже возрастающую остроту проблемы. Вместе с тем, абсолютные объемы импорта указанной продукции растут вследствие заметного увеличения численности населения и ограниченности сельскохозяйственных угодий, а также под влиянием иных факторов.

Инфраструктура в принципе рассматривается на Ближнем Востоке как утилитарная отрасль, которая востребована не только для решения насущных экономических задач, но и для выправления серьезных социальных диспропорций. К их числу, прежде всего, относятся безработица, особенно ее скрытые формы, в том числе среди женщин и молодежи.

В тяжелой ситуации оказались, прежде всего, страны, не входящие в группу богатых – Сирия, Иордания, Йемен и некоторые другие. И без того доля безработных среди самодеятельного населения в относительно менее обеспеченных арабских странах региона составляет 20-30% и более самодеятельного населения, в нефтедобывающих государствах она существенно ниже, но достигает 5-10% и имеет тенденцию к росту.

Лишь в узкой группе малых и наиболее богатых стран-экспортеров энергоносителей, таких как ОАЭ или Катар безработица невелика. Однако негативный опыт отдельных экспортеров нефти и газа, в частности Саудовской Аравии, показывает, что ситуация в условиях интенсивного демографического роста может быстро измениться в худшую сторону. Это заставляет правящие режимы изыскивать различные методы для смягчения ее последствий и расширения занятости. Один из эффективных путей - реализация масштабных программ в сфере производственной инфраструктуры. Ныне создается впечатление, что инфраструктурное строительство выступает как универсальное средство коррекции социально-экономической ситуации и именно на Ближнем Востоке, который в отдельных своих частях по инфраструктурной насыщенности отстает от других регионов мира, относящихся к категории «emerging markets». Причем это относится практически ко всей совокупности менее развитых арабских стран, хотя и они крайне неравномерно обустроены с этой точки зрения.

В странах Залива ряд объектов инфраструктуры создан как бы «про запас», с расчетом на эксплуатацию без предельной загрузки в течение достаточно длительного времени. Но это не означает, что инфраструктурное строительство может быть заторможено или остановлено вовсе. В хозяйственной реальности постоянно возникают новые доминанты, которые требуют регулярного ведения работ для удовлетворения меняющегося спроса, в том числе и специфического, диктуемого необходимостью привлечения потребителей извне. Поэтому перспективы для инфраструктурной экспансии остаются, и цель государства – найти способы создания привлекательных рабочих мест для населения региона.

Тем более ситуация остается благоприятной для возведения объектов инфраструктуры в ближневосточных странах среднего уровня развития. Ограничители для реализации программ здесь концентрируются в другой плоскости – в дефиците ресурсов и капиталов, и это обстоятельство является гораздо более затруднительным, чем нехватка рабочих рук. Тем не менее, и в этих странах ведется интенсивное, по местным понятиям, сооружение инфраструктурных объектов. Правящие режимы понимают, что в неустойчивой атмосфере, чреватой социальным недовольством, ростом экстремизма и экономической неустроенностью, занятость в проектах с крупным государственным участием может быть серьезным фактором приглушения протеста, демонстрацией усилий государства в области создания материальных предпосылок для экономического роста и социального благополучия в интересах населения.

По этим причинам инфраструктурное строительство является своего рода фундаментальной отраслью, все проекты которой служат делу экономического возрождения, причем в наиболее визуализированной форме, так как капитальные сооружения в виде производственных корпусов, современных транспортных магистралей, мостов, трубопроводов, хранилищ, природоохранных объектов, энергетических станций и иных крупных габаритных инсталляций привлекают всеобщее внимание и убеждают в масштабности мер государства в разных сферах. Тем более, что инфраструктура замыкает на себя практически любую хозяйственную деятельность государства и несет в себе отражение основных тенденций экономического развития региона.

Во всяком случае, в 2008 г. экономический советник Генерального Секретаря ООН Дж. Сакс, будучи признанным на Западе экспертом в вопросах современного экономического развития мира, настойчиво рекомендовал арабским странам следовать примеру аравийских монархий и инвестировать средства в «захватывающую» инфраструктуру, как это делают Дубай и другие страны Залива, считая, что это – мудрый способ использования инвестиций. [109, с. 47]

Естественно, далеко не все страны могут последовать такому примеру. Тем не менее, остродефицитный Египет предполагает в рамках антикризисной программы, оцениваемой в 30 млрд ег. ф., включить треть этих средств в совместные проекты с упором именно на строительство инфраструктурных объектов – морских портов и промышленных зон, которые рассматриваются как системообразующие сферы. [60, №64, с.94]

Схожей политики придерживалась и Сирия, которая связывала свое экономическое развитие со всемерным развитием инфраструктуры. При этом особое внимание уделялось развитию свободных зон, где сосредоточивались различные производственные и складские помещения и объекты, а равно и поощрению частных инвестиций в предприятия инфраструктуры – транспортные, связи, энергетические не только на национальном уровне, но и в межарабские проекты этой направленности. [там же, с. 94]

Исследование социально-экономических сдвигов в странах Ближнего Востока на протяжении длительного исторического периода позволяет сделать некоторые выводы.

Страны региона, опираясь на программы и планы национального возрождения, смогли в относительно короткие исторические сроки в условиях политической независимости значительно продвинуться в экономическом и социальном развитии. При этом результаты, достигнутые к настоящему моменту группой стран-экспортеров энергоносителей, оказались заметно выше соответствующих показателей в группе капиталодефицитных государств. Однако имеется нечто общее, что объединяет обе группы.

В силу сложившегося в каждой из них отраслевого строения национальной экономики и объективной необходимости системно взаимодействовать с мировым хозяйством в XXI в., они в значительной мере зависят в своем развитии от состояния и тенденций, складывающихся в сфере производственной инфраструктуры.

В группе капиталододефицитных стран эта связь определяется, главным образом, их слабым положением в контексте региональной и мировой экономики. Чтобы преодолеть этот недостаток, они должны стать привлекательными для сотрудничества со странами региона и континентами и потому должны добиваться соответствия этой задаче и готовить себя к полноценному выполнению связанных с этим обстоятельством функций, в том числе и за счет безупречной инфраструктуры.

Группа капиталозбыточных стран уже в той или иной мере соответствует, с точки зрения инфраструктурного обеспечения, своему геостратегическому статусу крупнейших мировых экспортеров углеводородов. Однако превращение их параллельно этому в новый центр мирового туризма и транспортных сообщений ставит вопрос о дальнейшем наращивании инфраструктуры, выходящей за пределы удовлетворения потребностей местного населения. Поэтому малые государства по-прежнему зависят в своем развитии от ключевых звеньев производственной инфраструктуры – важнейших видов транспорта, энергетического и водного хозяйства, современных видов связи, особенно тех, которые служат основой Интернет-экономики, быстро охватывающей все современные отрасли национальных экономик и «подключающих» их к мировому хозяйству.

О потребностях в инфраструктурных объектах в ближневосточных государствах, а также о сложившейся в последние годы динамике инфраструктурного строительства в регионе Ближнего Востока позволяют судить следующие данные.

По оценкам экспертов, занимающихся экономическим моделированием, для устойчивого экономического развития странам Ближнего Востока требуются значительные инвестиции в инфраструктурное обустройство. Для капиталододефицитных стран размер инвестиций должен составлять или быть выше 3-4% национального ВВП, для капиталозбыточных государств – около 6-11%. При этом направляемые в отрасль средства должны распределяться следующим

образом: на формирование и поддержание энергетического хозяйства и транспортной инфраструктуры - 40%, на развитие информационно-телекоммуникационного сектора - около 10%. [205]

В 2000-2008 гг. в проекты капитального строительства в странах ССАГПЗ было инвестировано суммарно 720 млрд долл. США, при этом в целом в странах Ближнего Востока в 2010-2015 гг. реализовывались инфраструктурные проекты на общую сумму более 7 трлн долл. США.

Важно отметить крайне негативную роль мирового финансового кризиса, который существенно повлиял на динамику развития отрасли. По экспертным оценкам, стоимость замороженных строительных объектов только в странах ССАГПЗ в 2008-2009 гг. составила 168 млрд долл. США, в 2008-2012 гг. – 514 млрд долл. США. При этом в марте 2009 г. стоимость всех проектов в странах ССАГПЗ достигла своей максимальной отметки в 2,6 трлн долл. США, а уже в 2010 г. этот показатель сократился до 1,9 трлн долл. США. В наибольшей степени спад затронул экономику ОАЭ, где бурными темпами развивался строительный сектор. По состоянию на 2010 г. в ОАЭ были приостановлены или отменены строительные и инфраструктурные проекты на общую сумму в 425 млрд долл. США. При этом в процессе реализации оставались проекты, которые оценивались в 216 млрд долл. США, а в стадии планирования и подготовки к реализации – 270 млрд долл. США.

Несколько мрачная картина, сложившаяся в результате мирового экономического кризиса, начала меняться и, как представляется, положительная динамика, даже несмотря на падение цен на энергоресурсы, от которых в значительной степени зависят проекты в странах Персидского залива, сохранится. Оценочная стоимость инфраструктурных проектов в капиталододефицитных странах региона, которые реализовывались после активной фазы финансового кризиса, в 2010-2015 гг., составила (в млрд долл. США): Ирак (290,4), Египет (201,7), Йемен (155,1), Иордания (99,6), Сирия (51,0), Ливан (9,0). В то же время совокупная стоимость реализуемых и запланированных инфраструктурных

проектов в капиталоемких странах региона, подлежащих реализации в 2010-2015 гг., составила (в млрд долл. США): ОАЭ (621,5), КСА (569,9), Катар (182,9), Кувейт (274,6), Оман (90,2), Бахрейн (71,7).

Оценочная стоимость проектов в различных секторах экономики в странах ССАГПЗ по состоянию на 2010 г. (со сроком реализации до 2015 г.) выглядела следующим образом (в млрд долл. США): строительный сектор (714,6), инфраструктурные объекты, исключая строительство, традиционную и альтернативную энергетику, нефтепереработку, водное хозяйство и переработку отходов (228,5), традиционное энергетическое хозяйство (104,5), нефтехимия (91,4), производство нефти и газа (65,6), объекты нефтепереработки (53,7), водное хозяйство и объекты переработки отходов (24,8), объекты альтернативной энергетики (5,4), промышленность (2,7). Таким образом, стоимость всех инфраструктурных объектов в 2010-2015 в странах Персидского залива могла составить 416,9 млрд долл. США. В данном случае не учитывается строительный сектор, так как не представляется возможным отделить строительство для нужд национального хозяйства от строительства для нужд населения. При этом стоит отметить, что стоимость проектов в области промышленности (в том числе производство нефти, газа, нефтехимия) составила лишь 159,7 млрд долл. США, что примерно в 2,6 раза меньше чем стоимость инфраструктурных объектов, реализуемых в указанный период. [192]

О дальнейших перспективах развития отрасли говорят и следующие данные о стоимости заявленных в 2014-2020 гг. проектов в странах ССАГПЗ (млрд долл. США): КСА (свыше 350), ОАЭ (более 200), Катар (около 150), Кувейт (более 100), Оман (около 100), Бахрейн (около 50) [192].

Таким образом, в условиях дефицита природно-сырьевых (исключение составляют углеводороды), водных и земельных (агроклиматических, сельскохозяйственных) ресурсов в обеих группах стран акцент в стратегии экономического роста делается на формировании современной производственной инфраструктуры, которая рассматривается в качестве эффективного средства

ускорения хозяйственного развития, а также видов инфраструктуры (например, связанных с индустрией туризма, транспортными перевозками, международной торговлей и т.д.), которые также способны демонстрировать высокую рентабельность и быть сопоставимы с ней.

Процессы социально-экономического развития в контексте данной работы служат отражением того факта, что они, с одной стороны, дали импульс созданию инфраструктуры как опоры нарождавшейся экономики, а с другой, - помогли обрести зрелость и вырасти количественно, только становясь частью более общих явлений в хозяйственной сфере арабских стран. А общее движение к прогрессу было обусловлено тем, насколько полно внутри этой сферы и гармонично коррелировалось экономическое строительство с инфраструктурным обустройством хозяйственного пространства.

Очевидно, что обе составляющие имеют одинаковую важность для жизнеобеспечения исследуемых стран. Но для их соотношения свойственны достаточно жесткие зависимости, при которых инфраструктура должна была предшествовать появлению тех или иных предприятий и даже целых отраслей. Именно по причине несоблюдения этого требования экономическое строительство в разных концах региона отличалось неравномерностью и сбоями, невыполнением планов развития, а сами планы носили не директивный, а рекомендательный характер. Чтобы облегчать нагрузки на бюджет и добиваться параллельности в ходе индустриализации и инфраструктурного обустройства, государства шли на то, чтобы упрощать строительные схемы, исключая из них целые звенья, заведомо ухудшая параметры будущих сооружений. Самый распространенный прием заключался в том, чтобы урезать элементы, связанные с экологической безопасностью объектов. И поныне большинство арабских стран не может преодолеть негативные последствия воздействия индустриализации и интенсификации аграрного производства на окружающую среду.

На протяжении длительного времени инфраструктура не выделялась в общем подходе к проблемам решения экономических задач и не была прорывным

направлением в экономической политике большинства арабских стран. Она развивалась поступательно, применительно к текущим нуждам, которые определялись развитием отраслей в своего рода очаговом формате. Фронтальная модернизация экономики оказывалась непосильной из-за дефицита внутренних накоплений и скудости источников внешнего финансирования, что особенно важно учитывать именно в случае с инфраструктурой, которая является слишком затратной, чтобы государство могло бесперебойно обеспечивать капиталоемкие объекты.

В определенной мере перелом во взглядах и оценках инфраструктуры наступил в 70-е годы, когда более остро проявилась необходимость наращивать темпы экономического роста, и возникла возможность стимулировать весь процесс после первой волны повышения цен на нефть. Уже в тот период наметилась существенная разнотемповость в инфраструктурном строительстве. В нефтяных странах оно приобрело опережающий характер, в других странах региона было импульсным, дискретным, что проявлялось в неустойчивости и неравномерности, вызываемой трудностями мобилизации средств только за счет перераспределения бюджетных ассигнований и увеличения дефицитности других направлений развития.

По существу, нефтяные государства исследуемого региона оказались весьма предусмотрительными в том, что касается создания экономической инфраструктуры как импульса и гаранта развития и нашли перспективный путь освоения потока нефтедолларов, который и помог им преодолеть сомнения относительно переноса центра тяжести в инвестиционной деятельности на инфраструктуру. Они, как показывает практика, пошли по верному пути, и ныне служат образцом для подражания в тех странах Востока, где ориентируются на рациональные методы повышения эффективности экономики и улучшения показателей благосостояния всего населения.

Капиталодефицитные страны рассматриваемого региона также осознают преимущества этого пути, но не могут преодолеть дефицит средств,

побуждающей к немедленной реализации такого подхода. Они также опасаются тех угроз, которые могут в случае просчета привести к крайне негативным последствиям, особенно в условиях демографического роста, нехватки финансовых ресурсов и социальной напряженности. Существенную роль сыграла и определенная реактивность экономической политики, при которой выжидательность стала тактическим ходом в реализации стратегий развития. Этим выигрывалось время до получения обнадеживающих результатов по арабийскому эксперименту с инфраструктурой, а весь этот период трактуется как время накопления предпосылок для запуска собственных программ инфраструктурного обустройства.

Возникшие в прошлом веке различия между двумя путями освоения экономического пространства сохраняются и поныне, хотя программы усиления экспорто ориентированной направленности национальных экономик в менее развитых странах ближневосточного региона, а затем и понимание необходимости следовать в русле нарастающей глобализации, интернационализации производства и расширения мирохозяйственных связей заставило их подвергнуть коррекции взгляды на роль и состояние инфраструктуры, изменить к ней отношение. В завершившемся первом десятилетии нового века особое внимание уделялось становлению инфраструктуры как опорной базы национальных экономик, гарантирующей устойчивость развития и наращивание процессов ускоренного создания зон современного роста. Это стало возможно достичь как за счет модернизации прежних объектов, так и в процессе создания новых, максимально отвечающих по своим потребительским, эксплуатационным и другим характеристикам нуждам экономического прогресса.

Глава 2. Проблема инфраструктурного строительства в капиталодефицитных странах

2.1. Производственная инфраструктура как фактор экономического роста и развития мирохозяйственных связей капиталоедефицитных стран

Факторы, определяющие роль производственной инфраструктуры в рассматриваемых странах, многообразны и выражены разными обстоятельствами, имеющими ярко страновую окраску. Но в целом они могут быть сведены к некоему универсальному минимуму, наличие которого абсолютно необходимо для функционирования экономик региона. Производственная инфраструктура играет особую роль в жизни стран Ближнего Востока в силу ряда факторов, но главным образом, того, что инфраструктурное обустройство местных экономик не везде можно считать достаточным на нынешний день.

Прежде всего, следует отметить обширные значительные географические масштабы региона. Очевидно, что обустройство таких пространств в хозяйственных целях невозможно без крупного строительства, создания адекватной материально-технической базы, в основе которой всегда лежит соответствующая инфраструктура.

Очевидно также, что инфраструктура, ее строение во многом определяется реальными потребностями экономики, тем, какие отрасли должны играть в ней основополагающую роль в зависимости от того, каким видится ее назначение и под действием каких факторов формируется их состав. С этой точки зрения значительна роль природно-климатических условий. Жаркий субтропический климат, наличие, а в большинстве стран преобладание, огромных пустынных, лишенных поверхностных вод, районов, определяют исключительное

значение таких важных составляющих производственной инфраструктуры, как оросительные системы и другие объекты водного хозяйства.

Располагаясь на стыке трех континентов – Азии, Европы и Африки издревле страны региона являются крупным мировым транспортным и торговым центром мира. В сочетании с исключительной ролью в обеспечении мирового хозяйства на протяжении главным образом второй половины XX–начала XXI вв., нефтью и газом, транспортная составляющая (танкерный флот, портовое хозяйство, нефте- и газопроводы и т.д.) производственной инфраструктуры приобретает особое качество – не только страновое или региональное, но и глобальное измерение.

По размерам в пределах национальных границ страны можно подразделить на три группы. К первой относятся Египет, Саудовская Аравия, Ирак, Йемен, – крупные по площади и численности населения государства региона. Ко второй – средние страны - ОАЭ, Сирия, Иордания, Оман. К малым странам относятся Бахрейн, Кувейт, Катар, Ливан.

Однако этим не исчерпываются возможные подходы к типологии стран региона, если рассматривать их под углом зрения состояния и развития производственной инфраструктуры. Не менее важной исходной для классификации стран в указанной области, могут, например, служить качественные характеристики проектов и программ, реализуемых в сфере производственной инфраструктуры, учитывающие не только и не столько географические размеры той или иной страны, сколько такие их особенности, как уровень и динамика экономического развития, степень интегрированности в мировое хозяйство и другие. С этой точки зрения, ближневосточные страны можно разделить (хотя любая классификация относительна) на две группы: «богатые», или капиталозбыточные, и относительно «бедные», или капиталодефицитные страны. Первая группа объединяет Кувейт, ОАЭ, КСА, Катар, Бахрейн, Оман. Вторая – Египет, Сирию, Йемен, Иорданию. Но и такая классификация не безупречна, так как сложно, например, отнести Ливан

определенно к той или иной общности ближневосточных государств. Тем не менее достаточно четко прослеживаются имеющиеся между ними различия по видам и динамике развития самых современных звеньев производственной инфраструктуры, представленной связью, морским и воздушным флотом, туристическими услугами, трубопроводным транспортом, современными системами водного хозяйства и т.п.

Особенностью хозяйственного развития стран Ближнего Востока (хотя и дифференцированной) в рассматриваемый период стало то, что они в той или иной степени получили доступ к ресурсам, которые позволили им, хотя и в разной степени, заметно продвинуться в короткие исторические сроки в наращивании различных звеньев производственной инфраструктуры. Решение этой важной хозяйственной задачи имело стратегическое значение, так как до 2/3 прироста ВВП в ближневосточных странах так или иначе связаны с деятельностью различных объектов производственной инфраструктуры.

В любом случае инфраструктура предстает как важный фактор экономического роста, хотя роль ее колеблется от страны к стране и в каждом конкретном случае может быть полно, всесторонне и предельно точно охарактеризована. Особенно, учитывая отсутствие в ряде случаев агрегированной информации и единообразной статистики, не представляется возможным определить точный показатель, например, доли инфраструктуры в ВВП, который может учитываться в разных комбинациях в составе услуг или без них (см. Приложение №2).

Включение отдельных составляющих инфраструктуры в услуги (водное хозяйство, строительство) завышает этот показатель, который в 1990 г. по Египту составлял 46%, Иордании – 58%, Ираке – 51%, Ливане – 70% и в Сирии – 48%. В 1999 г. данный показатель за вычетом сферы услуг, но с включением строительства, энергетики, водоснабжения, транспорта и связи, по указанным

странам составлял соответственно 15,7%; 20,7%; 14,9%; 13,3%; 17% и по Йемену – 11%.

В 2002 г. доля сокращается только для Ирака (24,9%) из-за общего расстройствa всей хозяйственной системы в ходе военных действий. В Ливане же наблюдается рост удельного веса инфраструктуры (80,4%), но только потому, что производство понесло огромный ущерб, на фоне чего интенсивное восстановление инфраструктуры привело к росту показателя.

Из-за разных подходов к компоновке данных трудно получить реальную картину, хотя в ее подготовке участвуют такие организации как Мировой Банк, МВФ, Арабский валютный фонд и другие институты. За 2003 г. доля инфраструктуры в ВВП Сирии составила 53% (в 2007 г. – 49%), без сферы услуг – 17,7% (в 2007 г. – 18%). В 2004 г. сведения касались только Иордании, индикатор был 78,9 и 20,7% соответственно, а в 2014 г. – 66 и 26% соответственно. В 2005 г. в таком же порядке представал Йемен – 49,2 и 17,6%. В 2006 г. для Египта этот показатель составлял 53,1 и 19,6%, в 2014 г. соотношение несколько изменилось, составив 46 и 27% соответственно [рассчитано и составлено по: 159, 2001 г.; 161; 162, 2000 г.; 118, 2000 г.; 153; 130; 55, с. 200-201; 120; 124, 2007 г., с. 366, 495, 627, 664, 727, 874, 982, 1054, 1260; 135; 178; 196].

На основании этих данных можно сделать вывод, что реальный вклад инфраструктуры производственного назначения в ВВП колеблется в пределах от 1/4 до 1/3 его объема, и это соотношение с определенными допусками можно распространить и на другие страны рассматриваемой группы.

В последний период, главным образом после повторной волны повышения цен на нефть начала XXI в. и под влиянием такого масштабного явления как глобализация, в регионе заметно возросло внимание к модернизации существующих и формированию современных элементов производственной инфраструктуры. Подобный подход представляется в текущих условиях своевременным, поскольку инфраструктура становится важным фактором не

только устойчивого развития, но и поддержания интеграционных тенденций в ближневосточных странах, расширения межгосударственных связей в рамках региональной и мировой экономики.

Необходимость выстраивания межхозяйственных связей в условиях глобализации даже в ограниченных масштабах (как это и происходит в ближневосточной действительности) приводит к необходимости задумываться о стыковке региональных магистралей, крупных объектов связи, возведении предприятий водного хозяйства с учетом интересов приграничных государств, строительстве объектов, предназначенных для охраны окружающей среды, поскольку экосфера является общим достоянием стран Ближнего Востока.

Процесс наращивания инфраструктуры протекает не только в русле, проложенном государственными инвестициями. Курс на расширение сферы рыночного хозяйства за счет усиления частного сектора стимулировал к мобилизации частных накоплений для создания малых плотин, локальных оросительных сетей, бурения скважин и колодцев, строительства малых электростанций, увеличения роли дизельных генераторов и т.п. Эти меры активизируют экономический рост, создают основу для партнерства с другими государствами, стимулируют социальную ответственность, что позволяет прогрессу проникать в отдельные местности, и с помощью локальной инфраструктуры расширять рыночное пространство.

Тенденции в формировании производственной инфраструктуры и их воздействие на экономику имеют разнообразные проявления. Анализ практики стран Ближнего Востока позволяет прийти к выводу о том, что, совпадая в ряде аспектов (в силу объективно сложившихся хозяйственных и социальных условий), акценты на развитии отрасли в разных группах стран заметно различаются. В «богатых» государствах наблюдается более широкий подход к выбору направлений формирования различных звеньев производственной инфраструктуры. Он отличается (и эти различия, очевидно, сохранятся на

перспективу) от приоритетов, характерных для государств «бедных», которые вынуждены в силу объективных причин действовать избирательно, избегая валового подхода, вернее, намечая узкие участки для концентрации сил и средств для достижения более заметного эффекта.

С учетом отмеченных особенностей в ближайшей и более отдаленной перспективе в капиталододефицитной группе государств акцент, вероятно, будет сделан на следующих сегментах инфраструктуры. А именно на сооружении и модернизации сети автомобильных дорог и обновлении автопарка при его неуклонном наращивании; возведении объектов водного хозяйства и объектов природоохранного назначения; на развитии и модернизации морского портового хозяйства и морского торгового флота; на сооружении нефте- и газопроводов; формировании разветвленной сети ЛЭП и на этой основе создании предпосылок для формирования регионального энергетического хозяйства как единого целого; на строительстве объектов телекоммуникационной связи; совершенствовании системы авиасообщений, связывающих страны региона между собой и с внешним миром.

Большинство этих направлений являются универсальными и характерными для всех рассматриваемых государств. Однако их материальное воплощение в таких сферах как, например, создание современного парка авиалайнеров, нефте- и газопроводов, разветвленной телекоммуникационной связи, морского транспорта в капиталододефицитных государствах по своим масштабам и качественным характеристикам явно будет заметно отличаться от группы богатых нефтеэкспортеров. Эти страны – Ливан, Иордания, Сирия, Йемен, Египет – не располагают свободными ресурсами, чтобы в короткие сроки создать адекватные реальным потребностям экономики сегменты производственной инфраструктуры. Однако, хотя и в разной степени, им все же удастся решать задачу формирования ряда их первичных звеньев. Реализуемые в этой сфере отдельные проекты и программы совершенно необходимы для решения неотложных экономических и

социальных задач, и создаются они не из соображений престижа, как это нередко имеет место в некоторых странах Залива.

Так, в одном из экономически наименее развитых государств региона – Йемене – открытие (относительно небольших) месторождений нефти дало толчок планам сооружения нефтепроводов из внутренних районов к морскому побережью и соответствующих морских терминалов. Получила развитие телекоммуникационная связь, что дало возможность сформировать современную абонентскую сеть сотовых телефонов, хотя есть дефицит проводной связи. Все это необходимо делать незамедлительно, иначе Йемен лишится шанса на прогресс и «выпадает» полностью из технически более современного экономического пространства, образованного ближайшими соседями, а какие-либо перспективы интеграции в ССАГПЗ будут исключены. Понятно, что эти скромные достижения – не повод считать страну вошедшей в фазу современного экономического роста, но все же они – некий первый шаг к сближению уровней хотя бы по отдельным направлениям технического прогресса.

Ситуация стагнации в накоплении физических элементов инфраструктуры особенно опасна именно для капиталододефицитных государств. Например, Ливан и Иордания, как и Египет, по многим показателям существенно более развиты по сравнению с Йеменом и связаны с региональной и мировой экономикой в гораздо большей мере, чем последний. Но замедление темпов инфраструктурного строительства в условиях, когда они развивают экспортные возможности, чревато угрозой их внешним связям. Как минимум, возможно снижение пропускной способности портов, сбои в обработке грузов, замедление их перемещения, ослабление логистики и т.п. Результаты отрыва от внешнего экономического пространства из-за сбоев в планах возведения инфраструктуры могут иметь и другие негативные последствия. Их наступление связано с относительно отдаленным эффектом, но все же способно нанести ущерб экономическим интересам на широком фронте. По существу, потребности выживания на стадии

глобализации хозяйственной жизни не оставляют иной альтернативы «бедным» странам, кроме как изыскивать возможность примкнуть к единому мировому экономическому и информационному пространству. И эти императивы, видимо, будут усиливаться, так как только в рамках подобного курса для стран региона может сохраняться перспектива не остаться полностью в стороне от мирового хозяйственного тренда.

Основные направления в формировании современной производственной инфраструктуры в странах региона в начале XXI в. со всей определенностью материализуются в создании отраслей и объектов инфраструктурного хозяйства, в укреплении различных его сегментов, важных для национальных экономик.

Так, протяженность асфальтированных дорог – один из ключевых показателей развития инфраструктуры – удваивалась каждые 10-15 лет. В рассматриваемом страновом сегменте сеть автодорог характеризуется следующими показателями.

Таблица №16

Протяженность автодорог в группе стран в 1990-2013 гг., км

	1990	1995	2000	2004	2010	2013
Египет	45 944	58 000	64 000	92 370	137 430	141 300
Иордания	7 360	6 750	7 245	7 500*	7 100	7 203
Ирак	42 100	46 500	39 952	40 301	41 716	59 623
Йемен	51 119	64 605	65 144	71 300*	71 300	71 300
Ливан	6 370	6 359	7 300	6 970*	-	-
Сирия	33 213	37 059	44 575	48 767	69 873	-

Примечание: * - в 2005 г.

Составлено по: [159; 188; 196]

Строительство дорог – капиталоемкий и трудозатратный процесс, но он же – наиболее привычный для решения проблем внутренних и региональных сообщений. По этой причине за неполные 25 лет больше других продвинулись в

этом направлении Египет и Сирия, где хозяйственные потребности диктовали необходимость уплотнения дорожной сети в связи с освоением новых территориальных сегментов и включением их во внутренний рынок наряду с обеспечением выхода на межарабское пространство, что в общем привело к значительному росту протяженности автомобильных дорог.

Тем не менее сохраняются существенные различия в состоянии этой важной части инфраструктуры в сопоставлении с развитыми в этом отношении государствами. Например, при пятикратно меньшей, чем в Иордании территории плотность дорог в Кувейте в три раза выше. А при трехкратной разнице в занимаемой площади между Сирией и Францией, плотность дорог в первой в 80 раз меньше [124, 2004 г., с. 200-211, 236-241, 335-343, 503-512, 650-654, 689-698, 806-813, 855-865, 887-895, 947-952, 981-989, 1057-1061, 1097-1109, 1245-1255; 125].

Несмотря на колебания конъюнктуры и медленное развитие процесса, внимание к отрасли позволяло поддерживать программы строительства и модернизации объектов инфраструктуры даже в дефицитных странах, получающих помощь на эти цели от «богатых» государств региона. Такая возможность закрепляет тенденцию к более интенсивному освоению национального хозяйственного пространства.

В государствах региона для дорожного строительства в целом характерна та же тенденция, что и для мира в целом: большая доля инвестиций (от 2/3 до 4/5) приходится на поддержание и модернизацию уже существующих дорог [99, 01.09.08]. Поскольку основная сеть сформирована во многих случаях, выделенных средств хватает для прокладки путей к новым объектам хозяйственной деятельности.

Доля автотранспорта, традиционно ведущего в грузовых сухопутных перевозках на Ближнем Востоке, в общем объеме грузоперевозок в регионе в целом составляла в середине текущего десятилетия примерно 90-95%. При этом

наиболее впечатляющие цифры роста фиксируются по странам, приведенным в таблице.

Таблица №17

Рост объемов грузоперевозок автотранспортом в исследуемых странах, млн т

	1980	1990	2000	2005
Египет	2 190	2 828	3 464*	3 917
Сирия	577	1 265	1 577	2 075
Иордания	355	711	622*	1 024

Примечание: * - в 1999 г.

Составлено по: [159; 196]

Данные указывают на значительное увеличение объемов перевезенных грузов в этих странах, что свидетельствует не только об активности автоперевозок, но и о расширении внутривозвращенных связей и более интенсивном функционировании рынка, а также развитии отношений с сопредельными государствами. В наибольшей степени этот показатель за отмеченный период возрос в Сирии, где объемы перевозок увеличились примерно в 4 раза.

В рост объемов перевозок грузов вносят вклад и другие виды транспорта, в частности, морской. Процесс его наращивания начался примерно с середины 70-х годов прошлого века и постепенно набирает темп. Этому способствует большая протяженность морского побережья стран региона, что побуждает к развитию объектов морского транспорта и обретению им особого места в производственной инфраструктуре. Лишь Ирак и Иордания обладают ограниченной прибрежной полосой, но и ее в основном достаточно для обеспечения морских перевозок, главным образом грузовых.

В рассматриваемой группе стран постоянно ведется модернизация морских портов и терминалов с сопутствующими сооружениями в виде грузовых

причалов, складов, холодильников, подъездных путей. Однако в противоположность этому потенциал национальных морских грузовых перевозчиков не получил соответствующего импульса к росту. По имеющимся сведениям, более характерной, по крайней мере, проявившейся в последнее десятилетие с 2005 г., чертой стала тенденция к сокращению совокупного тоннажа морских судов в рассматриваемой группе стран, скорее всего, в силу переноса акцента на иностранных перевозчиков.

Таблица №18

**Динамика дедвейта морских судов в капиталододефицитных странах
Ближнего Востока, 2000-2015 гг. (тыс. т)**

	2000	2005	2010	2015
Египет	2093	1644	1518	1506
Иордания	59	211	369	106
Ирак	835	210	180	87
Йемен	26	115	31	441
Ливан	438	238	159	165
Сирия	679	649	344	90

Составлено по: [188]

Из общего русла выбивается Йемен, который, очевидно, стремится занять особую нишу в ближневосточных грузовых перевозках. Другие страны существенно сократили наполненность грузопотоков в силу ряда причин. Среди них можно выделить такие обстоятельства, как невысокая потребность в обслуживании внешнеторговых маршрутов своими силами, крупные затраты на содержание собственного грузового флота, главным образом на приобретение современных судов, а также дефицит квалифицированных кадров. Еще одной причиной может быть передача судов под флаг другого государства. Кроме того, приведенным выше странам трудно выдерживать конкуренцию со стороны развитого мирового рынка услуг в области морских перевозок, что ограничивает

амбиции ближневосточного мореплавания, компенсируемого превращением в центры морского транзита.

Страны рассматриваемой группы по состоянию на 2015 г. имели 597 судов общим водоизмещением около 2400 тыс. т., что составляет менее 1% от мировых данных. При этом примерно половина судов приходится на Египет и Йемен [163; 188].

По сравнению с другими сегментами транспортной инфраструктуры железнодорожные сообщения не имеют видимых преимуществ и развиты недостаточно, чтобы вносить заметный вклад в консолидацию внутреннего экономического пространства и обеспечивать внешние экономические связи. Тем не менее, в этом отношении определенным исключением может считаться Сирия, где на железные дороги приходится примерно 15% грузооборота страны.

Таблица №19

Динамика роста протяженности железных дорог в капиталододефицитных странах Ближнего Востока в 1980-2014 гг., км

	1980	1990	2000	2005	2014
Египет	4 437	4 751	5 062	5 150	6 700
Иордания	-	292	292	293	251
Ирак	-	-	-	1 963	2 032
Ливан	-	-	-	401	401
Сирия	1 545	2 387	1 771	2 702	2 139

Составлено по: [159; 196]

Данные свидетельствуют о противоречивой динамике показателя протяженности железных дорог. Так, в Египте и Сирии – лидерах региона – наблюдалось увеличение данного показателя, в то время как в Иордании он оставался на прежнем уровне в рассматриваемый период. В целом же грузоперевозки этим видом транспорта в абсолютном выражении занимают

незначительную долю в общем объеме перевозок, в отличие, например, от развитых стран.

Общая протяженность железных дорог для столь обширного региона мала. Она явно отстает от потенциальных потребностей некоторых государств, игнорирующих возможности этого вида транспорта, основу которого составляют одноколейные дороги с разной шириной колеи. Многие из них нуждаются в модернизации и капитальном ремонте.

В большинстве рассматриваемых стран региона рельсовое сообщение как регулярное отсутствует, а там, где оно есть (Иордания, Ирак), роль перевозок, в том числе грузовых, невелика. Лишь Египет и Сирия обладают наиболее плотной сетью железных дорог, что находит отражение в перемещении большего количества грузов. В частности, по железным дорогам в САР ежегодно перевозится до 5 млн т грузов, что по меркам региона составляет значительную величину [179; 124, 2007 г., с. 1097-1109].

Общая же ситуация, при которой железные дороги строятся медленно в странах Ближнего Востока, неслучайна. Этот вид сообщений может быть наиболее эффективным для обслуживания межарабской торговли, в частности, и внешней торговли, вообще. Однако межарабская торговля составляет всего 5-7% торгового оборота ближневосточных государств, а внешняя – обслуживается морскими сообщениями. Поэтому у ближневосточных государств нет особых оснований активно развивать этот дешевый вид перевозок. Пока с ней успешно конкурируют автоперевозки, а для пропуска внешнеторговых грузов хватает существующих мощностей железных дорог. Но это не означает, что перспективы для железнодорожного транспорта отсутствуют. Об этом свидетельствуют состоявшиеся тендеры в Саудовской Аравии на развитие железнодорожной сети. Правда, стоит отметить, что в 2008 г. Саудовская Аравия отменила результаты тендера на строительство железнодорожной ветки от города Аз-Забира в международный аэропорт Эр-Рияда. Конкурс на строительство железной дороги

был ранее выигран ОАО РЖД – речь шла о прокладке 520 км путей и строительстве сопутствующей инфраструктуры на общую сумму около 800 млн долл. Окончание строительства планировалось на 2010-2011 гг. [187].

Ряд государств Ближнего Востока предусматривает уже в обозримый период времени провести модернизацию существующих железных дорог (обустройство участков с двусторонним движением, строительство современных мостов и тоннелей, оборудование железнодорожных станций, оснащение дорог подвижным составом для пассажирских перевозок и т.п.). Особое место занимают планы развития региональной сети железных дорог, своего рода коридора, в сооружении которого могут принять участие большинство государств региона, что позволило бы связать их как с европейским, так и с азиатским пространством. Как отмечалось, не следует преувеличивать нынешние потребности рассматриваемых государств в развитии рельсового транспорта для обеспечения грузовых и пассажирских перевозок, так как наряду с автомобильным транспортом морские и отчасти авиационные перевозки позволяют покрывать значительную часть потребностей в подобного рода услугах.

В условиях Ближнего Востока авиация играет относительно небольшую роль. Она важна как средство преимущественно пассажирского сообщения. Перемещение грузов воздушным путем лишь в отдельных случаях представляет собой важную и незаменимую в хозяйственном или социальном планах часть перевозок. К интенсивным грузовым перевозкам арабская авиация пока не готова.

Как представляется, капиталоемкие виды транспортного обеспечения, а к таковым относятся железные дороги и авиация, как средство грузовых сообщений, не получили особого развития, несмотря на то, что в арабских странах рассматриваемой группы имеется весьма большой государственный сектор, в расчете на развитие которого сооружение дорог и велось, причем опережающими темпами, подобно тому, как это имело место в Сирии. В эпоху же перехода к рыночному хозяйствованию, «тяжелый» транспорт остается мало

востребованным. Эта ситуация, видимо, сохранится в обозримой перспективе до той поры, пока внутреннее производство не возрастет до такой степени, что потребность в обмене продукцией продиктует увеличение пропускной способности национальных транспортных сетей. Пока же преобладают локальные интересы и конкретные цели, не связанные в должной мере единым замыслом или планом. Возможно, нынешний период можно рассматривать как некий подготовительный этап для более обширных программ, которые будут востребованы в ходе освоения новых территорий под производственное и инфраструктурное строительство, новой фазы экономического подъема, предпосылки которого наблюдаются в разных частях арабского мира, хотя они и имеют точечный характер и дают лишь приблизительное представление о возможных последующих сдвигах в экономике и социальной сфере.

Пока же множество мелких и средних предприятий частного сектора, даже с перспективой увеличения их числа в ходе рыночных реформ, видимо, не будут способны обеспечить загрузку даже имеющегося грузового парка в размерах, гарантирующих его рациональное использование.

Другими словами, не только ограниченность торговли внутри региона, но и сама по себе модель экономического развития, ориентированная на госсектор в составе предприятий локального значения и мелкий бизнес в производстве и торговле, во многом определяют характер транспортной инфраструктуры в исследуемых странах. Возможно, только массовый переход к крупному производству в системе консолидированного по горизонтали арабского предпринимательства и государственного хозяйствования в рамках программ расширения базы промышленного и аграрного производства сможет дать реальный импульс быстрому распространению капиталоемкого вида транспорта, представленного железными дорогами.

Среди транспортных систем особое место на Ближнем Востоке принадлежит трубопроводам, обеспечивающим доставку газообразных и текучих

продуктов и существенно дополняющим сухопутные транспортные пути. При этом указанный вид имеет тенденцию к росту, поскольку тесно связан с наращиванием экономического потенциала. Этот процесс отражен в следующих цифрах:

Таблица №20

Динамика протяженности действующих трубопроводов в рассматриваемой группе стран в 2003-2013 гг., км

	2003	2007	2013
Египет	12 772	12 814	13 211
Иордания	753	472	522
Ирак	8 500	10 088	7 887
Йемен	1 262	1 377	2 011
Ливан	209	-	297*
Сирия	4 483	4 764	5 199

Примечание: * - 2011 г.

Рассчитано по: [163; 196]

Уверенное наращивание трубопроводной сети присуще за указанный период всем рассматриваемым странам региона (исключение – Ирак, где часть трубопроводов пострадала в ходе периода нестабильности в стране, а новая инфраструктура не могла быть создана по тем же причинам), с одной стороны, по причине совершенствования системы, а с другой – в силу восстановления нефтяного потенциала. Трубопроводные системы выделены в самостоятельную подотрасль инфраструктуры, поскольку предназначены для транспортировки особого продукта – углеводородного сырья, обладающего спецификой по сравнению с другими видами грузов.

Исключительно большую роль для функционирования всего спектра отраслей национального хозяйства и социальной сферы играет рациональное использование дефицитных в большинстве стран региона водных ресурсов, что

обеспечивается сложным гидротехническими сооружениями, образующими сложную часть инфраструктуры.

Водная проблема в текущем столетии может стать одной из самых острых на Ближнем Востоке. Тем более, что «...дефицит воды не исчезает, но накапливается, а способы корректировки арабского водного хозяйства далеки от совершенства, регулярности и гибкости» [39, с. 16]. Видимо, в немалой степени крупные недостатки в водопользовании объясняются несовершенством инфраструктуры и нерациональным управлением ресурсами. Не случайно, поэтому, во всех ближневосточных странах регистрируются массовые случаи неэффективного использования воды. На этом фоне «особенно велики потери ресурса в Египте – 50%, Иордании – 45%, Ливане – 40%» [там же, с. 17].

Уже исходя из этих фактов, следует полагать, что в арабских странах имеются большие возможности для развития качественной инфраструктуры в сфере водного хозяйства и превращения ее в объект интенсивной хозяйственной деятельности, способной обеспечить эффективность отрасли и поднять ее до уровня, соответствующего индустриальной фазе производства.

Большая часть водных ресурсов (осадки, поверхностный сток, подземные линзы, опреснение морской воды) направляется на сельскохозяйственные нужды по системе инфраструктурных сооружений. Острая потребность в сырье и продовольствии ведет к расширению орошаемых земельных угодий и строительству магистральных и локальных объектов инфраструктуры для подачи воды. Данные приведенной ниже таблицы указывают на рост орошаемых площадей, который в той или иной мере отражает тенденцию, характерную для государств, сумевших путем улучшения инфраструктурного обустройства аграрного сектора и создания условий для обводнения земель разрядить продовольственную проблему и обеспечить поставки сырья для промышленности.

Таблица №21

Динамика орошаемых земель в группе стран региона и их доля в обрабатываемых площадях в 1989-2007 гг.

	1989-91 гг.		1998 г.		2007 г.	
	тыс. га	доля, %	тыс. га	доля, %	тыс. га	доля, %
Египет	2620	98,9	3300	100,0	3422	100,0
Сирия	717	2,8	1213	6,9	1333	7,2
Ирак	3200	7,3	3525	8,1	3525	8,1
Ливан	86	8,7	111	10,1	104	10,0
Йемен	354	0,7	490	1,0	550	1,1
Азия	154580	30,5	174903	37,2	191171	43,3
Мир	243612	16,2	271432	18,0	-	-

Источник: [155, 2001 г., с. 15; 179; 176]

Наиболее активно клин орошаемых земель увеличивался в Сирии, Египте и Йемене, то есть в странах со значительными и недостаточно вовлеченными в хозяйственный оборот земельными угодьями, а также достаточными поверхностными или подземными источниками влаги, инфраструктурное обустройство которых позволяет повышать эффективность их использования.

Связанное с этим строительство инфраструктурных объектов разного назначения приобрело большой размах. Это существенно изменило производственный профиль нынешней арабской деревни путем ввода в оборот не только капитальных сооружений, но и расширения области применения более совершенных технологий. В результате в определенной мере изменились характеристики физического капитала, а также обогатился профессиональный состав сельского населения за счет технических специалистов более высокого уровня подготовки.

Нагрузка на имеющиеся водные ресурсы в арабских странах растет высокими темпами, начиная со второй половины XX в., в том числе и в результате беспрецедентно быстрого роста городов, индустриальных зон, иных

центров промышленной обработки. Но сельское хозяйство, в котором индустриальный компонент представлен слабо, остается главным потребителем воды (88%), в то время как на коммунальные службы и промышленность приходится 8% [39, с. 17]. Этот факт может свидетельствовать о том, что аграрный сектор является местом, где ценный ресурс расходуется нерационально и не является объектом сбережения. Поэтому сельское хозяйство остается потенциальным источником экономии воды на перспективу на Ближнем Востоке, где ситуация в отношении природных ресурсов определяется затратными технологиями и нуждается в системных решениях для достижения успеха в экономии воды.

Ныне четко обозначилась перспектива почти повсеместного истощения подземных запасов – универсального источника воды в арабских странах, тем более в зоне Залива, не имеющей значительных поверхностных рек и озер. Возник и заметно усилился дефицит воды и в других странах региона. Для компенсации его требуется большое количество опресненной морской воды, а также увеличение сбора дождевых осадков для сбережения подземных вод. Резкое увеличение строительства водосборных плотин, оросительных каналов, современных водоводов позволяет продуктивно использовать атмосферные осадки. Для чего требуется модернизация дренажных систем, многих других объектов инфраструктуры водного хозяйства. Вероятно, на этом направлении предстоит ощутимый бум, который может повлечь за собой увеличение сопутствующей инфраструктуры. Однако в настоящем времени нет возможности проследить процессы в этой сфере во всем их разнообразии и реальном масштабе из-за того, что многие проекты лишь обозначаются, а их ТЭО не публикуются. К тому же строительство массивных сооружений растягивается на годы и отслеживание динамики их ввода в строй (чтобы дать обобщенную картину) трудноосуществимо даже в масштабах одной страны. Эта же проблема характерна и для ряда других аспектов темы, которые рассматриваются в работе.

Исключительно важная роль в хозяйственной жизни Арабского Востока принадлежит энергетическому хозяйству. Рост потребления электроэнергии в рассматриваемых странах в условиях экономического обновления, начавшегося со второй половины XX в., был исключительно высоким. Ныне он характеризуется некоторой тенденцией к снижению – до 5-7%, при этом абсолютные значения роста выработки электроэнергии и энергопотребления остаются внушительными. Соответственно, быстрыми темпами происходит расширение всей инфраструктуры, обеспечивающей подачу электроэнергии на производственные объекты – линий электропередач, трансформаторных станций и т.д. Протяженность ЛЭП за рассматриваемый период выросла более, чем на порядок. По имеющимся прогнозам, ежегодный рост установленных энергетических мощностей до 2020 г. должен составить 4-5%, что потребует не только модернизации уже имеющихся ЛЭП, но и сооружения новых [110, с. 54].

Таблица №22

**Рост производства электроэнергии в ряде стран Ближнего Востока
в 1974-2012 гг. (МВт-ч)**

	1974	1984	1994	2004	2012
Египет	9 162	29 049	49 304	101 299	156 590
Иордания	350	2 265	5 076	8 961	14 650
Ирак	3 855	19 459	28 000	32 295	54 240
Йемен	240	895	2 160	4 337	6 210
Ливан	1 975	3 800	5 184	10 192	16 360
Сирия	1 686	7 310	15 182	32 077	41 080

Составлено по: [159; 196]

Указанные в таблице цифры свидетельствуют о развитии энергетики и подтверждают рост генерирующих мощностей. Хотя производство увеличивается быстрыми темпами и прирост за указанный период составляет по Иордании, Йемену, Сирии и Египту 42, 25, 24 и 17 раз, соответственно, едва ли даже такое

увеличение полностью облегчит решение задач в этой области. Скорее всего, приведенные цифры – это некие промежуточные показатели степени энергообеспеченности, от которой зависит подъем промышленного потенциала и создание предпосылок для интенсивного экономического роста в будущем. С точки зрения роста потребления энергии страны выстраиваются практически в том же порядке, т.е. на первом месте остается Иордания, затем следуют Сирия, Йемен, Египет, что видно из данных таблицы.

Таблица №23

**Потребление электроэнергии в группе стран Ближнего Востока
в 1974-2011 гг. (МВт-ч)**

	1974	1984	1994	2004	2011
Египет	8 211	25 024	44 413	88 285	138 370
Иордания	379	1 961	4 640	8 570	14 150
Ирак	3 662	18 486	26 869	31 594	42 650
Йемен	240	776	1 751	3 360	4 510
Ливан	1 777	3 447	4 355	8 847	15 340
Сирия	1 535	6 068	10 483	24 481	37 670

Составлено по: [159; 196]

Сохранение порядка стран внутри группы подтверждает положение, при котором большее производство электроэнергии обеспечивает ее большее потребление. Разница лишь в том, какая часть образует излишек. С этой точки зрения наибольшее количество резервных мощностей остается у Египта, затем следуют Ирак, Сирия, Йемен, Ливан и Иордания. При этом разница между крайними цифрами велика и составляет 36 раз, но это не имеет особого значения, поскольку резервный ресурс соответствует масштабам экономики и мал и для Египта, и для Иордании. Поэтому практически ни одно государство не имеет возможности для маневра и гарантированно бесперебойного снабжения тем более, что в энергосекторе фиксируются большие потери.

**Потери в сетях в странах Ближнего Востока
в 1974-2004 гг. (% производства электроэнергии)**

	1974 г.	1984 г.	1994 г.	2004 г.
Египет	10,4	13,9	10,0	12,2
Иордания	12,3	13,4	8,6	13,2
Ирак	5,0	5,0	4,0	6,3
Йемен	-	9,4	19,0	22,5
Ливан	10,0	10,1	16,0	15,3
Сирия	9,0	15,1	31,0	23,7

Составлено по: [159; 196]

Из данных видно, что первенство по потерям в 1974 г. принадлежало Иордании (12%), в 1984, 1994 и 2004 гг. – Сирии (15, 31 и 24% соответственно). При этом наблюдается нарастание потерь – наименьших по Ираку (с 5 до 6,3%), затем Ливану (10,1 – 15,3%). Эти факты явно указывают на ухудшающееся состояние энергетической инфраструктуры и снижение уровня ее эффективности.

На этом фоне важным фактором развития производственной инфраструктуры и экономики на перспективу могут стать планы государств, нацеленные помимо наращивания ее физических элементов, на реформирование системы производства и распределения электроэнергии. В их основе лежит стремление поднять эффективность отрасли, привлечь местный и иностранный капитал к реализации капиталоемких проектов, в ближайшей и среднесрочной перспективе – облегчить, а в долгосрочной - снять с госбюджета быстро растущее бремя расходов на субсидирование цен на электроэнергию. Образование в ходе поэтапной приватизации сети коммерческих компаний вместо государственной монополии, введение эффективных тарифов и другие меры либерализации отрасли рассматриваются как необходимое условие для развития национальных энергетик и превращения их в надежный инфраструктурный сегмент системы, обеспечивающий хозяйственный подъем стран региона.

Достижение этой цели связано с совершенствованием и других отраслей инфраструктурного комплекса. В частности, без создания новых видов связи – телекоммуникационной и спутниковой – сложно выстроить современное представление об этой отрасли как важной составляющей развития. Капиталододефицитные страны стремятся не отставать от общего тренда, усиленно развивая это направление. Здесь реально достигаются определенные успехи и открываются возможности для частного местного или зарубежного капиталов.

Из представленного материала можно сделать вывод, что капиталододефицитные страны стремятся максимально (по своим возможностям) нарастить инфраструктуру во всех ее видах, повысить ее эффективность и совершенствовать далее. Производственная инфраструктура в них рассматривается в качестве существенной предпосылки устойчивого экономического и социального развития. Это, видимо, можно считать основной задачей, которая поставлена перед инфраструктурным строительством, решение которой должно привести к качественному обустройству экономического пространства и в таких масштабах, чтобы обеспечить поступательность роста и современность его параметров.

Важно отметить еще один принципиальный момент. Степень развития производственной инфраструктуры напрямую влияет на приток ПИИ в страны региона. Обусловлено это тем, что «инфраструктура» является составной частью «индекса инвестиционной привлекательности» (Dhaman Investment Attractiveness Index), который формируется «Арабской корпорацией по гарантиям инвестиционной деятельности и экспортного кредитования» (Arab Investment and Export Credit Guarantee Corporation) для каждой из рассматриваемых стран, а также индекса «качество предпринимательской среды» такого авторитетного института, как Всемирный Банк.[198, 205] Осознавая это, капиталододефицитные страны стремятся максимально (по своим возможностям) нарастить

инфраструктуру во всех ее видах, повысить ее эффективность и совершенствовать далее.

Вместе с тем следует иметь в виду, что на текущем этапе для стран со слабой базой внутренних накоплений, инфраструктура играет большую роль не только в указанном качестве. Она выполняет и другую функцию, все еще связанную с преодолением внушительной «остаточной» отсталости, которая видится в том, что в наименее развитых странах необходимо добиваться консолидации национального экономического пространства, создавать полноценно обустроенный внутренний рынок. Для этого, в первую очередь, и нужны в этих районах арабского мира транспортные сети, линии коммуникаций и связи, создающие условия для управления территориями и вовлечения их в регулярную хозяйственную деятельность.

Это тем более важно, что огромные пустынные пространства остаются изолированными от основных районов хозяйственной деятельности рассматриваемых стран. Но по мере их освоения они становятся объектами инфраструктурной застройки.

2.2. Национальная политика в области инфраструктурного строительства

Наблюдаемое в последние десятилетия в странах Ближнего Востока развитие производственной инфраструктуры стало характерным следствием воздействия на национальные экономики важных внутренних и внешних факторов. Рост в отрасли во всей совокупности рассматриваемых

ближневосточных государств был предопределен действием универсальных по своему характеру причин – хозяйственных, социальных, политических. К их числу можно отнести влияние продолжающегося с 60-х годов XX в. беспрецедентного по масштабам и последствиям технологического сдвига в системе производительных сил в мировой экономике. Огромное значение имеет глобализация хозяйственных процессов, которая на Ближнем Востоке протекает на фоне демографического роста, ускоренной урбанизации, роста спроса на услуги, предоставление которых в требуемых объемах возможно только при соответствующем инфраструктурном обеспечении. Хозяйственное освоение технологических достижений и новых инженерных решений в области производственной инфраструктуры, видимо, следует рассматривать не только под углом зрения собственно масштабов их внедрения в отрасль, но и через призму «подтягивания» периферийных зон с помощью этих рычагов к центрам мирового хозяйства (в плане повышения их экономической конкурентоспособности, приближения в отношении технической оснащенности воспроизводственных механизмов к более продвинутым странам, создания условий, в целом благоприятствующих закреплению в региональной системе хозяйственных связей и в мировом хозяйстве).

Это «подтягивание», обеспеченное в том числе и инфраструктурой, материализовалось в темпах роста ВВП, который в 2015 г. в Египте составил 4,2%, в Ливане – 1,0%, в Иордании – 2,5%. В Сирии в связи с политической и экономической нестабильностью последних лет темпы роста ВВП оказались отрицательными, составив в 2012 г. -28,9% [175; 196].

Естественно, эти государства лишь в малой степени могли воспользоваться притоком нефтедолларов, но часть его в определенном отношении была перераспределена и в их пользу по каналам межарабской помощи, и определенная доля была инвестирована в инфраструктуру. Эта мера позволила расширить ее роль в подъеме экономики.

Отмеченная тенденция в ряде важных черт совпала с общемировой, отражая многогранный процесс глобализации хозяйственной жизни. Она подпитывалась объективной потребностью ускорения темпов преодоления экономической отсталости, устранения острого дефицита объектов инфраструктуры, как важной функциональной части хозяйственного комплекса, участвующей в создании базовых условий развития.

Программы создания производственной инфраструктуры в рассматриваемой группе государств имеют определенную индивидуальность, которая диктуется страновой спецификой, локальными характеристиками и особенностями. Они находят отражение в характере размещения производственных сил, их пространственном расположении, в размере территорий в рамках национальных границ, определяются плотностью населения и положением мест залегания природных ресурсов. Кроме того, в этом ряду следует отметить природно-климатические условия и степень их благоприятствования видам хозяйственной деятельности. В первую очередь, это касается, например, орошаемого земледелия, устройство которого требует дорогостоящей инфраструктуры. В связи с этим имеет значение наличие в группе капиталододефицитных стран соответствующих гидроэнергоресурсов. Так, Египет, Сирия, Ирак, Ливан располагают поверхностными источниками воды, а уровень атмосферных осадков здесь заметно выше. Однако, по ряду причин, возможности их использования для орошения и производства электроэнергии имеют тенденцию к сокращению, побуждают к поиску альтернатив и к совершенствованию инфраструктуры в целях повышения ее эффективности.

Существенную роль имеет географическое положение стран. Этот момент проявляется в том, что они могут функционировать как естественное связующее звено между государствами Персидского залива и Европой, что дает основание рассматривать их как важный транзитный региональный центр. Через него

планируется прокладка крупных продуктопроводов (из Катара, Ирана, Ирака, других «заливных» государств).

В ряду этих факторов, благоприятствующих инфраструктурному строительству, можно упомянуть относительную дешевизну рабочей силы и наличие емкого рынка труда, ресурсы которого могут использоваться в строительстве и обслуживании объектов производственной инфраструктуры, обеспечивающих большое количество рабочих мест.

По существу, выгода от использования этих факторов в интересах преодоления отсталости и обретения нового качества развития, подкрепленная демонстрационным эффектом практических достижений малых аравийских государств, дают весомый стимул для «инфраструктуризации» региона. Экспертные сообщества в конкретных его странах требуют от государства сконцентрировать усилия на сооружении объектов транспорта, связи, энергетики, на обустройстве морских портов, промзон, объектов связи, туриндустрии, капитальном строительстве. По этому пути намерены продвигаться по существу все страны рассматриваемой группы.

Фактически речь идет и об индустриализации экономики, и о «сервисизации» ее, а слияние их в едином русле может заметно сказаться на динамике экономических процессов. По расчетам известного российского исследователя В.А. Мельянцева, второе явление даже больше, чем первое отразилось на экономических результатах, что может свидетельствовать «не только о невиданно высоких темпах общественно-экономической трансформации..., но и об относительно быстром... вызревании сравнительно эффективных экономических структур» [28, с. 127]. С известным основанием этот вывод можно отнести и к арабским странам, которые реализуют сходные подходы к решению своих проблем.

Инфраструктура, которая ныне рассматривается как ключ к развитию, обретает особое место в экономических реалиях разных стран. На темпы роста

отрасли, в частности, указывает значительный объем ассигнований на сооружение новых объектов. По оценкам экспертов, этот показатель варьировался в первом десятилетии XXI в. по отдельным странам от 1-3% до 5-7% ВВП [124, 2004, с. 1245-1255]. Но в том же десятилетии (до начала мирового финансового кризиса) ассигнования в некоторых случаях сохранялись на довольно высоком уровне, а по отдельным странам даже возрастали (за счет иностранных и местных частных инвесторов как следствие приватизации и в целом либерализации хозяйственной деятельности). Несмотря на колебания конъюнктуры и сбои в развитии процесса, внимание к отрасли побуждало урезать потребности других направлений социально-экономического развития, но придерживаться намеченных планов в инфраструктурном строительстве. Ведь именно от него зависели меры, направленные на создание экспортоориентированного и импортозамещающего потенциала.

Естественно, поступательность не могла обеспечиваться повсеместно, и в рассматриваемой группе стран имеется немало примеров отхода от первоначальных планов, пересмотра заданий и переадресации ресурсных потоков. Сложное маневрирование позволяло в той или иной степени продолжать строительство и модернизацию объектов инфраструктуры даже в тяжелые периоды, нередко, как отмечалось, при опоре на помощь от «богатых» государств региона. Такой подход даже при коррекции установок поддерживает тенденцию к более интенсивному освоению экономического пространства, увязывая этот процесс с его инфраструктурным обустройством и смягчая последствия, угрожающие подъему этих стран.

Отмеченная тенденция в ряде черт и особенностей совпадает с общемировой, в рамках которой сформировалось представление о необходимости следовать стратегиям развития, позволяющим создать предпосылки для решения важных проблем. В любом случае она сопряжена с объективной потребностью преодоления отсталости, устранение которой видится в создании базовых условий

для развития индустриальных, аграрных, сервисных предприятий за счет соответствующей инфраструктуры, обеспечивающей внутрихозяйственные и межотраслевые связи и гармонизирующей экономику.

Однако реализация замыслов затягивается из-за слабой базы внутренних накоплений в рассматриваемой группе стран. Она распатывалась раздутыми военными бюджетами и нестабильной обстановкой (Сирия), прямыми военными действиями (Ирак). Внешние же валютные поступления кардинально проблем не решают, хотя и позволяют поддерживать строительство инфраструктуры на максимально возможном уровне при сложившихся обстоятельствах. Тем не менее, значимость инфраструктуры неоспорима, и государства, реально озабоченные упрочением ее составляющих, прибегают к мобилизации ресурсов из разных источников, включая международные. Примером могут служить данные о кредитной поддержке со стороны Всемирного Банка.

Таблица №25

**Структура кредитования Всемирным Банком
стран-заемщиц на Ближнем Востоке, %**

Сектор	Электро- энергетика и прочая энергетика*	Инфор- мация и связь	Тран- спорт	Водо- снабжение, канализация, защита от паводков	Итого	Средне- годовое значение
1993	8,8	5,3	1,9	7,0	23,0	32,5
1994	7,0	1,7	0,0	23,5	32,2	
1995	0,0	0,0	24,4	0,0	24,4	
1996	0,0	0,0	2,3	2,5	4,8	
1997	7,1	0,0	5,0	13,5	25,6	
1998	0,0	0,0	6,0	1,0	7,0	
1999	3,4	0,0	0,0	5,0	8,4	
2000	0,0	0,0	6,5	24,0	30,5	
2001	0,0	11,7	16,3	3,7	31,7	
2002	0,0	12,6	12,8	13,2	38,6	
2003	0,0	0,0	10,2	17,1	27,3	
2004	0,0	0,0	37,5	28,4	65,9	

2005	0,0	0,2	2,3	17,9	20,4	
2006	18,6	0,0	14,0	5,7	38,3	
2007	32,1	0,0	3,0	18,8	53,9	
2008	19,1	0,1	7,1	20,3	46,6	
2009	39,2	0,0	22,6	11,5	73,3	

Примечание: * - 2000-2009 гг. – электроэнергетика и горнодобывающая промышленность

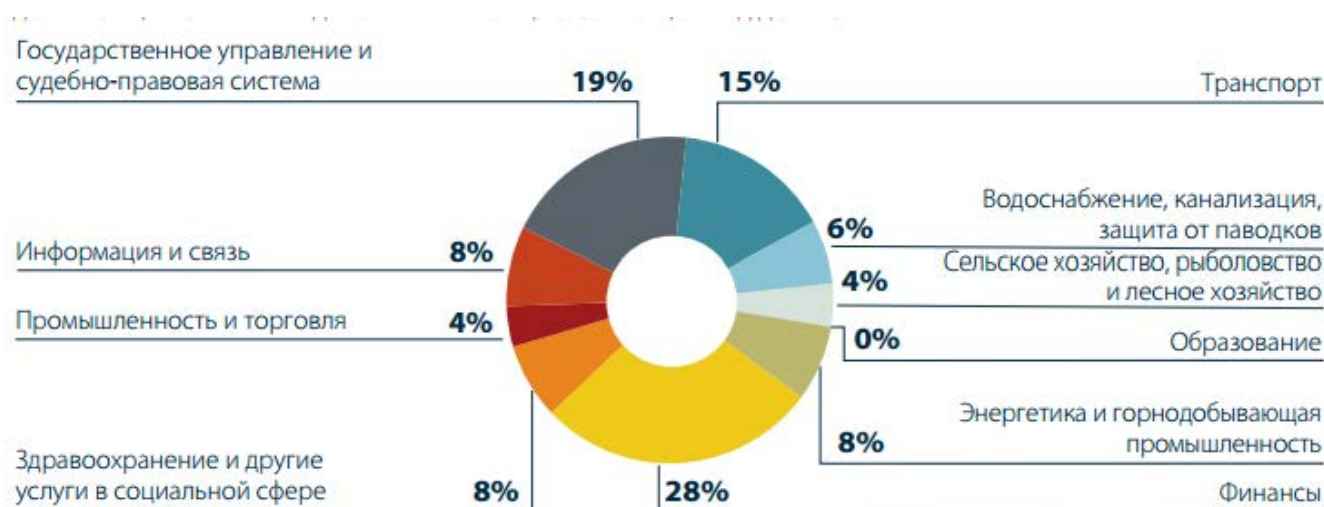
Источник: [155, 2009 г., с. 52-53; 155, 2005 г., с. 54-55; 155, 2000 г., с. 77, 79; 155, 1997 г. с. 85-86; 205]

Данные свидетельствуют о росте на протяжении длительного времени доли инфраструктуры в общем объеме инвестиций Банка. Наибольшего значения этот индикатор достиг в 2009 г., и при среднем показателе в 32,5% в максимальном расширении определяется в размере 73,3%. Это указывает на то значение, которое придается Западом проблеме развития инфраструктурного комплекса в развивающихся странах, в том числе и арабских, на разных его направлениях.

В 2014 г. Всемирный Банк предоставил странам региона БВСА средств на сумму 2,8 млрд долл. для реализации 21 проекта.

Диаграмма 1

Кредитование со стороны МБРР и МАР в разбивке по секторам экономики, 2014 г.



Источник: [155, 2014 г.]

В общем объеме данного кредитования существенная доля выделяется на рассматриваемые сектора экономики – транспорт (15%), информацию и связь (8%), энергетику (ок. 8%), водоснабжение и канализационные системы (ок. 6%).

Такой же политики придерживаются и арабские финансовые учреждения, наращивающие кредиты в инфраструктурное хозяйство, что видно на примере деятельности АФЭСР.

Таблица №26

**Кредиты Арабского фонда экономического и социального развития
арабским странам (по отраслям экономики)**

	1974-2008		2008	
	млн кув. дин.	%	млн кув. дин.	%
Транспорт и телекоммуникации	1522,9	24,6	76,0	20,7
Энергетика и электроснабжение	1 934,8	31,3	173,0	47,2
Водоснабжение и канализационные системы	675,3	10,9	48,0	13,1
Итого	4 132,9	66,8	297,0	81,0

Источник: [62, с.19]

Объемы средств в указанные отрасли занимают ведущее место в деятельности фонда, и только за один год они составили 4/5 привлеченных для этого ресурсов. Если рассматривать инвестиционную деятельность фонда (см. Приложение №3) в страновом разрезе, можно увидеть, что основными адресатами инвестиций из числа капиталододефицитных стран являются Египет (27%), Йемен (20%), Сирия (17%), Ливан и Иордания (по 10%).

Большой интерес с точки зрения реализации национальных политик в области инфраструктурного строительства представляют данные о количестве профинансированных фондом проектов по странам в период с 1974 по 2008 гг. В группе капиталододефицитных стран из их общей численности объектов (251) – 172 были инфраструктурного назначения, при этом наибольшая их часть строилась в

Йемене, Сирии, Египте, Иордании (см. Приложение №4). По сути, эти цифры являются подтверждением того факта, что инфраструктура стала приоритетным направлением в экономическом развитии региона. Фонд ежегодно продолжает инвестировать в инфраструктурные проекты. Например, в 2012-2015 гг. было инвестировано 76 млн кув. динар в модернизацию электростанции Аль-Самра в Иордании; в 2014 г. – 30 млн кув. динар пошло на развитие очистных сооружений в Ливане, соглашение о выделении аналогичной суммы в 2015 году было также достигнуто. Такой же объем инвестиций был направлен на модернизацию электростанций в восточном регионе Сирии в 2011 г. Йемен получил в 2012 г. 18 млн кув. динар на строительство в Мокке ветровой электростанции мощностью 60 МВт [177].

В рамках национальных политик упрочения инфраструктурной базы, арабские государства обращаются и к другим внешним источникам финансирования. В частности, об этом свидетельствуют данные приводимой таблицы о финансировании ряда важных направлений в этой области.

Таблица №27

Инвестиции Африканского Банка Развития, Европейского Инвестиционного Банка, Исламского Банка Развития в инфраструктурный комплекс стран БВСА, 2002-2006 гг. (%)

	Транспорт	Водообеспечение	Защита окружающей среды	Энергетика	Итого инвестиции в инфраструктуру
АБР*	29	5	5	22	61
ЕИБ	18	9	-	43	70
ИБР***	13	-	-	-	13

Рассчитано по: * - 2004–2005 гг.; *** - 2005-2006 гг.

Составлено по: [139, с.9-13]

Очевидно, что наибольший интерес к производственной инфраструктуре проявил ЕИБ. Банк направил 70% инвестиций на развитие инфраструктурного

комплекса, и в большей степени на энергетику. Затем следует АБР, выделивший более 60% на инфраструктурные проекты и 29% на развитие транспортной инфраструктуры. Замыкает тройку ИБР, направивший ресурсы полностью на развитие транспорта.

Важным элементом национальной политики по укреплению инфраструктуры можно считать продвижение в экономику СЭЗ, в рамках которых развиваются экспорториентированные и импортзамещающие производства. Они позволяют добиваться получения более качественной и конкурентоспособной продукции, которая находит спрос на внешних рынках, и ужимать безработицу в той или иной мере. Это вызывает повышенный интерес к устройству центров индустрии с обещающим будущим, к числу которых также могут быть отнесены и индустриальные города-спутники, технопарки, инновационные инкубаторы, информационные деревни и другие организационные формы, в которых вызревают более прогрессивные направления хозяйственной деятельности. Естественно, это процесс не быстрый, требующий соответствующей инвестиционной подпитки. Приведенные ниже данные свидетельствуют о темпах этого процесса.

Таблица №28

Динамика развития СЭЗ в группе стран, 1988-2013 гг.

	Количество СЭЗ, 1988 г.	Количество СЭЗ, 1998 г.	Количество СЭЗ, 2005 г.	Количество СЭЗ, 2013 г.	Общая площадь СЭЗ, га, 1988 г.	Общая площадь СЭЗ, га, 1998 г.	Общая площадь СЭЗ, га, 2005 г.
Египет	5	7	8	10	1 033	1 096	>10 149
Иордания	1	3	7	9	520	1 050	38 257
Йемен	-	1	1	1	-	20	28
Ливан	2	2	2	2	27	27	27
Сирия	7	7	7	-	339	339	339

Составлено по: [112, с.11-12, 24, 26, 31, 34, 36, 49, 54, 58; 56, с.33]

Заметна некоторая разнотемповость в этом процессе, которая свидетельствует, так или иначе, о слабом накоплении содействующих факторов. Во всяком случае, с точки зрения увеличения физических параметров СЭЗ преуспела Иордания (рост площадей более чем в 70 раз) и Египет (почти в 10 раз). На основании отдельных сведений можно считать, что в каждой СЭЗ Египта были заняты в среднем 10 тыс. человек, а в Иордании – 3 тыс. [Составлено по: 149, с. 247; 112, с. 24, 26, 31, 34, 36, 49, 54, 58].

Картина относительно СЭЗ Египта проясняется с несколько большей отчетливостью, если рассматривать состояние их как результат привлечения частных инвестиций. Начавшись в 1975 г., процесс привлечения частного капитала резко спал в период 1984-1990 гг., что во многом объяснялось необходимостью осмыслить опыт участия инвесторов в экономике значимых объектов. Затем рост возобновился и достиг пика в середине 90-х годов, но оставался цикличным, обусловив увеличение уставного капитала, но снизив его в расчете на один проект по сравнению с более ранним периодом. Это может указывать как на неуверенность местного капитала, так и на слабость налоговых и прочих стимулов, действующих в рамках ВЭД.

Начиная с 2000-х годов, правительство Египта старалось улучшить инвестиционный климат в стране и привлечь в экономику иностранный капитал, а также увеличить долю частных инвестиций в общей структуре капиталовложений в стране. Египту удалось добиться поставленной цели в 2004-2005 гг., однако, мировой финансовый кризис 2008 г., а также последствия нестабильности 2011-2013 гг., когда в стране происходили политические потрясения, внесли свои негативные коррективы (см. Приложение №5а и №5б).

Общий рост экономики в ближневосточных странах, сопровождаемый структурными изменениями параллельно с усложняющимися межотраслевыми и внутрихозяйственными связями, создают серьезный стимул для поддержания равномерности производственного процесса по мере подключения к нему новых

участников - товаропроизводителей, поставщиков и инвесторов. Появление в этой сфере дополнительных хозяйствующих субъектов, работающих со склада и на склад, создает условия для накопления запасов сырья, запчастей, расходных материалов, полуфабрикатов и готовой продукции, для чего требуются соответствующие помещения для размещения и хранения. Развитие торговли и усложнение форм обмена также понуждает к обустройству товарных дворов, площадок и иных видов сооружений для перевалки грузов, товаров и иных материалов. Связанный с этим процесс в исследуемых странах ускоряется довольно быстро, что прямо указывает и на нарастающее уплотнение пространства, занимаемого инфраструктурными объектами, и усложнение структуры отрасли.

Складское хозяйство, особенно в приморской зоне, а также в зоне быстро расширяющихся крупных мегаполисов развивается весьма быстрыми темпами, причем, как правило, с использованием современных технологий. Этот сегмент отрасли по своему техническому оснащению в определенной своей части не уступает другим растущим отраслям национального хозяйства стран региона. Одним из сегментов этой сферы производственной инфраструктуры является складское, включая холодильное, хозяйство свободных экономических зон (СЭЗ). За последние десятилетия, но особенно по мере развертывания процессов глобализации, проникающих на ряде направлений в хозяйственную жизнь региона, именно этот вектор, связанный с формированием складского хозяйства, получил заметный импульс к развитию. В каждой из стран число СЭЗ практически ежегодно увеличивается. К концу первого десятилетия века их численность варьируется по отдельным странам от 5 до 10 и более. По некоторым оценкам, ежегодный прирост складских площадей в отдельных странах составлял в данный период не менее 7-8%. Причем, их рост в немалой степени связан с растущим интересом иностранного капитала к участию в развитии СЭЗ, хотя в меньшей степени по отношению к рассматриваемой группе стран. Однако

расширение только складской деятельности едва ли будет способно оправдать те цели, ради которых эти образования создаются.

Ныне понимание прогресса разработчиками национальных политик в области экономики тесно увязывается с коммуникационными технологиями. Причем этот подход широко распространяется в странах анализируемого региона, но реальные результаты зависят от финансового обеспечения процессов развития соответствующей инфраструктуры (см. Приложение №6). В значительной мере информационные технологии создают ключевую площадку для роста в развивающихся странах, в том числе и арабских, которые за последнее десятилетие добились в некоторой своей части заметных успехов. Это происходит благодаря росту услуг на рынке ИКТ, что приводит к разрастанию мобильной связи, расширению Интернет, вообще наращиванию абонентской сети и охвату ею дополнительных участков национальных территорий и регионального пространства (см. Приложение №7). Инструментом такой стратегии служат процессы либерализации отрасли, ускоренное развертывание средств освоения среды, активное насыщение объектов соответствующей инфраструктуры (см. Приложение №8).

Тем не менее инфраструктура на Ближнем Востоке все еще отстает от других регионов и континентов, недостаточно коррелируясь с общей численностью населения в регионе, которая составляет 5% мирового. Так, доля исследуемых стран в мобильной телефонии на 2008 г. составляла 5%, 3% - в фиксированной телефонной связи, 4% - в Интернете. Их участие в фиксированной и мобильной широкополосной связи соответственно оценивается в 1% и 3% [114, с. 1,2]. Но даже в мобильной связи большинство арабских стран, в том числе и рассматриваемая группа, сильно отстают по этому показателю от передовой их части. К указанному можно добавить, что и с точки зрения проникновения Интернета в арабскую среду, она опережает только Африку. В рассматриваемой группе наиболее продвинутыми могут считаться Иордания, Ливан (от 20 до 30

единиц на 100 жителей), Сирия, Египет (менее 20), Йемен и Ирак (единица на 100 жителей) [там же, с. 9].

Большим препятствием в продвижении ИКТ является дефицит персональных компьютеров в частном пользовании и в бизнесе. Из рассматриваемых стран только Египет может действовать как международный и региональный хаб, концентрируя услуги провайдеров и обеспечивая связь между Европой и Азией [там же, с. 11].

В целом три обстоятельства мешают развитию широкополосной связи как важного элемента ИКТ. Это сложный ландшафт и низкая плотность населения на большинстве территорий. Затем тот факт, что операторы только недавно стали выходить на рынок широкополосной связи и расширять свои сети, несмотря на развитие мобильного потенциала. Кроме того, негативную роль играет «цифровая» неграмотность населения, в том числе молодого, и дефицит арабского контента (менее 1% совокупного онлайн-контента). К тому же либерализация рынка связи началась лишь со второй половины 90-х годов в большинстве рассматриваемых государств. По этим причинам из этой группы пока только Египет вошел в число стран, оказавшихся способными в 2007/2008 гг. более чем вдвое увеличить рост на широкополосном рынке [там же, с. 13]. При этом можно полагать, что другие страны группы лишь в перспективе будут иметь возможность добиться заметного успеха на этом и других участках по причинам финансового и технологического порядка, связанным с неразвитостью схем и приемов выстраивания ИК линий и сетей. А это существенно снижает темпы развития инфраструктуры ИКТ и, несмотря на отдельные прорывы за счет маневра активами, ресурсами и подключения рыночных механизмов, удерживает страны группы на периферии процессов в указанной сфере.

Таким образом, развитие инфраструктуры постепенно становится одним из ведущих, если не главных, направлений деятельности государства в экономической сфере. Анализ складывающейся здесь ситуации подтверждает это

наблюдение. В Египте данная тенденция выражена наиболее ярко, а связанные с ней явления можно отметить в той или иной степени интенсивности и в других странах рассматриваемой группы.

Акцент на инфраструктуру во многом обусловлен, как отмечалось, географическим положением стран, каждая из которых может претендовать на активное участие в торговле, транзите, перевалке грузов. Отставание от соседей может означать потерю конкурентоспособности, которая в настоящее время становится практически главным требованием для обеспечения выживаемости в условиях жесткого соперничества на самых разных рынках, в том числе и на рынке транспортных, логистических, форвардинговых услуг.

Интересен в связи с этим опыт **Египта**, который наиболее активно мобилизует усилия для широкого финансирования инфраструктурных проектов. Масштабы можно проследить на основании распределения госинвестиций по отраслям в период реализации шестого пятилетнего плана развития 2007-2012 гг. Ассигнования в инфраструктуру в ряде случаев объединены с другими (сельское хозяйство, строительство), что в определенной мере смазывает картину. Однако общая картина в целом видна из данных следующей таблицы.

Таблица №29

**Распределение плановых капиталовложений по секторам
экономики Египта, 2006-2012 гг. (млрд ег. ф.)**

	2006/07	2007/08	2007/08-2011/12
Сельское хозяйство и ирригация	9,7	8,5	61,6
Добывающая промышленность	13,9	18,6	145,5
Обрабатывающая промышленность	34,1	35,9	285,3
Электроэнергетика	10,6	10,2	74,0
Водоснабжение	2,8	3,7	17,5
Строительство, в т.ч. операции с недвижимостью	2,5	3,0	24,4
Транспорт и складское хозяйство	24,1	29,4	156,6
Суэцкий канал	0,4	0,4	2,6
Коммуникации	8,7	10,5	124,2

Оптово-розничная торговля	4,5	5,4	42,3
Финансовые институты, страховое и социальное обеспечение	1,4	1,2	5,5
Рестораны и гостиницы (туризм)	4,6	5,7	44,5
Операции с недвижимостью	12,6	13,1	107,2
Образование	5,1	7,0	47,7
Здравоохранение	3,3	4,1	28,4
Водопровод и канализация	3,8	6,5	43,8
Прочие социальные услуги	7,6	14,0	82,1
Прочее	0,3	2,8	1,8
Итого	150,0	180,0	1295,0
Итого производственная инфраструктура*	62,6	72,2	504,7

Примечание: * - включая сельское хозяйство

Рассчитано по: [142, с.78; 195]

Приведенные данные показывают, что по сравнению с последним годом предыдущего плана ассигнования в инфраструктуру (41,7% всех инвестиций) уменьшились и составили в процентном соотношении под конец данного пятилетнего плана – 39%, однако в абсолютных величинах продемонстрирован заметный рост – с 62,6 до 504,7 млрд ег. ф.

Не случайно государство усилило внимание к инфраструктуре, которая рассматривается как средство ускорения социального и экономического прогресса. Для активизации хозяйственной деятельности предусматривались ассигнования средств на развитие и поддержание действующей инфраструктуры, в частности, Суэцкого канала (его вклад в ВВП составляет около 5 млрд долл., или около 2,5%), а также связь, информационные технологии, капитальное строительство, сооружения государственного значения в виде транспортных, природоохранных, водохозяйственных и иных объектов [60, с. 93].

Морской транспорт имеет устоявшуюся нишу в египетской экономике. Его значение в последние десятилетия в ряде аспектов возрастает по мере ускорения хозяйственного развития, а также проводимых реформ и других факторов. На это

указывает, в частности, тот факт, что треть всех грузов перевозится на морских судах, а торговый флот АРЕ самый большой в своей группе стран и занимает второе место на Ближнем Востоке (после Кувейта) по суммарному тоннажу судов. Его роль находит рельефное отражение в увеличении частных инвестиций именно в египетское портовое хозяйство в 2008-2018 гг. до 8,7 млрд долл. [181; 186].

Главные морские порты расположены в Александрии, Порт-Саиде и Суэце. Развитию их как основы морской транспортной инфраструктуры уделяется особое внимание. В апреле 2001 г. началось расширение одновременно средиземноморских и красноморских портов в связи с увеличивающимся грузовым потоком через Суэцкий канал. Мировой банк выделил кредит в размере 95 млн долл. для модернизации александрийского порта (13 млн т грузов в год). На Красном море также расширен порт Сафага, предназначенный в основном для продукции горнодобывающей промышленности. Завершение двух фаз развития порта позволило довести его пропускную способность до 25 млн т в год [63, с. 93-94].

С конца прошлого века реализуется целая серия проектов в области развития морского транспортного хозяйства. На эти цели направляются крупные ресурсы из нескольких источников – из госбюджета, местного частного сектора, внешних займов и кредитов, средств иностранных инвесторов. Мощный акцент на портовую инфраструктуру потребовал частичной реорганизации управления ее звеньями. Например, в 1998 г. была создана национальная компания по управлению территорией порта Порт-Саид, в границах которой сооружались крупные причалы на восточном берегу порта для обслуживания судов, проходящих по каналу в обоих направлениях. Также велось обустройство промышленной и складской зон на указанной территории. В целом был принят ряд мер для совершенствования схем управления национальным портовым хозяйством, которое упорядочивалось за счет более строгой специализации

грузопотоков по направлениям и характеру грузов. В 2002 г. минтранс предложил допустить в портовое хозяйство частный капитал при сохранении собственности государства на объекты инфраструктуры. В 2004 г. началось финансирование проекта развития порта Айн Сохна в объеме 97 млн долл. частной компанией, получившей порт в концессию на 25 лет. Был также подписан контракт со смешанной компанией с участием ОАЭ (Фуджейра) и Датч-Шелл на сооружение терминала по перекачке 2 млн т сжиженного газа в год.

В начале 2005 г. Управление Александрийского порта предоставило базирующемуся в Гонконге холдингу Хатчисон контракты на развитие и управление контейнерными терминалами в портах Дакахлия и Александрия. Управление порта Дамьетта подписало меморандум о взаимопонимании с Кувейтско-Заливной транспортной компанией на сооружение контейнерного терминала стоимостью 1 млрд долл. Несколько позже компания КОСКО Пасифик (Гонконг) согласилась купить 20% акций контейнерного терминала в Порт-Саиде [124, 2004 г., с. 503-504, 512, 2007 г., с. 360-369]. Параллельно привлекаются другие частные инвестиции и обновляется менеджмент в портовом хозяйстве и в сопутствующих строительных проектах на основе партнерства между частным и государственным капиталами. Эти меры заложили основу деятельности иностранного и частного капиталов в инфраструктурном обустройстве портового хозяйства Египта, расширив зону предпринимательской активности на важном участке экономического развития страны.

Речной транспорт, действующий на Ниле и в его рукавах, также получил развитие, дополняя перевозки по автомобильным и железным дорогам. В 2005 г. начались работы с целью увеличения грузоперевозок на 70% к 2020 г. За счет модернизации инфраструктурных объектов на существующих маршрутах планируется увеличить грузопотоки из промышленных районов Порт-Саида, Суэца и Дамьетты в Каир.

В Египте имеется протяженная сеть железных дорог, составляющая более 5 тыс. км (2013 г.). Здесь давно назрела необходимость крупной реконструкции большинства объектов как для решения внутрихозяйственных проблем, так и сооружения транс североафриканской железной дороги вдоль Средиземноморского побережья. Это стало бы крупным шагом в реализации длительное время обсуждаемых экспертами масштабных проектов экономической интеграции на Ближнем Востоке.

В 2005 г. было предложено реконструировать сеть дорог в сотрудничестве с частным сектором и обновить подвижной состав, путевое хозяйство, станционные сооружения. Подписано предварительное соглашение с кувейтской Группой Аль-Харафи для увеличения числа путей и перекладки новых скоростных линий между Асуаном и Марса Аллям на красноморском побережье, а также между Каиром и Александрией.

Автомобильный транспорт в АРЕ, как и в целом на Ближнем Востоке, играет большую роль в грузовых и пассажирских перевозках. Однако увеличение морских, речных и железнодорожных грузовых и пассажирских сообщений в последние десятилетия обозначило тенденцию к относительному сокращению доли этого вида перевозок. Тем не менее, абсолютные значения использования автомобильного хозяйства растут устойчиво, и маловероятно, что в обозримой перспективе ситуация будет резко меняться не в пользу автотранспорта.

Это обстоятельство находит отражение в проектах развития и реконструкции дорожных коммуникаций, обновления автопарка страны в новом веке. Основные усилия в этой области сконцентрированы в важнейших экономических, в том числе новых (в частности, красноморский регион) и, как правило, густонаселенных районах страны. В настоящее время города соединены автомобильными дорогами высокого качества. С 1997 г. ведется строительство скоростных полос из Александрии в Верхний Египет и в оазисы Западной пустыни. Проложены скоростные шоссе общей протяженностью около 2 тыс. км,

связавшие крупные экономические центры – Александрию, Файюм, Дайрут, Асуан, Эль-Фарафру, Эль-Харгу, Восточной Увейнат, Эс-Саллум и Вади эн-Натрун. Значительные затраты на реализацию этих проектов (свыше 2 млрд долл.) в Египте, который относится к капиталододефицитным странам, лишь подчеркивают высокую степень потребности в подобного рода инфраструктурных проектах.

С 1998 г. были реализованы другие важные проекты в этой области, включая сооружение развязок, тоннелей, моста над Суэцким каналом, намечен проект скоростной трассы через Тиранский залив из Шарм эль-Шейха в Саудовскую Аравию (3 млрд долл.) и т.д. Общая протяженность дорожного полотна в Египте составила в 2013 г. 137 430 км [196].

На воздушном транспорте главная роль принадлежит госкомпании Иджипт Эйр, которая в последнее десятилетие переживает финансовые трудности вследствие разных причин – от промахов в менеджменте до роста цен на авиатопливо. Рекордно большие убытки в размере 300 млн долл. в 2003 г. вызвали необходимость реструктурировать компанию в холдинг в составе семи дочерних структур. Как следует из годового отчета компании за 2012-2013 гг., Иджипт-Эйр удалось сократить издержки на 44% в сравнении с предыдущим периодом, однако, полного выхода из сложившейся ситуации компания ожидает лишь в 2016-2017 гг.

В 2003 г. началась реализация трехлетней программы (235 млн долл.) развития авиации, включающей установку новых систем управления полетами, сооружение нового международного терминала в Бург эль-Араб, модернизацию трех аэропортов в Луксоре, Шарм эль-Шейхе, Хургаде. В марте 2004 г. Мировой банк утвердил кредит в 335 млн долл. для расширения аэропортов Каира и Шарм эль-Шейха. Условием кредита было обязательство Египта стимулировать приток частного капитала в менеджмент аэропортов. В результате, были привлечены французская и немецкая компании, с которыми были заключены контракты

сроком на 6-8 лет [149]. Эта мера – неотъемлемая часть проводимых реформ, и может рассматриваться как важная составляющая формирующейся модели разгосударствления объектов производственной инфраструктуры.

Взаимодействие с иностранным капиталом в начале 2000-х годов продолжало расширяться. В частности, в 2005 г. министерство транспорта объявило о планах продажи 20% пакета акций Иджипт Эйр, что является еще одним шагом в реформировании отрасли и, вместе с тем, облегчения бремени государственных расходов. Иджипт Эйр подписала контракт (850 млн долл.) для закупки 12 новых Боингов 737-800, а Эйр Кэйро (40% акций которой принадлежит Иджипт Эйр) заказала четыре новых аэробуса А320. В 2006 г. местная компания Ан-Наср получила контракт на сооружение новой ВПП в каирском аэропорту [124, 2007 г., 360-369; 70, с. 89-97].

Сектор телекоммуникаций с конца 90-х годов и ныне, как отмечалось, рассматривается как важный сегмент экономического роста и сфера, привлекательная для иностранных инвестиций. Первая частная лицензия GSM была выдана английской компании Vodafone за 516 млн долл. в 1998 г. Вторая за ту же цену передана MobNil, возникший на базе Египетской компании мобильной связи.

С учетом роли и значения этого звена инфраструктуры в экономике страны в октябре 1999 г. было создано министерство коммуникаций и информационных технологий для координации крупных проектов развития с участием государственного, местного частного и иностранного капиталов. В 2000-2003 гг. реализовались планы реформирования телекоммуникационной инфраструктуры, на что выделялся 1 млрд долл. В рамках намеченного Telecom Egypt - крупнейшая в отрасли национальная компания - была подготовлена к приватизации, которая прошла на рыночных условиях. В новом качестве Telecom приобрела 25,5% акций Vodafone Egypt, акции которой стали котироваться на египетской фондовой бирже. В результате слияния Telecom Egypt и Vodafone Egypt был создан

совместный Национальный консорциум. Для привлечения иностранных инвестиций и расширения существующей сети цифровой связи Telecom Egypt выбрала американо-кувейтский консорциум, основной задачей которого стало создание беспроводной системы связи стоимостью в 700-900 млн. долл. на основе соглашения о разделе прибылей. Государство утвердило в 2005 г. план проведения международных торгов по проекту создания мобильной телефонной сети третьего поколения. Было подписано соглашение о сотрудничестве с американской компанией Intel для создания в Египте регионального центра по производству продуктов Intel, а также с американской Майкрософт для подготовки необходимых специалистов в области новых технологий.

В ноябре 2005 г. государство запустило программу реализации 20% своих акций в Telecom Egypt, завершение которой положило конец ее монополии в области телефонной связи. С ней стала конкурировать мобильная связь, в области которой функционируют три оператора цифровых линий GSM. Их владельцы создали с египетской стороной совместную компанию. По состоянию на 2014 г. абонентами мобильных сетей в Египте были 22,5 млн человек [196].

Электроэнергетическая отрасль Египта – крупнейшая на Ближнем Востоке. Ее основу составляют ГЭС Высотной Асуанской плотины (ВАП), дающая до 10-15% всей производимой электроэнергии в стране (2007 г.), а также мазутные и газовые ТЭС. Строительство последних, наряду с модернизацией ранее введенных в строй электростанций, в последние десятилетия составляет основное направление в выработке электроэнергии, поскольку сооружение нескольких АЭС неоднократно откладывалась. Однако в середине нулевых годов XXI в. в АРЕ вновь обратились к идее создания атомной энергетики. Учитывая ограниченность имеющихся в стране энергоносителей и исчерпание возможностей для строительства ГЭС, эта задача становится весьма актуальной. Особенно в свете того, что часть международного экспертного сообщества выражает скептицизм в отношении перспектив продуктивного использования

альтернативных источников энергии – солнечной, ветровой и др. [70, с. 98-101; 125, 7-13.04.2006 г., с. 26; 48, с. 1984-1991]. По состоянию на 2011 г. общий объем производимой электроэнергии составлял 138,7 млрд кВт. Для сравнения в 2001 г. этот показатель равнялся 75,23 млрд кВт, то есть за десятилетие мощность электроэнергетической отрасли Египта возросла вдвое [196].

Водное хозяйство вследствие скудости атмосферных осадков и преобладания пустынных районов (96% территории страны) питается единственным поверхностным источником – рекой Нил, в русле которой на базе ВАП было создано крупное водохранилище, а также разветвленной сетью артезианских скважин. В конце XX в. началась разработка крупной программы по освоению земель в Западной пустыне (проект «Тошка», 2521 кв. км) за счет бурения артезианских скважин и переброски части нильских вод, а также ряд других крупных проектов [70, с. 73-74, 107-110]. Однако спустя 15 лет культивирована только 21 тыс. га сельскохозяйственных земель, что составляет менее 10% от плана. Не построены ни новые города, ни новые заводы, школы, госпитали – вся необходимая инфраструктура для переселения в данный регион 20% населения Египта. Стоит отметить, что главными бенефициарами проекта стали частные компании, купившие подготовленную к ведению сельского хозяйства землю [203].

В условиях мощной урбанизации и роста экономики заметно обострилась проблема коммунального и производственного водоснабжения. Но развитие этой части инфраструктуры требует огромных затрат, мобилизация которых сама по себе представляет в текущих условиях немалую трудность.

В целом, заметный прогресс в формировании современной производственной инфраструктуры, особенно в последнее десятилетие, обеспечил Египту определенную экономическую стабильность и удовлетворительные темпы экономического роста, о чем свидетельствуют, в частности, доклады МВФ и ОЭСР. В них отмечается, что целенаправленные усилия государства в этой

области на протяжении длительного периода внесли ощутимый вклад в повышение темпов роста ВВП [65, 2007 г., №68, с. 1, 4-5, 16, №133, с. 1, 4-5].

Инфраструктура **Ливана** на протяжении последних четырех десятилетий испытывала негативные последствия ближневосточного конфликта в целом и гражданской войны. Вооруженные столкновения и теракты как следствие внутривосточной нестабильности на протяжении десятилетий привели к разрушению многих объектов инфраструктуры – дорог, мостов, линий электропередач, морских портов, аэродромов и т.д. Помимо огромных затрат, которые были связаны с восстановлением разрушенных инфраструктурных и иных экономических объектов, на положении страны негативно сказались острые кризисные явления в хозяйственной жизни в результате дробления рынка на отдельные анклавные территории, оттока капиталов, ограничения контактов с внешним миром и другие последствия войн. Так, ущерб от разрушения гостиниц – основы туристической индустрии и важного канала формирования ВВП – в первой половине 70-х годов составил 218 млн лив. ф. Только в Бейруте были разрушены 86 отелей из 130. Доля доходов от туризма в ВВП к концу десятилетия упала с 20% до 7,4% [124, 2004 г., с. 752-754].

Несмотря на некоторое улучшение ситуации в отдельные мирные периоды, в целом депрессивное влияние вооруженных конфликтов ощущалось на протяжении десятилетий. В инфраструктуре страны не столько шло развитие, сколько восстанавливалось разрушенное.

Отмеченные тенденции характерны и для воздушных перевозок, где вследствие дезорганизации хозяйственной жизни авиапредприятия, в частности МЕА, несли большие убытки. Несмотря на периодические попытки рационализировать деятельность компаний, привлечь государственные кредиты, вступить в партнерство с иностранным капиталом и другие меры, выправить финансовое положение национальных авиаперевозчиков не удавалось. Не помогли ни строительство новых и дорогостоящая модернизация старых

аэровокзалов в относительно безопасных районах, ни обновление парка авиалайнеров и сдача их в лизинг успешно действующим авиакомпаниям, ни сокращение малорентабельных и убыточных линий и т.п. В начале века МЕА оставалась убыточной компанией, долги которой росли. Затраты государства на ее поддержку составляли 45-50 млн долл. в год [124, 2004 г., с. 752-754]. Жесткие меры по сокращению на 40% персонала и приватизации госсобственности в сфере воздушных перевозок не были реализованы из-за безуспешных поисков стратегического партнера в управлении ее активами. Однако реструктуризация дала результат, и операционная прибыль с 8 млн долл. в 2002 г. возросла в 2013 г. до 59 млн долл. с тенденцией к дальнейшему росту [191].

В еще более тяжелом положении оказался крупнейший ливанский авиаперевозчик грузов – Trans-Mediterranean Airways (ТМА), активы которого к концу прошлого века оказались почти вдвое меньше его долгов. В результате компания вынуждена была объявить о банкротстве.

Крупнейший объект национальной транспортной инфраструктуры – Бейрутский международный аэропорт – является совместной собственностью ряда ливанских и европейских компаний. В конце 90-х годов он был модернизирован (0,5 млрд долл.), в силу чего удалось улучшить его финансовое положение. Однако остается уязвимым для различных внутри ливанских и региональных конфликтов. Тем не менее, в 2008 г. аэропорт обслужил 4 млн пассажиров, что было почти вдвое больше соответствующего показателя десятилетней давности. Намерение властей перевести авиаперевозки в режим «открытое небо» могут дать положительный результат, тем более что аэропорт способен обслуживать в год до 6 млн пассажиров [124, 2004 г., с. 752-754].

Крупнейший в регионе бейрутский морской порт, успешно действовавший за счет перевалки грузов для переживавших в 70-е годы экономический бум Ирака, Саудовской Аравии и других государств Персидского залива, утратил значение в последующие годы из-за войн. Его функции частично перешли к двум

десяткам спонтанно возникших мелких портов. Вооруженные формирования стремились сохранить свой контроль над важными для них объектами морской инфраструктуры, через которые поступало оружие и товары, необходимые для жизни анклавов.

Ситуация вокруг порта и аэропорта как важных очагов инфраструктуры привела к почти трехкратному сокращению поступлений от них в госбюджет – с 45% до 15% в 70-80-е годы прошлого века в результате дезорганизации всей хозяйственной жизни и, соответственно, резкого падения товарообмена и грузопотоков.

Государству удалось в 90-е годы нормализовать положение. Достаточно крупные по местным масштабам государственные и иностранные инвестиции на восстановление отдельных важнейших объектов производственной инфраструктуры страны – Бейрутского морского порта (3/4 всего ливанского импорта стоимостью 530 млн долл.) и Бейрутского аэропорта (490 млн), приморской железной дороги (500 млн), позволили поддерживать работоспособность этих жизнеобеспечивающих объектов. Пропускная способность их возросла на 20-30% и оставалась почти единственным существенным показателем развития страны в конце XX – начале XXI вв.

Параллельно с этим, но в ограниченных масштабах, продолжалось дорожное строительство. Оно сводилось главным образом к модернизации основных автомагистралей и восстановлению пострадавших в ходе боевых действий дорог.

Застой в развитии транспортной инфраструктуры частично компенсировался в тот период повышенной деятельностью в сфере телефонной и телекоммуникационной связи. Фрагментация внутреннего рынка услуг в области сообщений в период боевых действий привела к тому, что бизнес обратился к частным спутниковым каналам связи. К 1990 г. уже 85 таких систем находились в эксплуатации. Дополнительно осуществлялась мобильная телефонная связь через

Кипр. Это дало толчок компаниям Западной Европы реализовать контракты с государством на установку более 1,7 млн устройств для абонентов связи. В результате возникло парадоксальное явление, когда Ливан вышел в ближневосточных странах на первое место по использованию мобильных телефонов: уже в начале 90-х годов 21% ливанцев пользовались этим средством коммуникации, на них приходилось более 50% всех телефонов в стране. В этот период разрабатывались и частично начали претворяться планы консолидации телекоммуникаций в рамках единой компании Ливан-Телеком, курирующей внутреннюю и международную связь. Поскольку отрасль развивалась при участии госкапитала, в 2005 г. было объявлено о планах приватизации отрасли в рамках закона о телекоммуникациях и частичной приватизации Ливан-Телеком путем продажи 40% акций [124, 2004 г., с. 754]. По состоянию на 2014 г. абонентами мобильной связи являются 2,7 млн ливанцев, т.е. около половины населения страны [196].

Энергетика, как и связь, была востребована враждующими сторонами в ливанском конфликте. Поэтому ее объекты не пострадали в ходе боев. Особенно, если учесть, что для страны характерен дефицит углеводородов и гидроресурсов, с помощью которых можно вырабатывать электроэнергию. Тем не менее кризис был преодолен за счет поставок нефти, и уже в начале 70-х годов прошлого века производство электроэнергии превысило внутренний спрос, в том числе и потому, что часть производственных мощностей бездействовала. Излишек направлялся в южные районы Сирии, для чего с помощью Мирового банка и АФЭСР было профинансировано строительство внутренней и экспортной линии ЛЭП. В конце 70-х годов был разработан проект 7-летнего плана электрификации под финансовое обеспечение вышеназванных структур, а также ЕБРР. В 1990 г. установленные энергетические мощности достигли 515 МВт, из которых 465 МВт размещены на ТЭЦ и 50 МВт – на ГЭС. Однако уже в 1991 г. потребности поднялись до 1200 МВт. Периодически всплеск спроса компенсировался

увеличением мощностей действующих электростанций и сооружения новых, в том числе в долине Бекаа, в Захране, Зуке, Джийе, Харише, Батруне. Новые мощности на каждом из объектов не превышали 100-200 МВт. В конце прошлого века Ливану уже были необходимы суммарные мощности в 2400 МВт.

Крупные проекты – две ТЭЦ по 450 МВт – велись при участии компаний из Италии, Южной Кореи, Франции на юге и севере страны наряду с несколькими более мелкими, одновременно повышались мощности ЛЭП. В 2010 г. суммарная мощность произведенной в стране электроэнергии составила 14,81 млрд кВт, при этом внутри Ливана потреблялось 14,19 млрд кВт, т.е. страна полностью обеспечивала свои потребности в электроэнергии [196].

Параллельно со строительством актуализировалась проблема реорганизации системы электроснабжения. В начавшемся веке энергетическая госкомпания получала плату лишь за 55% произведенной и поставленной потребителям электроэнергии, 30% потребителей не имели возможности платить, а 15% электроэнергии терялось при передаче. Чтобы исправить положение, был инициирован план поэтапной приватизации госэнергосистемы. В основу была положена схема частичной продажи долей капитала на фондовой бирже с привлечением стратегического инвестора, которому был бы продан крупный пакет акций. Однако этот план столкнулся с трудностями из-за значительной задолженности компании перед поставщиками (около 2,6 млрд долл.). Было принято решение разделить госкомпанию на три части – владеющую генерирующими мощностями, собственника передающих мощностей и владельца распределительных устройств. Однако осуществление этого плана было отложено на неопределенный срок в связи с необходимостью сначала сократить долг.

Чтобы содействовать этому, с конца XX в. был начат переход с мазута на газ в качестве топлива для ТЭЦ. С этой целью Ливан присоединился к переговорам Египта с другими странами региона о прокладке морского газопровода из него в соседние государства. Это могло бы сократить вдвое

себестоимость производимой электроэнергии в Ливане, которая примерно в три раза выше, чем в соседних странах [124, 2007 г., с. 714-721].

Хотя Ливан расходует крупные средства на обновление и поддержание энергетической инфраструктуры, его усилия, так или иначе, нивелируются, как и в других сегментах инфраструктурного обустройства. В частности, вооруженный конфликт в июле 2006 г. нанес серьезный ущерб энергетическим и другим объектам в Ливане, который преодолевается с помощью иностранных государств, в том числе и России.

Основной задачей Ливана на текущем этапе остается ликвидация последствий, которое было связано с массированными разрушениями инфраструктурных объектов, особенно на юге страны. В связи с этим проводится большая работа, которая включает самые разные аспекты. Особенно интенсивно восстанавливаются инфраструктурные объекты. Только с помощью КФАЭР в последние годы осуществляются 93 проекта, из которых 50 относятся к инфраструктуре, более половины выделенных средств в размере 0,5 млрд долл. приходится на нее [64, с. 35]. В основном объектами приложения капитала становятся дорожное строительство, включая развязки, мосты, другие сооружения в зоне бывших боевых действий. Затем следуют природоохранные проекты, в рамках которых в Табнине, Вади Хаджир, Шаkre строятся несколько очистных станций для сточных вод и канализации в целях восстановления качества окружающей среды, параллельно создается коммунальная инфраструктура, в том числе и для облагораживания ландшафтов, подкрепленная прокладкой канализационных стоков, дождевых коллекторов, что поможет сохранить подземные источники и управлять распределением водных ресурсов. Эта деятельность составляет часть более обширной программы инвестиционного обеспечения значительного водного строительства. Оно предполагает последовательные меры для обводнения 7 деревень в Бушре и Ихдане для интенсификации аграрных хозяйств и создания дополнительных рабочих мест,

чтобы предотвратить утечку рабочих рук в города. Большое значение придается сооружению плотины Эль-Кысмани на 2 млн куб. м., которое может способствовать развитию курортной индустрии в районе. Программа расширения водного хозяйства предполагает развитие соответствующей инфраструктуры в виде водопроводных сетей, каналов, накопительных емкостей и иных объектов [там же, с. 25-27].

Фонд также оказывает помощь и в инфраструктурном обустройстве северных районов Ливана. Особое внимание уделяется модернизации систем электроснабжения, реализации проектов производственного назначения как в области промышленности, так и в сельском хозяйстве, цель которых выражено социальная – удержать от развала местный рынок труда и улучшить условия жизни населения. Это – исключительно важные задачи, в решении которых участвует не один только кувейтский фонд, но и другие институты и государства. Цель модернизации инфраструктуры и ее диверсификации в том, чтобы вернуть Ливан к довоенному состоянию и превратить его в место рекреации международного значения.

Как любая страна, **Сирия** имеет свои приоритеты в экономической области. Это – инфраструктура, а в ней – транспортное направление. За последние десятилетия Сирия создала относительно диверсифицированное хозяйство, в котором существовали достаточно крупные промышленные и аграрные предприятия государственного сектора, связанные в значительной своей части в единый узел и требовавшие для обслуживания их производственных нужд разветвленной транспортной сети. Во внутривластных связях в тот период большая роль отводилась железнодорожному транспорту, который относительно быстро развивался на протяжении длительного периода и представлял собой один из ключевых сегментов в системе транспортных сообщений страны. По существу, он создавался в расчете на будущее, однако процесс этот не был завершен до конца в силу того, что осуществлялся при участии СССР, который прекратил свое

существование. Определенная часть работ была выполнена не полностью в расчете на доведение до конца в ходе реализации последующих контрактов. Это, естественно, стало сказываться на качестве работы железной дороги, эксплуатация которой требовала и более пристального внимания сирийской стороны.

Ныне на Ближнем Востоке возник интерес к развитию железнодорожного транспорта как эффективного средства обслуживания грузопотоков. Глобализация требует увязывания арабских стран в единую транспортную схему, которая может рассматриваться и как предпосылка к интеграции. А это стимулирует внимание к возможностям железных дорог, рациональность которых более зримо проявляется именно при охвате протяженных пространств. Учитывая географическое положение Сирии и ориентацию ее колейных линий, можно предположить, что она может стать одной из ключевых стран, если проекты общеарабских сообщений станут воплощаться. Не случайно, Сирия вела переговоры с Генеральным директором ближневосточных железных дорог о создании единой сети и переходе к использованию одноплатформенных транспортных средств. Членами указанной группировки являлись Египет, Ирак, Ливан, Иордания, Саудовская Аравия, а также Турция и Иран. Потенциально к проекту могут присоединиться Пакистан, Афганистан, Индия, центрально-азиатские государства [20, с. 178].

Это заставляло Сирию разрабатывать стратегию по географическим направлениям, которые могли бы помочь ей более глубоко интегрироваться в международные сообщения. А роль международного сообщества в деле освоения сирийских транспортных возможностей весьма велика. Это открывает возможность стране стать партнером в крупных международных проектах, опираясь на наращивание железнодорожной инфраструктуры.

Процессы глобализации, формирование интеграционных региональных и субрегиональных группировок подвигали Сирию к шагам, которые могут вовлечь

ее в проекты расширения европейско-средиземноморского транспортного пространства. Она подписала документы проекта в 2000 г. и соглашение с его управлением в Тунисе в 2003 г. в намерении стать связующим звеном в организации транзита грузов на европейском направлении и получить финансовую подпитку для этого. Этот мегапроект предусматривал несколько стадий – от анализа опыта в сопредельных странах – Иордании, Ливане, Египте, Тунисе, Алжире, Марокко, Турции и оценки полученных результатов, до инициирования проработок на местности, начиная с 2005 г. Если он был бы реализован, Сирия смогла бы в рамках европейско-средиземноморского сотрудничества воспользоваться своими преимуществами и включиться в международный торгово-экономический обмен в разных качествах. Это помогло бы не только дать новый стимул хозяйственному развитию, но и повысить показатели эксплуатации транспортной системы, а также существенно продвинуться в реализации национальной экономической политики, трактующей инфраструктуру как важное условие экономического роста.

Сама же Сирия не могла в достаточной мере за счет только госинвестиций обеспечить модернизацию или просто увеличить рентабельность железных дорог, которая оставалась невысокой, и вывести ее на рубежи, установленные объективными потребностями экономики еще в 80-е годы [там же, с. 183]. Поэтому встал вопрос о проведении предварительных ТЭО с целью выявления перспектив модернизации железнодорожной инфраструктуры. Серьезная проработка вопроса была проведена японской стороной на период 2005, 2010 и 2020 гг., которая дала практические рекомендации по теме.

Без реализации такого глобального проекта Сирия имела бы значительно меньше шансов на быстрый выход из затяжного застоя. Напряженная региональная ситуация, санкции мешали притоку капиталов и тормозили строительство инфраструктурных объектов, хотя уже были оборудованы такие значимые объекты, как главные морские порты – Латакия и Тартус. Они

строились медленно и не сразу были способны улучшить положение дел в своей нише. В 80-е годы обработка грузов заметно снизилась – с 7,6 млн т в 1981 г. до 4,4 млн в 1986 г., в 1996 г. данный показатель составил уже 9,5 млн т. В середине 90-х годов государство приступило к модернизации портового хозяйства с целью доведения к 2003 г. объема обрабатываемых грузов. в Латакии – 6,2 млн, в Тартусе – 5,4 млн и в новом порту близ Тартуса - 7,7 млн. ЕС тогда же предоставил кредит в 50 млн. евро на модернизацию портов, что помогло ускорить работы [124, 2003 г., с. 1055].

Гражданская авиация Сирии эксплуатирует самолеты «Аэробус», «Боинг» и «Фалькон». В связи с выработкой их ресурса с 2003 г. Сирия предпринимала не вполне успешные попытки для обновления парка самолетов. Однако из-за американских санкций процесс практически не развивался. В стране в начале второго десятилетия функционировало 30 аэропортов (2013 г.).

Несмотря на сложное финансово-экономическое положение, государство выделяло средства на модернизацию и других звеньев инфраструктуры. В 1997 г. Сирия обновила парк железнодорожных локомотивов, закупив 30 единиц во Франции и заключив в 2003 г. соглашение с Японией о модернизации железнодорожного хозяйства. В 2006 г. САР приобрела 10 составов у корейской компании Хюндай.

Хотя и в ограниченных масштабах, продолжалось развитие автомобильного транспорта путем обновления автопарка, сооружения новых дорог. В 1997 г. в стране имелись 26,3 тыс. км дорог с покрытием, к 2007 г. их протяженность превысила 40 тыс. км, в 2010 г. – 69 тыс. км [124, 2004-2007 гг.; 196].

Трубопроводный транспорт за последние десять лет вырос по протяженности втрое. Важным направлением в рамках формирования современной инфраструктуры стало развитие различных видов связи. В 1994 г. был введен в действие морской кабель международной телекоммуникационной связи, соединивший Сирию, Ливан и Кипр. В 1998 г. Сирия имела около 1,5 млн

телефонных линий, в 2012 г. – уже более 4,4 млн. В середине 1998 г. был заключен контракт с компанией Эрикссон на поставку оборудования для 1 млн линий цифровой телефонной связи с целью увеличения их числа на 1,65 млн. Также был подписан контракт с южнокорейской компанией на прокладку оптоволоконной связи в сельских районах. Финансировали проекты Абу-Даби, другие страны и фонды. При этом формировались и получали развитие национальные компании, действующие в этой жизненно важной сфере сирийской экономики. В частности, реализация контрактов на увеличение плотности различных видов связи проходила при непосредственном участии Сирийской телекоммуникационной компании. Важно отметить, что эта тенденция характерна практически для всех государств Ближнего Востока.

Энергетике и водному хозяйству традиционно принадлежит одно из центральных мест в экономике САР и в планах социально-экономического развития. Еще с конца 60-х годов, когда страна приступила к сооружению важнейшего инфраструктурного объекта – Евфратского гидроузла, в составе ГЭС, высотной плотины и разветвленной оросительной системы, в этот проект было направлено, в соответствии с Пятым пятилетним планом (1971-1975 гг.), до 1/4 всех государственных инвестиций. Было создано крупнейшее в стране водохранилище (12 млрд куб. м), на его базе были освоены 550 тыс. га с последующим предполагаемым увеличением орошаемого клина до 640 тыс. га.

В 2001 г. после нескольких лет жесточайшей засухи государство приняло решение о разработке и реализации крупных проектов для обеспечения аграрных и урбанизированных районов водой. В частности, в одной из развитых зон сельскохозяйственных работ – Латакии – в начале века сооружены крупная плотина и водохранилище на 200 млн куб. м и другие объекты водопользования, что обеспечило городское и сельское хозяйство водными ресурсами.

В отдельные периоды Сирия испытывала дефицит электроэнергии, что было связано с ростом экономики и повышением энергоемкости оборудования в

разных отраслях хозяйства. В целях решения проблемы здесь намеревались построить АЭС (1200 МВт) на урановом топливе из местных месторождений сырья. Однако план не был реализован по политическим мотивам. Та же судьба постигла и другой проект строительства АЭС при содействии СССР из-за развала последнего. Между тем дефицит электроэнергии нарастал. Плотина на Евфрате не решила проблем с электроснабжением из-за быстро возросшего спроса в условиях индустриализации и дефицита воды при росте ее потребления в Турции после строительства там водохранилища Ататюрк. Выработка электроэнергии по этой причине была ниже установленной мощности на треть [124, 2007 г., с. 1045; 52, с. 1958-1970; 53; 179].

Потребности малых частных предприятий обеспечивались дизельными генераторами, поскольку амбициозная, периода 80-х годов, программа сооружения станций на местных источниках природного газа не удовлетворяла спрос из-за низких темпов ее реализации. Лишь три контракта были завершены до 1992 г. Выход был найден в том, чтобы в начале 2000-х годов закольцевать энергосистемы Сирии, Египта и Иордании. Но это решение – временное, поскольку оно лишь компенсирует дефициты, но не решает проблему полностью.

В 1993 г. установленные мощности в стране достигали 1500 МВт, из которых 10,5% приходились на ГЭС, 26,5% - на электростанции, работающие на газе, остальные – на ТЭС. Потребности же составляли 2500 МВт. Чтобы к 2000 г. получить около 4900 МВт, государство возвело при участии японской и саудовской компаний две ТЭС (600 МВт в Джандаре и 1000 МВт в Халебе). При содействии промышленно развитых государств и финансировании со стороны арабских инвесторов наращивались мощности и в других районах. В 2010 г. объем произведенной в стране электроэнергии составил 43,76 млн МВт, а потребление в этот же период – 35,61 млн МВт [196].

В 2003 г. было объявлено о планах инвестировать к 2011 г. при содействии Программ развития ООН около 1,5 млрд долл. в производство электроэнергии на

основе возобновляемых источников – энергии ветра и солнца. Ветровые мощности планировались в объеме 800 МВт. Намечалось также установить 16 тыс. солнечных батарей общей мощностью примерно 800 МВт в 1 тыс. сельских поселений. Оба вида источников в 2011 г. должны были бы покрыть 4% потребностей в электроэнергии [124, 2007 г., с. 1045; 52, с. 1958-1970; 147]. Однако, как отмечалось выше, перспективные источники энергии, при всем их значении для Сирии и других стран региона, вряд ли в обозримом будущем будут играть значительную роль. Их доля, вероятно, вообще не выйдет за пределы нескольких процентов в энергопотреблении большинства государств Ближнего Востока, включая САР [49; 48, с. 1984-1991].

Иордания, наряду с Сирией и Ливаном, образует единый субрегион, общая черта которого состоит в том, что он имеет большое значение для внешнеторговых потоков и реэкспорта и является средоточием обслуживающей их инфраструктуры.

В стране нет особо востребованных природных ресурсов кроме фосфатов, поэтому ей приходится ориентироваться на продвижение своего интеллектуального потенциала, управленческого опыта и создание общих условий для повышения комфортности королевства с точки зрения привлечения капитала, применения управленческого, отчасти технологического, опыта и знаний. Этой цели служит инфраструктура, на которую расходуются крупные, по бюджетным возможностям, ресурсы.

Таблица №30

**Государственные расходы по некоторым секторам экономики Иордании,
2008-2009 гг. (млн иорд. дин.)**

	2008	2009
Энергетика	13,4	24,8
Добывающая, обрабатывающая промышленность и строительство	12,8	7,2
Транспорт	232,0	303,3

Связь	35,3	29,4
Охрана окружающей среды	8,8	6,2
Водоснабжение	132,2	129,7

Источник: [89; 184]

Структура расходов указывает на то, как страна намерена преодолевать трудности, чтобы увереннее позиционировать себя в региональном хозяйственном, и не только, пространстве. Это транспорт, водообеспечение, связь и энергетика. Это видно на фоне динамики объема ассигнований по отраслям национальной экономики. На развитие энергетики госинвестиции выросли почти в два раза, на развитие транспорта – на треть, что составляет солидный прирост и выдает намерение увеличить темпы сооружения соответствующих объектов.

В таком подходе прослеживается определенная последовательность. В начале 70-х годов прошлого века доля производственной инфраструктуры в ВВП Иордании достигала значительной величины в 15%. На отрасль приходилось в 90-е годы 20% занятых в частном секторе.

Крупнейшим инфраструктурным объектом остается единственный морской порт – Акаба. Он получил быстрое развитие в 80-е годы как перевалочный пункт для грузов в Ирак во время ирано-иракской войны. В тот период был достигнут рекордный максимум, когда в 1989 г. в порту были обработаны 18,7 млн т грузов с 2446 судов, из которых на Иорданию пришлось 11,2 млн т (8,7 млн – экспорт страны и 2,5 млн т – импорт в Иорданию).

К середине 90-х годов в Акабе имелись 20 грузовых причалов, контейнерный терминал, два 40-тонных крана и 229 тыс. кв. м площадей под складами и другими портовыми сооружениями. Однако в это время использовались только 50% имеющихся мощностей для обработки судов (10,5 млн т грузов). Негативно на развитии порта сказались санкции ООН по Ираку (с августа 1990 г.), что ограничило транзитную торговлю через Иорданию. Иракский экспорт через Акабу вследствие ограничений заметно сократился. То же

наблюдалось и в отношении импорта. Часть грузов, предназначенных для Иордании, из-за опасения перевозчиков попасть под санкции ООН переправлялась через сирийские и ливанские порты. Иорданский монарх даже выразил протест США, указав на ежегодные потери в 440 млн долл., которые порт нес из-за ситуации, сложившейся в регионе [124, 2004 г., с. 615-629, 650-652]. Общие финансовые потери порта достигли к концу 1992 г. 570 млн долл. Объем обработанных грузов в 1992 г. сократился до 13,4 млн т, из которых 2,1 млн т приходились на транзитную торговлю, главным образом – продовольствие, закупавшееся Ираком за рубежом.

Положение стало несколько выправляться к середине 2000-х годов. В 2004 г. был подписан контракт с нидерландской компанией о развитии терминала, обслуживающего контейнеровозы. В 2006 г. начался подбор местных и международных инвесторов с целью создания совместного предприятия в интересах развития ключевых элементов портового хозяйства. Порт остается государственной собственностью, управление которой передано независимым подрядчикам. Предпринятые меры позволили нарастить объем грузоперевозок через порт Акабы, которые с 2009 г. демонстрируют рост (2009 г. – 14,2, 2010 г. – 16,8, 2011 г. – 19,1, 2012 г. – 19,3 млн т), лишь незначительно сократившись в 2013 г. до 16,3 млн т грузов. На сегодняшний день инфраструктура порта Акаба существенно расширилась и включает в себя (2013 г.): 28 кранов грузоподъемностью от 40 до 120 т; 79 грузоподъемников (5-50 т); 12 барж (100-450 тонн); 15 грунтоотвозных барж и другое оборудование. Порт располагает складскими площадями в размере 348,2 тыс. кв. м [175].

Транспортная часть производственной инфраструктуры Иордании пополняется отрезком узкоколейной железнодорожной дороги от Хиджаза через сирийскую территорию, Амман и Маан и сохраняет промышленное значение. Ветка к фосфатному экспортному терминалу в Акабе протяженностью 115 км была сооружена в 70-е годы. Однако деятельность «Акабской железнодорожной

корпорации», основанной в 1972 г. для перевозки фосфатов, развивалась по принципу снижающейся эффективности. Она понесла в 1995 г. убытки в 11 млн дин., к 1998 г. накопленные потери составили уже 98 млн дин. В 1999 г. государство подписало контракт с американской стороной об управлении этой дорогой сроком на 25 лет. США инвестировали 130 млн долл. в прокладку участка до разработок в Шидийе на границе с Саудовской Аравией. В марте 2006 г. были сделаны первые шаги в реструктуризации железнодорожной корпорации и ее приватизации в рамках проекта модернизации внутренних железных дорог и соединения их с дорогами соседних государств. Для этого был создан консорциум в составе канадской и ливанской компаний с целью прокладки пяти линий: с севера на юг из Дамаска в Акабу (450 км), из Ирака (Багдад) на запад через Зарку и Мафрак (800 км), для перевозки поташа от Мертвого моря в Акабу (250 км), а также ветки, связывающей Акабу с египетскими дорогами (через Синай), и линии от Маана в Медину.

В целом, железнодорожная сеть Иордании развивается параллельно с дорожной, хотя по частоте сообщений и плотности грузопотока не превосходит автотранспорт. Протяженность железнодорожного полотна в Иордании составляет 507 км (2013 г.) [196].

Автодорожная сеть Иордании включает как местные, так и международные шоссе. Главная трасса Амман–Акаба, ее общая протяженность – 330 км. Иракско-иорданская компания наземного транспорта, эксклюзивно осуществлявшая перевозки между двумя странами, имела в свое время для этих целей парк в составе 500 грузовиков. Даже после сокращения транзита более 300 грузовиков продолжали обслуживать этот маршрут. Частично они использовались и для переброски иорданского поташа на экспорт. По дорогам Иордании перевозили свои грузы и 22 тыс. турецких магистральных грузовиков. Грузы активно перемещаются иорданскими большегрузными автомашинами в Северную

Африку, Турцию и Восточную Европу. В 2010 г. общая протяженность дорожного полотна в Иордании составляла 7100 км [196].

Национальный авиаперевозчик Royal Jordanian перевез в 1992 г. через Международный аэропорт им. королевы Алии 44,4 тыс. т грузов (55 тыс. т в 1990 г.) и 1,1 млн пассажиров (1,2 млн в 1988 г.). В 1992 г. прибыль от авиаперевозок достигла 38 млн иорд. дин. Чтобы повысить их экономическую эффективность, в 1998 г. были подписаны контракты на услуги по реструктуризации и приватизации компании. С 2000 г. начался поэтапный процесс приватизации различных ее звеньев. В результате в 2001 г. число служащих в расчете на один авиалайнер снизилось с 337 до 200, что приблизило отрасль к современным мировым стандартам. Тогда же были открыты первые частные авиалинии [95].

В 2013 г. в Иордании действовали 18 аэропортов. В начале 2000-х годов государство приступило к обновлению парка самолетов, к привлечению в проекты приватизации и модернизации аэропортов иностранных инвестиций в объеме 500 млн долл. при поддержке МФК. В 2006 г. национальная авиакомпания объявила о росте прибылей, увеличении числа обслуженных клиентов на 4,9% - до 1,8 млн, а уже через 2 года – в 2008 г. – число перевезенных пассажиров составило 2,36 млн человек. Началось возведение нового терминала стоимостью 750 млн долл. для приема воздушных судов. Его торжественное открытие состоялось в 2013 г., а в 2014 г. аэропорт Аммана был признан лучшим на Ближнем Востоке, получив награду Airport Council International. Аэропорт располагает двумя ВПП, в 2014 г. были перевезены более 7 млн пассажиров (9% рост к 2013 г.), более 40 авиакомпаний мира пользуются данным аэропортом (как пассажирские, чартерные, так и грузовые) [174].

Телекоммуникационная связь в Иордании регулируется законом 1995 г., принятым для ускорения развития этого сегмента инфраструктуры в связи с расширением связей иорданской экономики с внешним миром. Закон открывал дополнительные возможности для деятельности в этой области местного частного

и иностранного капиталов. В 1996 г. были предоставлены лицензии частным компаниям на развитие мобильной связи, информационных сетей и телефонной связи. При этом госкомпания остается единственным провайдером базовых линий связи. С начала 1997 г. Иорданская телекоммуникационная корпорация (ИТК) была реструктурирована с выделением доли частному капиталу. В 2000 г. за 508 млн долл. Франстелеком приобрела 40% корпорации, а затем увеличила долю, но у государства остался 51% акций. ИТК к этому времени значительно расширила число клиентов – до 560 тыс., и их число продолжает возрастать.

Множилось и число иорданских, смешанных и зарубежных владельцев отдельных звеньев телекоммуникационных видов связи – французских, египетских и других. Иордания быстро прогрессирует, превращаясь в региональный центр информационных технологий и компьютерных инноваций, привлекая значительные американские и ближневосточные инвестиции в этот сектор. Особое внимание уделяет внедрению информационных технологий в Иордании лично король Абдалла, который в 2000 г. обеспечил соглашение с Майкрософт о рамках сотрудничества. Американская сторона содействует созданию инфраструктуры информационных технологий и подготовке квалифицированных специалистов в этой области. С помощью американского контрагента создано 30 тыс. рабочих мест. Кроме того, уже к 2004 г. было обеспечено производство на экспорт продуктов информационных технологий стоимостью в 500 млн долл. В 2004 г. число пользователей Интернетом выросло до 107 тыс. по сравнению с 96 тыс. в 2003 г., а в 2009 г. число Интернет-пользователей в стране существенно увеличилось до 1,64 млн человек. Существенное пополнение этого отряда было обеспечено в 2000 г., когда министерство образования Иордании ввело трехлетнюю программу оснащения всех государственных школ страны компьютерными классами и предоставило учителям льготные кредиты на приобретение компьютерной техники. С середины десятилетия этот процесс неуклонно растет.

ИТК выстроила высокоскоростную информационную сеть, а также снизила стоимость оплаты провайдерам Интернет, пользователям высокоскоростной информационной сетью. В начале 2001 г. корпорация купила крупнейшую иорданскую провайдерскую Интернет-фирму Global One Communications, чтобы стать лидером на внутреннем рынке Интернет-услуг. Orascom Telecom, крупнейший египетский акционер иорданской Fastlink, основал технический центр в Аммане и выразил готовность учредить еще один центр в Акабе для обслуживания 19 своих аффилированных компаний на Ближнем Востоке и в Северной Африке. В связи с ростом активности в этой области иорданское правительство еще в 2001 г. предприняло ряд ограничительных мер с целью упорядочения технических параметров функционирования отрасли. В последующий период продолжалось развитие телекоммуникационной связи при участии иностранного капитала (кувейтский, бахрейнский, французский инвесторы), и доля телекоммуникационного сектора в ВВП страны в 2006 г. составила 5,1%.

Водное хозяйство страны испытывает хронический дефицит влаги, что сдерживает развитие аграрного сектора. Площадь пахотных земель достигла лишь 184 тыс. га (2005 г.) при численности населения более 6 млн чел. Строительство плотин и водохранилищ, бурение артезианских колодцев составляет важнейшее направление в поддержании уровня обеспеченности водой экономики и коммунального хозяйства, на которые приходится соответственно 80 и 20% всего потребления воды (75% - сельское хозяйство) [125, 7-13.04. 2006 г.; 124, 2007 г., с. 615-629].

Йемен не является исключением среди рассматриваемых стран. В целом уровень развития различных звеньев производственной инфраструктуры не соответствует потребностям страны. При этом доля инвестиций на развитие производственной инфраструктуры в 1994 г. составляла 14,6% общего их объема, а к 2001 г. снизилась до 10,8%. При низком качестве инфраструктуры, складского

хозяйства и связи их доля в ВВП Йемена в 2001 г. составила 10,8%, несколько снизившись к 2005 г. до 10,6% (14,6% в 1994 г.).

Занимая большую территорию, Йемен нуждается, прежде всего, в транспортных сетях. В 1999 г. имелись 65,1 тыс. км автомобильных дорог, 12% из которых – с асфальтовым покрытием, 24% - с гравийным и 64% - грунтовые. В 2005 г. общая протяженность дорог выросла до 71,3 тыс. км, из них лишь 8,7% дорожного полотна имело асфальтовое покрытие. В 2000 г. насчитывалось 88,3 тыс. автомобилей разного типа, 64% которых – коммерческие. В 2007 г. на 1000 жителей Йемена приходилось 35 автомобилей, для сравнения в 2004 г. эта мизерная цифра была и того меньше – 23 автомобиля [196]. Сооружение и модернизация дорог осуществляется местными или иностранными компаниями, но страна испытывает хронический дефицит финансовых ресурсов, необходимых для финансирования таких капиталоемких хозяйственных объектов, как транспортные артерии. В 1993 г. после объединения Йемена Оман профинансировал строительство дороги до своей границы. Мировой банк также участвовал в частичном финансировании дороги от экономической столицы страны – г. Адена до крупного хозяйственного центра Мукаллы и дороги порт Салиф - порт Ходейда. В конце прошлого века в планах стояла модернизация дорог протяженностью 800 км, чтобы повысить надежность сообщений. Компании ФРГ, Великобритании и Австралии участвовали в реализации контрактов на дорожное строительство при финансировании Мирового банка [156].

Портовое хозяйство, играющее большую роль в обеспечении внешнеэкономических связей Йемена, постоянно обновляется. В 1999 г. была завершена модернизация Аденского порта. В новом тысячелетии пропускная способность порта Аден неуклонно растет, составляя в абсолютных величинах в 2011 г. – более 738, в 2012 г. – более 791, в 2013 г. – более 919 тыс. т, а в 2014 г. – уже более 1,16 млн т. [199; 172]. В целях привлечения частных накоплений в

экономику в 1998 г. часть погрузочно-разгрузочных работ была передана семи частным компаниям. База рыболовного флота в восточной части страны расположена в Мукалле. Терминал для экспорта нефти находится в 35 км от него. Основным портом на Красном море остается Ходейда. Его значение несколько снижается с объединением страны и возрастанием роли Адена как экономической столицы Йемена. В противовес этому географическое положение порта Мукалла в центральной части приморской полосы страны неизбежно должно привести к возрастанию его хозяйственного значения по мере экономического развития Йемена. Порт Моха расположен южнее Ходейды в сторону Адена. Так же, как и Ходейда, он оказался несколько на периферии интересов, и некоторые программы его развития после объединения страны были отменены. Напротив, значение порта Салиф возросло из-за близости к нефтяному терминалу Йемена на Красном море в Рас Иса. В целом все порты выполняют свои функции, но у страны нет возможности для одновременной их модернизации. Поэтому Мировой банк утвердил в 2003 г. кредит в 23 млн долл. для первой фазы 12-летней модернизационной программы общим объемом 96 млн долл. только для портов Адена, Ходейды и Мукалла. Таким образом, программа развития портового хозяйства не была заморожена, а лишь откорректирована по месту.

Воздушный транспорт Йемена обеспечивает значительную долю пассажироперевозок на дальние расстояния, грузовой его потенциал невелик. Страна располагает 57 аэропортами, из которых лишь 17 имеют асфальтированные ВПП (2013 г.) [196]. Международный аэропорт в Адене (250 тыс. пассажиров в год), пострадавший в ходе войны между Севером и Югом в 1994 г., был обновлен в конце 90-х годов. Другие крупные аэропорты – в Сане, Ходейде, Таизе, Мукалле – были реконструированы. Йеменская национальная авиакомпания владеет шестью аэробусами (еще 8 аэробусов А320 должны в скором времени пополнить парк компании), 49% ее акций принадлежат Саудовской Аравии, 51% - государству (2015 г.). [206].

Йемен располагает ограниченной телекоммуникационной связью, обеспеченной спутниковыми и микроволновыми каналами. По состоянию на 2013 г. национальная телефонная сеть состояла из микроволновых радиореле, кабелей, тропосферного рассеяния, GSM и мобильных сотовых телефонных систем CDMA. По региональным стандартам фиксированная и мобильная сотовая связь остается низкой. Мобильной связью пользуются 11,7 млн человек (2011 г.), есть тенденция к росту – в 2008 г. их число составляло 6,3 млн человек. Доступ в Интернет есть у 4,32 млн йеменцев (2013 г.) при общей численности населения в 24,41 млн человек. Растет число абонентов мобильной связи, налицо увеличение проникновения Интернет в жизнь домохозяйств Йемена: 2011 г. – 2,3 млн пользователей, 2006 г. – 270 тыс. [196]. Однако их рост сдерживается из-за высокой стоимости компьютерного оборудования при относительно низких доходах большей части населения страны.

Многие населенные пункты пользуются телефонной связью, но с небольшим количеством точек в каждом из них. В целом плотность составляла 1,29 номеров на 100 жителей страны (1996 г.), увеличившись до 4,32 номеров на 100 жителей к 2012 г. [196]. Японская и французская компании инвестировали капитал в расширение сети, достаточной для прокладки кабелей для 130 тыс. номеров. В 2000 г. Йеменская телекоммуникационная корпорация обслуживала 417 тыс. абонентов, при этом плотность достигла 2,38 линий на 100 жителей. В начале текущего столетия государство объявило об организации современной телекоммуникационной связи стандарта GSM. В феврале 2001 г. йеменские SabaFon и Spacetel начали свою деятельность. Первая обслуживала 100 тыс. абонентов. К началу 2003 г. Spacetel покрывала примерно 60% территории страны и с помощью Alcatel нарастила мощность до 300 тыс. абонентов на всей территории. Сегодня в Йемене действуют 4 оператора мобильной связи: Spacetel Yemen (2 млн абонентов в 2009 г.), Sabafon (2 млн абонентов в 2009 г.), Yemen

Mobile (2,2 млн абонентов в 2009 г.) и HiTS-UNITEL (0,3 млн абонентов в 2009 г.) [194].

Электроэнергетика и водное хозяйство после объединения двух частей страны в 1990 г. претерпели заметные изменения. Энергосистемы Севера и Юга были объединены к 1997 г., что потребовало финансирования в размере 64 млн долл. Большая часть из этой суммы (54 млн долл.) была предоставлена АФЭСР.

По оценкам Мирового банка, в 1997 г. установленные энергетические мощности, находившиеся в ведении Государственной электроэнергетической компании, составляли 596 МВт. Из них использовались лишь 408 МВт, что определялось техническим состоянием электростанций и возможностями линий электропередач, которые испытывали серьезные перегрузки в связи с заметным ростом спроса на электроэнергию. Политика государственного субсидирования низких цен на нее в свою очередь создавала сложности для развития энергетического хозяйства страны. С 1993 г. столичный город Сана испытывает сложности с поставками электроэнергии в промышленный и бытовой секторы. Острота проблем возросла из-за экономического ущерба, нанесенного войной 1994 г. Потребовались чрезвычайные меры на период 1997-2001 гг. (51 млн долл.) для сооружения новых мощностей (30 МВт), реконструкции имеющихся (20 МВт) и линий электропередач для смягчения дефицита электроэнергии в Сане.

К 2002 г. Йемен располагал уже 810 МВт установленных мощностей и до 2010 г. планировал увеличить их еще на 500 МВт, что потребовало ассигнований в размере 600 млн долл. В первом десятилетии XXI в. йеменская компания в сотрудничестве с американскими, греческими и другими партнерами реализовала ряд проектов (сооружение ТЭС 300 МВт в районе Мареба, работающей на природном газе, ЛЭП, связывающей ее с Саной; подключение ряда подстанций к существующим ЛЭП и т.д.) [105, 2004 г., с. 1245-1246, 2007 г., с. 1252-1254]. В 2010 г. страна произвела 7,29 млн МВт электроэнергии, использовав на свои нужды внутри страны 5,51 млн МВт [196].

Основные проекты развития водного хозяйства включают модернизацию и расширение систем водоснабжения городов и сельских населенных пунктов, увеличение клина орошаемых земель, сооружение водохранилищ, водосборных плотин, а также артезианских колодцев, оросительных каналов и дренажных систем. Один из ключевых проектов нынешнего десятилетия – система водоснабжения для 45 тыс. жителей 100 поселков в северных окрестностях Адена. Ее основу составят артезианские скважины и система подачи воды на плато (1500 м над уровнем моря) с помощью водоводов.

В текущем десятилетии реализуются и другие проекты, в том числе улучшения снабжения водой Саны. По данным Мирового банка, в конце прошлого века 88% городских жителей страны пользовались водопроводной водой, хотя и испытывали определенные сложности из-за сбоев в водоснабжении. В некоторых крупных городах – Таизе, Сане водоснабжение примерно пятой части жителей зависит от частного сектора. В Сане две трети всей потребляемой воды поступает из частных источников. Большинство потребителей воды здесь пользуются небольшими закрытыми системами водоснабжения, а не крупными городскими сетями. Одним из негативных последствий этого стало бесконтрольное истощение подземных источников. Для исправления ситуации еще в 1995 г. были приняты законы, регулирующие различные стороны водопользования и связанные с ним вопросы (экономия водопотребления, охрана окружающей среды и т.п.). В 2004-2006 гг. Мировой банк и Саудовский фонд развития финансировали отдельные проекты рационального использования поверхностных и подземных вод, а также развития энергетики в Йемене, в частности, сооружение двух электростанций в Сане и Адене [116].

В силу особенностей исторического и хозяйственного развития в последней трети XX – начала XXI в. **Ирак** обладает признаками обеих групп государств региона, однако доминирующими (вопреки потенциальным возможностям) следует признать те, которые характерны для капиталодефицитных. Это связано с

тем, что последние десятилетия экономика носит мобилизационный характер, страна долгое время находилась под жесткими международными санкциями, активы и ресурсы, в том числе финансовые, в сильной степени истощены, многие экономические объекты частично или полностью разрушены. Это самым негативным образом сказалось на развитии производственной инфраструктуры, и политика в отношении инфраструктуры главным образом концентрируется на выводе ее из состояния разрухи.

Ирак располагает международными аэропортами в Багдаде, Басре и Мосуле, сооруженными в 80-е годы, а также менее крупными в Хадите и Киркуке. Их функционирование было резко ограничено санкциями, а также военными действиями, запретными зонами и т.п. После падения режима С.Хусейна к 2005 г. были возобновлены авиарейсы в соседние Сирию, Иорданию и Турцию, а также в некоторые внутренние районы. Но и сейчас Ирак имеет ограниченный парк самолетов.

Крупнейшим морским портом Ирака является Басра. Его деятельность с начала 80-х годов – времен ирано-иракской войны – была ограничена. Еще до конфликта были сооружены два новых морских порта – Умм Каср и Хор аз-Зубейр. Послевоенная модернизация и расширение первого из них стали приоритетной задачей, и с 1993 г. началась эксплуатация в нормальном режиме. При этом до 1990 г., как отмечалось, иорданский порт Акаба являлся стратегическим перевалочным пунктом для Ирака. С 1997 г. Умм Каср превратился в основной порт, через который поступала гуманитарная помощь. Параллельно с модернизацией и расширением портов было необходимо постоянно вести работы по очистке акватории, ремонту технических сооружений, пострадавших от боевых действий 2003 г. После реконструкции порт Умм Каср был открыт в середине 2004 г. Государственное Управление портами с середины текущего десятилетия намеревалось инвестировать до 1 млрд долл. в реконструкцию и модернизацию причалов и других сооружений портов Умм Каср

(250 млн долл.), Хор аз-Зубейр (450 млн) и Мина Макаль (50 млн) [124, 2004 г., с. 503-504, 512, 2007 г., с.489-496].

Железные дороги страны включают пять главных линий: Багдад-Басра-Умм Каср; Багдад-Мосул-Телль Кочек; Багдад-Киркук-Эрбиль, Киркук-Бейджи-Хатиджу (273 км) и Багдад - Хсайба (550 км). До начала 90-х годов имелись амбициозные планы расширения имеющейся сети железных дорог, в том числе скоростных линий. Однако ситуация под влиянием ирано-иракской войны не развивалась, последовавшие события также сдерживали положительную динамику. Тем не менее, к 2010 г. планировалось восстановить нормальную работу железных дорог, модернизировав их [125, 10-12.11.2006 г., с. 38-41]. По данным за 2013 г. общая протяженность железнодорожного полотна в стране составляет 2370 км. [196].

В противовес этому сеть автодорог, несмотря на сложное экономическое положение, постоянно расширялась. До 1991 г. были сооружены трассы, связавшие страну со Средиземноморьем и государствами Залива. Но условия движения не соответствовали их назначению: вооруженные конфликты неизбежно вели к активному износу и повреждению полотна дорог. После прекращения военных операций в 2003 г. начались интенсивные восстановительные работы, которые в основном вела американская Betchel Corporation. К 2010 г. общая протяженность автодорог составила 41,7 тыс. км, что ниже показателей предыдущих лет (2000 г. – 45,5, 1996 г. – 47,4 тыс. км) [196] и объясняется последствиями недавних вооруженных конфликтов.

До войны начала 90-х годов Ирак модернизировал свою телекоммуникационную связь, включая телексную, микроволновую, телефонную, спутниковую. Однако в ходе боевых действий 50% ее объектов оказались поврежденными, функционировала лишь небольшая часть телефонной сети. Восстановление начала Betchel, наладив международную связь и GSM-связь в Багдаде. Затем был создан консорциум в составе египетской, кувейтской и

иракско-курдской компаний, чтобы ускорить процесс восстановления. В середине 2005 г. только 3% иракцев пользовались проводными видами телефонной связи, 1,8 млн имели мобильные телефоны. В 2007 г. их число выросло до 14 млн пользователей, а в 2012 г. – до 26,7 млн. Интернет используют 2,21 млн иракцев из почти 32 млн населения страны [196].

Энергетика и водное хозяйство Ирака сильно пострадали от военных действий. В 1991 г. разрушению подверглись 90% электростанций, линий электропередач, нефтеперерабатывающих заводов, морских терминалов для экспорта нефти и нефтепродуктов, нефтехимических предприятий, сталелитейных цехов, фосфатных и цементных заводов. Разрушение инфраструктурных объектов привело к остановке многих предприятий легкой промышленности.

Хотя к началу 1992 г. власти объявили о том, что восстановили 75% мощностей по производству электроэнергии, в 1997 г. национальные генерирующие мощности использовались лишь на 50% из-за недостатка запчастей. Поэтому на 4-5 часов в день городские потребители и на 14-16 часов сельские отключались от энергоснабжения. В 2001 г. дефицит энергетических мощностей составлял в пиковые периоды 2800 МВт. Из-за засухи производство электроэнергии на ГЭС страны упало с 2500 МВт до менее 500. Были предприняты меры для сокращения дефицита к 2006 г. до 1000 МВт с учетом роста потребления электроэнергии. После отстранения от власти С. Хусейна упоминавшаяся Betchel Corporation получила контракт на восстановление энергосистемы Ирака. До конфликта установленные мощности оценивались в 5500 МВт, вследствие конфликта они сократились втрое - до 1800 МВт. Планировалось восстановление установленных мощностей до уровня, который поддерживался до войны в Заливе 1991 г. [124, 2004 г., с. 503-504, 512, 2007 г., с. 489-496; 125, 2006 г.; 110, №47, с. 36-37]. Однако к 2010 г. данный показатель существенно возрос, достигнув 47,4 тыс. МВт произведенной в стране электроэнергии [196].

Водное хозяйство страны, пострадавшее вследствие боевых действий 2003 г., потребует целого ряда лет для ликвидации разрушений: по имеющимся оценкам на 2005 г., от 30 до 50% объектов водного хозяйства были частично или полностью разрушены.

Анализ приведенных материалов позволяет сделать некоторые обобщения и наблюдения, являющиеся в определенной мере общими для исследуемой группы стран региона. Они показывают, что состояние и развитие производственной инфраструктуры в капиталододефицитных странах в рассматриваемый период характеризуется противоречивыми тенденциями:

- в большинстве капиталододефицитных стран достигнуты успехи в развитии базовых звеньев производственной инфраструктуры – расширена сеть авто- и железных дорог, на которые приходится существенная доля грузооборота, модернизировано портовое хозяйство, увеличены генерирующие мощности, расширена база авиатранспорта;

- в то же время инфраструктурное хозяйство развивается неравномерно. Остаются не построенными объекты, которые могут играть свою роль только в том случае, если они образуют единую цепь инфраструктурных предприятий, выполняющих функцию базового обеспечения работы национальных воспроизводственных комплексов;

- внедрение элементов современной производственной инфраструктуры в определенной степени способствовало укреплению национальных экономик, позволило арабским странам сохранить собственную нишу в мировом хозяйстве и перспективу интеграции в региональное и в ряде случаев в глобальное экономическое пространство;

- позитивные результаты в развитии технически сложной, капиталоемкой, объединяющей весьма разноплановые звенья, отрасли были достигнуты во многом благодаря совместным усилиям государства, местного и зарубежного частных бизнесов, а также международной помощи. Их составляющими остаются

реформа собственности и управления объектами производственной инфраструктуры, ставшие частью масштабных рыночных преобразований; привлечение, наряду с государственными, значительных ресурсов – финансовых, технических, управленческих – со стороны местного частного сектора и иностранных инвесторов;

- в целом национальная политика развития отрасли базировалась на учете широкого круга внутренних и внешних, прямых и косвенных факторов, влияющих на темпы формирования современной производственной инфраструктуры. Здесь ключевым вопросом остаются попытки совместить регулируемую роль государства с приватизацией объектов или с партнерством с местным частным или иностранным капиталом в целях демонополизации отдельных звеньев отрасли и повышения конкурентоспособности;

- в начале нового века проявились новые проблемы, связанные с инфраструктурой. Одна из наиболее острых – растущий дефицит водных ресурсов, вызванный как природными ограничителями, так и дефицитом технических возможностей их эффективного использования.

- острый характер имеют проблемы устойчивости функционирования объектов инфраструктуры в районах, где сохраняется угроза вооруженных внутренних и внешних конфликтов. Нестабильность работы инфраструктурных объектов, тем более целых их звеньев, имеющих стратегический характер, а также резко возросшее их влияние на экономический и социальный комплексы могут увеличить опасность сбоев в воспроизводственных механизмах, что негативно сказывается на жизнедеятельности стран;

- особенно остро стоит проблема развития и модернизации объектов отрасли в странах, пострадавших в ходе военных действий, прежде всего в Ираке, Сирии и, отчасти, в Ливане;

- современное положение рассматриваемой группы государств в мировом хозяйстве, определяемое такими весомыми факторами, как их стремление стать

членами ВТО и активно участвовать в МРТ в качестве достойных партнеров, заметно актуализирует вопросы, связанные с обеспечением устойчивой работы всех звеньев отрасли, приданием ей комплексного характера за счет увязывания в интегрированное целое с перспективой превращения в мощный фактор стимулирования экономического роста и развития.

Такая задача ставится, но в рассматриваемой группе стран она реализуется в лучшем случае в виде отдельных анклавов или звеньев, не составляющих однородного по качеству целого из-за невозможности сконцентрировать капиталы и материальные ресурсы по месту и времени. Элементная база современной инфраструктуры пока существует более в очаговом варианте, что умаляет ее значение в создании зрелых внутрихозяйственных и межотраслевых связей.

Глава 3. Проблема инфраструктурного обустройства в капиталозбыточных странах в ракурсе ведущих тенденций развития национального и мирового хозяйства

3.1. Состояние производственной инфраструктуры

В капиталозбыточных странах, как и в капиталоздефицитных, страновые характеристики, наряду с другими фундаментальными факторами, наложили определенный отпечаток на состояние отрасли. Помимо уникальной капиталозобеспеченности (источниками финансовых ресурсов), это и природно-климатические условия, и размеры государств региона, среди которых есть малые или относительно крупные по территории, как КСА и ЙАР. Причем Йемен, вновь подчеркнем, не относится к числу нефтеэкспортеров и тяготеет к группе стран с весьма ограниченными финансовыми ресурсами.

Наличие в рассматриваемой группе стран значительных доходов от углеводородов создало благоприятную основу для возведения продвинутых в техническом отношении сооружений, образующих костяк производственной инфраструктуры и способствующих ускоренному экономическому росту. Небольшая территория большинства государств данной группы позволяет достичь высокой плотности объектов инфраструктуры. В частности, это касается автомобильных дорог, рост протяженности которых непосредственно предшествовал увеличению благосостояния аравийского общества. Например, в КСА до 1964 г. автомобильная дорожная сеть в основном располагалась в районе, связывающем морской порт Джидду с Меккой и Мединой, и лишь в последней трети XX в. параллельно с бурным ростом добывающей промышленности она

стала ускоренно расширяться. Реализуемые с начала XXI в. программы, позволили связать современными дорогами административные центры и населенные пункты, хозяйственные анклавов, главным образом области добычи и переработки, а также транспортировки углеводородов, в единое целое.

Если для КСА решение этой задачи находится в постоянном развитии, то в других странах Аравийского полуострова, по всей видимости, уже достигнут максимум возможного. Это, например, касается Бахрейна или Кувейта, где протяженность автомобильных дорог за неполные 15 лет возросла соответственно на 923 и 2546 км.

Таблица №31

**Динамика увеличения протяженности автомобильных дорог в
капиталоизбыточных странах, 1990-2013 гг. (км)**

	1990	1995	1999	2005	2013
Бахрейн	2 646	2 835	3 224	3 708	4 147*
Катар	1 150	1 210	1 230	-	9 830
КСА	139 425	141 716	151 470	221 372	-
Кувейт	3 950	4 360	4 450	5 794	6 996*
ОАЭ	4 310	4 760	-	-	4 080
Оман	23 652	30 489	32 800	40 203	60 240

Примечание: * - 2011 г.

Источник: [159; 188; 196]

Приведенные данные позволяют сделать вывод о том, что рост сети современных автодорог характеризуется внушительными показателями. С начала XXI века под влиянием стремительного повышения мировых цен на энергоносители, созданная там ранее дорожная инфраструктура стала быстро расширяться. Так, в КСА, например, было объявлено о намерении только за один 2001 г. проложить 3950 км асфальтированных дорог, и под это задание были выделены реальные бюджетные средства.

Приведенные ниже данные помогают дополнительно раскрыть детали, касающиеся качества дорожной инфраструктуры в группе рассматриваемых государств по состоянию на 2013-2014 гг.

Таблица №32

Протяженность автодорог в ряде стран региона в 2013-2014 гг.

	Дороги с асфальтовым покрытием, км	Дороги с асфальтовым покрытием, %	Плотность дорожной сети, м/1 кв. км
Бахрейн	3 392	82	43
Катар*	8 847	90	-
Кувейт	4 887	85	200
ОАЭ	4 080	100	580
Оман	29 685	49	220
КСА	47 529	21	155

Примечания: * - 2010 г.

Источник: [196]

К 2013-2014 гг. была достигнута большая плотность дорожной сети. Протяженность дорог больше в тех странах, которые занимают большую территорию. Обратная закономерность просматривается в том, что касается асфальтированных дорог. Их плотность ниже там, где больше занимаемая страной площадь. Очевидно, что избыточность капиталов не во всех случаях является универсальным средством улучшения показателей удобства передвижения даже в монархиях Залива.

Если сравнить данные по этим странам с группой капиталододефицитных государств (гл. 2, §2.1), то выяснится, что общая протяженность дорог, видимо, не столь сильно зависит от наличия финансовых ресурсов, но качество дорог – явно определяется состоянием последних, и преобладание твердого покрытия непосредственно связано с материальными возможностями каждого отдельно взятого государства.

Страны Залива уделяют повышенное внимание средствам сообщения не только в их наземном варианте. Другие виды транспортных сообщений - морской и воздушный транспорт, подтягиваются к их высоким стандартам с целью оптимального обеспечения перемещения товаров, грузов и пассажиров и, в конечном счете, для экономии времени и средств, затрачиваемых на эти операции.

Таблица №33

Объем автомобильных, морских, авиационных и железнодорожных грузоперевозок в ряде аравийских государств в 2006-2014 гг., млн т

Страна	Вид транспорта			
	автомобильный*	морской, 2006 г.	железнодорожный, 2012 г.	авиационный**, 2014 г.
ОАЭ	10	97,8	-	1841,8
Саудовская Аравия	15	100,6	1852	15623,6
Кувейт	-	96***	-	259,1

Примечание: * - оценка; ** - т; *** - 1997 г.

Составлено по: [70, с. 89-97; 124, 2004 г., с. 200-211, 236-241, 335-343, 503-512, 650-654, 689-698, 806-813, 855-865, 887-895, 947-952, 981-989, 1057-1061, 1097-1109, 1245-1255; 125; 149; 150]

Во всех странах Аравийского полуострова, кроме Саудовской Аравии, железнодорожное сообщение отсутствует. Однако и в этой стране роль железнодорожных перевозок, в том числе грузовых, пока невелика. Она уступает по показателям ближайшей к ней Сирии (более чем в три раза), но превышает соответствующий показатель в Иордании почти в пять раз.

Приведенные данные имеют отрывочный характер, но все же достаточно определенно свидетельствуют о том, что морские сообщения для малых государств Аравийского полуострова остаются более предпочтительными,

учитывая их прибрежное расположение при сравнительно небольшой глубине территорий.

Отдельные страны региона, как, например, КСА, особенно сильно зависимые в своих внешнеэкономических связях от морского транспорта, в условиях быстрого экономического развития вынуждены были пойти на беспрецедентно крупные капиталовложения в строительство портовых городов, оснащенных всеми современными инфраструктурными объектами. Так, главной целью Второго пятилетнего плана развития КСА (1975-1980 гг.) было строительство городов Янбу на Красном море и Джубейль на побережье Персидского залива для экспорта углеводородов и приема резко возросших с середины 70-х годов прошлого века объемов импорта.

Для экспортных перевозок нефти и сжиженного газа их продуценты выделяют значительные средства на создание собственного морского торгового флота. Тем самым обеспечивается часть собственных перевозок и уменьшается зависимость от иностранных компаний. К настоящему времени страны обладают торговым флотом общим дедвейтом в 10,6 млн т., при том что численность судов к 2015 г. составила 1476. [188]

Таблица №34

**Динамика дедвейта морских судов в группе
капиталоизбыточных стран, 2000-2015 гг. (тыс. т)**

	2000	2005	2010	2015
Бахрейн	370	380	613	580
Катар	1154	793	1363	993
КСА	1443	2582	2319	2626
Кувейт	3884	3811	3856	5440
ОАЭ	1043	986	1412	984
Оман	11	9	14	17

Составлено по: [188]

Страны-нефтеэкспортеры активно увеличивали за последнее десятилетие число крупнотоннажных танкеров, выводя из эксплуатации устаревшие типы судов и заменяя их крупногабаритными нефте- и газовозами. Они в заметных количествах закупались КСА, Катаром и Кувейтом, которые выступают в роли регулярных поставщиков углеводородов для географически отдаленных потребителей – Китая, Японии, США и др. Иными словами, процесс обновления грузового флота развивается по линии улучшения качества и роста дедевейта для плавания в открытом море при сохранении флота мелких судов.

Наличие гигантских запасов энергоресурсов в странах Залива постоянно толкает их на расширение транспортного сегмента в виде крупных нефте- и газопроводов, которые в регионе сконцентрированы главным образом в нефтегазодобывающих странах. Протяженность магистральных нефтегазопроводов довольно заметно колеблется от страны к стране, достигая максимальных показателей в КСА, за которым следуют Оман и ОАЭ. Заметно меньше данный показатель у Кувейта и Бахрейна, что определяется, по всей видимости, условиями расположения нефтяных полей. Это видно из следующих цифр:

Таблица №35

**Протяженность трубопроводов в капиталозбыточных странах
Ближнего Востока, 2003-2013 гг. (км)**

	2003	2007	2013
Бахрейн	73	72	74
Катар	2 051	3 329	3 439
КСА	7 367	8 944	9 537
Кувейт	766	866	858
ОАЭ	3 600	6 839	7 421
Оман	6 786	7 684	8 185

Источник: [163; 196]

Протяженность нефтепроводов в капиталоизбыточных странах уже в предшествующий период достигала больших величин. Но и за указанный отрезок времени видны определенные сдвиги в развитии трубопроводных сообщений. Достаточно сказать, что в ходе него заметно нарастили свой потенциал ОАЭ (в 2 раза), Катар (в 1,6 раза). Это существенные показатели, если учесть размеры государств, но, естественно, без учета их добывающей способности, которая, возможно, нуждается в дальнейшем наращивании транспортирующей системы. КСА, Оман и Кувейт, соответственно увеличившие протяженность трубопроводов в 1,2 и 1,1 раза, отстают от лидеров, но, возможно, это связано с уже имевшимися у них значительными средствами транспортировки жидких углеводородов.

Страны Залива нуждаются в значительных и растущих количествах электроэнергии, что постоянно подчеркивается на всех уровнях экспертами и политиками. В условиях Аравии отсутствие вод поверхностного стока и наличие топливных ресурсов побуждает рассматриваемые государства к производству электроэнергии на ТЭС и ГТС.

Таблица №36

Установленные энергетические мощности в странах Аравии, МВт

Страна	Установленные мощности, МВт до 2006 г.	Дополнительные мощности, введенные до 2010 г.	Прирост спроса (среднегодовой), %	Затраты до 2010 г., млн долл.
Бахрейн	1840	950	7	800
КСА	28660	12305	4-4,5	8000
Кувейт	9300	4000	7-9	3000
Оман	2900	1085	4-5	900
Катар	3069	3200	8-9	2200
ОАЭ	16131	9850	-	7540

Источник: [102, 2000 г., с. 378; 125, 2006 г., №42; 110, с. 54]

Потребности в электроэнергии, как в важнейшем факторе производства, подталкивают к усиленному наращиванию генерирующего потенциала. Объемы наращивания весьма существенны: по Бахрейну, Кувейту, Катару и ОАЭ они выросли более, чем в два раза, по КСА и Оману – несколько меньше.

Необходимость поддерживать высокие темпы прироста установленных мощностей определяется быстрым увеличением потребления электроэнергии. Например, в Саудовской Аравии в 70-80-е годы XX в. он в среднегодовом выражении составлял около 16%. В других странах – Кувейте, Катаре, ОАЭ – этот показатель находился примерно на том же уровне, но во всех случаях продолжает расти, что связано с ускоренным ходом хозяйственного развития и увеличением спроса на электроэнергию в коммунально-бытовом секторе.

Но этот процесс при своей общности все же сильно дифференцирован по странам, каждая из которых вырабатывает электроэнергию сообразно своим потребностям и возможностям.

Таблица №37

**Производство электроэнергии в капиталоизбыточных странах,
1974-2012 гг. (тыс. МВт-ч)**

	1974	1984	1994	2004	2012
Бахрейн	575	2 187	4 550	7 790	13 160
Катар	460	3 563	5 815	12 400	33 340
КСА	3 736	40 069	93 922	155 200	255 200
Кувейт	4 075	13 894	22 802	40 370	59 050
ОАЭ	942	11 000	23 736	49 520	101 700
Оман	91	2 016	6 198	14 330	24 130

Составлено по: [159; 196]

Приведенные цифры свидетельствуют, что страны группы добились разительных результатов в обеспечении своих нужд электроэнергией. Здесь лидером является Оман, где показатель за рассматриваемый период вырос в 265 раз, хотя следует иметь в виду, что в базовом году разрыв между ним и Кувейтом,

например, в этой области был почти 45 кратным, а на последнем этапе сократился до 2,4 кратного. Далее по степени наращивания выработки электроэнергии следуют Эмираты, в которых производство увеличилось в 107 раз, Катар – в 72 раза, Саудовская Аравия – в 68 раза, Бахрейн – в 23 раза и Кувейт – в 14 раз. Другими словами, в странах региона, по сути, была совершена «энергетическая революция», которая резко изменила облик производства, городов и образа жизни населения.

Выдвижение Омана объясняется крайне низким исходным уровнем его энерговооруженности. По данным на 2012 г. в рассматриваемой группе стран выстраивается более «нормальное» ранжирование, с учетом того, что выработка электроэнергии в большей мере соответствует производственному потенциалу и численности населения стран. Цепочку производителей замыкает Бахрейн, а не Катар, а возглавляет КСА, а не Оман, причем с многократным отрывом от любого из своих соседей по региону (примерно в 3-20 раз). Если сопоставить эти данные с соответствующими показателями по капиталододефицитным странам, то сравнение покажет, что экспортеры углеводородов существенно обогнали Египет, Сирию, Ирак, потребляющих значительно меньшие объемы электроэнергии. Чтобы соблюсти объективность выводов, следует указать, что на душевое производство электроэнергии существенным образом влияет численность населения. По этой причине, например, Катар, имеющий установленных мощностей в восемь раз меньше, чем Египет в расчете на 1 чел., вырабатывает электроэнергии в 9 раз больше (см. Приложение №9).

Энергетика является отраслью повышенного значения для стран Аравии, поскольку своего рода удельная потребность в электричестве здесь выше, чем в других ближневосточных странах. Во всяком случае, сельское хозяйство в регионе может существовать только при наличии соответствующих инфраструктурных объектов, дополнительно гарантирующих жизнеспособность

аграрного производства, а она достигается за счет добычи пресной воды и обеспечения электроэнергией производственных мощностей в данной отрасли.

Дефицит воды в последние десятилетия заметно усиливается вследствие крайне низкого уровня атмосферных осадков и ускоряющегося в последние десятилетия истощения подземных линз. Активные процессы урбанизации и рост промышленного производства резко увеличили объемы потребления воды в хозяйственных целях. В этих условиях, казалось бы, возможности орошения должны сокращаться. Однако этого не происходит.

Таблица №38

Динамика роста орошаемых земель в рассматриваемых странах и их доля в обрабатываемых площадях, 1989-2014 гг.

	1989-91 гг.		1998 г.		2008 г.		2014 г.	
	тыс. га	доля, %	тыс. га	доля, %	тыс. га	доля, %	тыс. га	доля, %
Оман	57	0,2	62	0,2	59	0,1	-	-
ОАЭ	64	0,8	74	0,9	92*	0,8	92	0,7
КСА	1583	0,8	1620	0,8	1731	1,7	1 620	1,6
Катар	6	0,5	13	1,1	13	1,1	-	-
Бахрейн	2	3,0	4	6,0	4	6,0	4	6,0
Кувейт	3	0,2	6	0,3	10	0,6	10	0,6

Примечание: * - 2010 г.

Источник: [104, 1999, с. 15; 176; 179; 182; 196]

Хотя абсолютные данные об орошаемых площадях в Кувейте, Катаре, на Бахрейне сильно уступают данным по их непосредственным соседям, тем не менее, для Кувейта, например, характерен поступательный прирост угодий. Это связано со стремлением эффективно использовать ограниченные агроклиматические ресурсы в целях увеличения производства продовольствия, для чего, безусловно, необходимо наращивание инфраструктуры как главного условия освоения дополнительных земельных площадей.

Из перечисленных в таблице стран выделяется КСА, чьи орошаемые пашни многократно превышают суммарную величину аравийских ирригационных проектов и даже перекрывают, например, показатели Сирии, хотя существенно отстают от египетских или иракских (более чем в два раза). По существу, вся водная инфраструктура королевства – крупнейшего держателя орошаемых площадей – работает на сельское хозяйство. Ежегодно здесь только в аграрном секторе используются 18 млрд куб. м воды, что составляет 85-90% всего потребляемого в стране ее количества. Она поступает в оборот в виде осадков, из артезианских скважин, с опреснительных заводов, а также за счет рециклирования.

Только в одном саудовском королевстве в 2000 г. были сооружены 197 крупных дамб для сбора дождевой воды объемом 809 млн куб. м. В соответствии с национальной программой обеспечения сельского хозяйства, городов и промышленности необходимыми водными ресурсами, ежегодно здесь сооружаются 10-12 крупных водосборных плотин с обустройством оросительных и дренажных систем, водоводов, насосных станций и т.п. Это, однако, не означает, что инфраструктура региона прирастает только за счет одного королевства. Увеличивающиеся потребности все равно опережают рост и актуализируют внедрение интенсивных и рациональных схем устройства и функционирования соответствующих инфраструктурных объектов по всему региону.

Огромный приток нефтедолларов дал толчок реализации амбициозных государственных программ строительства и модернизации многочисленных объектов в разных секторах производственной инфраструктуры, прежде всего обслуживающих растущие отрасли экономики – разработку, переработку и экспорт углеводородов, производство продовольствия, торговлю, банковскую деятельность, сферу услуг, особенно транспортные грузовые и пассажирские

перевозки, индустрию туризма. Эксперты справедливо рассматривают широкомасштабное развитие производственной инфраструктуры в качестве необходимой предпосылки к обеспечению устойчивого роста экономик стран-экспортеров углеводородов.

Достигнутые показатели развития производственной инфраструктуры в рассматриваемой группе государств Ближнего Востока дают основание утверждать, что состояние отрасли в начале текущего столетия более уже не является фактором, сдерживающим (а в некоторых аспектах – блокирующим) экономический рост и социальный прогресс.

Исключение составляет лишь сфера водного хозяйства. Удовлетворение потребностей в воде в коммунальном секторе и для хозяйственных нужд, несомненно, все еще требует крупномасштабных и дорогостоящих программ. Последние, вероятно, будут включать комплекс мероприятий, предусматривающих строительство плотин, дамб и водохранилищ для рационального использования атмосферных осадков наряду с бурением артезианских скважин и модернизацией оросительных систем и систем подачи воды потребителям. Это будет сопровождаться применением современных технологий с целью минимизации потерь и увеличения водных ресурсов за счет значительного наращивания мощностей опреснительных заводов и заводов по очистке сточных вод с использованием высокоэффективных технологий их глубокой переработки.

Однако, несмотря на внушительный прогресс, достигнутый в отрасли капиталозбыточными странами региона, перед ними стоят серьезные задачи поддержания инфраструктурного хозяйства на уровне, отвечающем задачам национальных экономик в области диверсификации их деятельности и соответствующим вызовам, которые нарастают в процессе роста населения в регионе.

Решение этих задач во многом будет опираться, в том числе, и на тенденции, сложившиеся в формировании современной инфраструктуры в этих странах в последний период. Они, скорее всего, будут стремиться поддерживать опережающие темпы развития отрасли, используя для этого созданный задел и применяя стратегию, которая обеспечила им быстрый взлет, резко сократила длительность переходного периода от отсталости к материальному благополучию и помогает оптимизировать текущую экономическую ситуацию путем мобилизации ресурсов и использования рациональных методов ее коррекции в случаях, связанных, например, с кризисными явлениями глобального масштаба, подобно мировому экономическому кризису 2008 года.

3.2 Характер развития ведущих отраслей инфраструктуры

Капитальное строительство. Государства Персидского залива к настоящему моменту достигли больших результатов в преобразении своего жизненного пространства, добились несомненных успехов в экономике и в преобразовании материальных условий существования. Инфраструктура как элемент, способствующий столь заметному прогрессу, также претерпела качественные изменения, создав исключительно благоприятные условия для обслуживания экономических, социальных и иных процессов, протекающих в недрах местных обществ. Однако появление новых технологий, повышение стандартов качества, уровня потребительских предпочтений и другие обстоятельства, возникающие в ходе естественного развития, делают

необходимыми дальнейшее совершенствование самой инфраструктуры, которая обрела роль стратегического направления в современном промышленном, социальном, градостроительном и в других формах обустройства окружающей среды.

Процессы экономического развития в регионе имеют достаточно прочную базу, которая, как неоднократно отмечалось, создается за счет углеводородных ресурсов, и колебания цен на них на мировых рынках не всегда оказывают решающее влияние на темпы развития. Если происходит сбой, то впоследствии они нивелируются мощными инвестиционными вливаниями, и ход событий восстанавливается с теми или иными коррекциями. Естественным следствием этого является строительный бум, который поддерживается десятилетиями и затрагивает практически весь спектр деятельности на этом поле от капитального до гражданского строительства, которое выполняет не только важнейшую производственную и социальную функцию, но и позволяет за счет возведения сложной инфраструктуры изменять устоявшиеся представления об аравийских ландшафтах.

Даже случившийся финансовый кризис 2008 г. не стал серьезным препятствием на пути возведения новых объектов инфраструктуры, хотя в определенной мере снизил темпы на отдельных участках. Общий курс на инфраструктурное обустройство территорий не потерял своей актуальности, и государства пытаются удержать его на высоком, приемлемом уровне, особенно в тех отраслях, без которых развитие невозможно. А таковой безусловно является индустрия инфраструктурных объектов, которая всеми средствами поддерживается государством в странах Залива. Они увеличивают расходы на соответствующие проекты, чтобы помочь строительному сектору в сооружении крупных объектов, расположенных во всех частях региона. Эти объекты, возведение которых было анонсировано, а строительство начато, почти целиком

являются инфраструктурными и в большой своей части относятся к категории предприятий, используемых в интересах всего общества, т.е. коммунального и хозяйственного назначения. В КСА, например, в бюджете 2009-10 гг. наряду с другими объектами предусматривалась прокладка 5,4 тыс. км автодорог стоимостью почти 20 млрд сауд. риалов [125, май 2009, том 53, №18, с.34]. В одной только Саудовской Аравии на 2009-10 гг. увеличились госрасходы на ведение новых проектов почти на 40%. Практически в каждой из рассматриваемых в данной главе стран подобные ассигнования в большей или меньшей степени соотносимы с саудовским примером.

Таблица №39

**Стоимость реализуемых инфраструктурных проектов в странах ССАГПЗ
(млрд долл. США)**

	Стоимость по состоянию на 27 апреля 2009 г.
Бахрейн	67,9
Кувейт	313,4
Оман	109,9
Катар	219,0
КСА	647,0
ОАЭ	1319,8
Итого	2677,0

Источник: [125, май 2009, том 53, №18, с.34]

По всей вероятности, направлявшиеся в строительство средства соответствовали потребностям конкретных государств. При этом по приведенному показателю выделяются Эмираты и КСА, которые (впрочем, как и соседние малые государства) реализуют масштабные программы инфраструктурного обустройства национального пространства, чтобы скорейшим образом привести его в состояние, облегчающее доступ сюда капиталов,

производств и специалистов, а также облагородить окружающую среду и создать приемлемые условия для размещения человеческого капитала. Однако важно отметить, что в стоимость проектов были внесены определенные коррективы в сторону уменьшения, обусловленные ситуацией на рынке строительства, сложившейся под влиянием кризиса. Хотя показатели, характеризующие динамику изменений, достаточно большие по отдельным странам, тем не менее возникшая ситуация в целом оказалась не столь драматичной и вскоре начала выправляться.

Как видно, в малых государствах инфраструктурное строительство остается главной статьей инвестиционных программ, и власти не стремятся сокращать расходы по ней. Тем более что сооружение инфраструктурных объектов требует «длинных» ассигнований, которые в долгосрочном плане оказывают серьезное влияние на характеристики роста, а в среднесрочном – создают весомые стимулы для сохранения активного, динамичного развития экономики. Об этом свидетельствует хотя бы тот факт, что примерно 50% реализуемых и фигурирующих в тендерных списках «заливных» проектов по состоянию на конец 2009 г. относились именно к категории инфраструктурных, особенно имеющих энергетическую природу [106, №3, с. 42].

Помимо них большие перспективы имеет капитальное строительство под нефтехимические и сборочные предприятия, заводы по производству удобрений и т.п. При их сооружении государство стремится выиграть на более дешевых строительных материалах и строительных расценках для того, чтобы за счет масштаба операций возводить больше объектов и расширять существующие мощности. В этом смысле КСА, Катар да и другие страны могут получить крупные выгоды от массивной реализации инвестиционных программ. По имеющимся оценкам, их расходы на рынке строительных услуг будут расти на 20% ежегодно, чтобы скорейшим путем добиться поставленных целей.

КСА жизненно нуждается в продвижении своих социальных планов, в расширении добычи нефти, в развитии инфраструктуры в предвидении быстрого роста населения, которое к 2020 г. может достичь 39 млн чел. [108, с.110]. Катар продолжает наращивать усилия в возведении амбициозных инфраструктурных проектов, в сооружении урбанизированных центров, в активизации работ по программам сжиженного газа. Абу-Даби намерен выйти вперед с инвестированием в инфраструктуру Масдар-сити – города будущего на 50 тыс. чел., построенный на принципах механизма экологически чистого развития (Clean Development Mechanism). Он должен был быть сдан уже в 2013 г. , однако из-за финансового кризиса срок сдачи проекта отложен до 2020-2025 гг. Это должен будет стать первый в мире город, обеспечиваемый солнечной энергией и другими возобновляемыми источниками энергии общей мощностью 1,5 ГВт и имеющий устойчивую экологическую среду с минимальными выбросами углекислого газа в атмосферу, а также с полной переработкой отходов городской деятельности. Инвестиции в проект составляют 15 млрд долл. [190]. Это же касается и других проектов, реализация которых должна поддержать имидж ОАЭ как государства, возглавляющего движение к наиболее прогрессивным формам производства, градостроительства и организации окружающего пространства.

Однако не все страны располагают идентичными возможностями. В настоящее время, например, стали проявляться лимитированные возможности для динамичного развития в Омане. Его расходы на капитальные сооружения, составившие в 2009 г. 18% ВВП, в перспективе могут остаться рекордными из-за сохраняющейся угрозы сокращения ресурсов в силу колебаний нефтяных цен. Расходы могут значительно превысить доходы, и реализовываться в связи с этим будут только те инфраструктурные проекты, которые наиболее необходимы для страны.

Возможности Бахрейна в поддержании темпов роста могут оказаться не лучшими, чем в Омане в том случае, если в целях предотвращения социальных трений потребуется сокращение ассигнований на капитальные нужды и инфраструктуру [106, №3, 2009].

Ситуация в Кувейте предстает более предпочтительной, чем в указанных странах. Здесь имеется большой потенциал для наращивания инвестиций, хотя кризис и осложнил финансовое положение страны. Но противоречия между правительством и парламентом, наличие внутренней оппозиции ряду крупных проектов, негативная в целом ряде случаев динамика в финансовом секторе оказывали сдерживающее воздействие на процесс накопления и темпы наращивания капиталовложений. Следует подчеркнуть, что в этой стране сохраняется практика, при которой долгосрочные инфраструктурные объекты финансируются за счет краткосрочных вкладов в банках. В представлениях кувейтцев они считаются самыми безопасными, и составляют значительную массу (77%), которая в свою очередь является важным инвестиционным компонентом, подлежащим возврату в установленные сроки. В связи с этим высказываются опасения кувейтских политиков и экономистов, что, если ЦБ и стоящие за ним правительственные организации не преодолеют растущего противоречия в формировании фонда накоплений, это может привести к прямым сбоям в хозяйственной деятельности. Исторически сложившаяся практика оперирования финансовыми ресурсами, приемлемая для обычных ситуаций, выступает, по оценкам местных экспертов, как ошибочная и неперспективная в напряженные периоды, сужая инвестиционные возможности банков [63].

В Кувейте, видимо, смогли быстро извлечь уроки из кризиса и перестроиться, о чем свидетельствовало принятие плана экономического развития на период 2010-2014 гг., который являлся частью планов развития до 2035 г. Им предусматривалось строительство крупных объектов, в первую очередь в

нефтегазовой области, в электроэнергетике, в сооружении гигантской инфраструктуры в виде аэро- и морских портов, в расширении капитального строительства в целях лучшего водоснабжения, а также в сфере социальной инфраструктуры. Для этого выделялись ассигнования в размере 125 млрд долл., что должно было обеспечить стабильные ежегодные темпы роста в размере 5,6% [98]. Ударный метод преодоления негативных явлений докризисного и кризисного периода должен помочь стране удержаться на уровне других крупнейших экономик региона за счет поддержки частного сектора, возглавляющего движение за развитие, конкуренцию и эффективность производства.

При этом огромное значение придается инвестиционному обеспечению строительства стратегических отраслей и инфраструктурных объектов за счет привлечения средств из внешних источников. Одним из существенных моментов видится перераспределение частных потоков капиталов между самими ближневосточными государствами, среди которых пять «заливных» занимают по этому показателю ведущие места в качестве экспортеров инвестиций в экономику родственных стран.

За период 1996-2007 гг. частные инвестиции между исследуемыми странами составили 94 млрд долл. Первое место по ним за период 1997-2007 гг. занимает КСА (40,5 млрд долл., или 42% общей суммы). За ним следует Кувейт, с 37,2 млрд долл. [99, 01.09.08]. При этом доля межарабского обмена капиталами составляет менее 10% от общего объема инвестиций в 1 трлн долл., вложенных за пределами Ближнего Востока, прежде всего в развитые страны Запада. Внутри Залива обмен капиталами малоактивен в силу небольшой емкости рынка.

Большинство стран региона в весьма малой степени пользуется этим источником инвестиционного капитала, хотя природа этого явления разная. Катар, например, сконцентрировал свои усилия на импорте западного капитала в

быстрорастущую газовую промышленность исходя из того, что Запад приносит с капиталами и технологии, а арабский капитал – только деньги. В итоге за 1995-2007 г. это государство получило всего 318 млн долл. арабских инвестиций, уступив даже Палестине (332 млн). За указанное время Бахрейн и Оман привлекли только 886 и 770 млн долл. каждый [99, 01.09.08].

Сложившиеся закономерности свидетельствуют, что «любая отрасль – от авиации до коммуникаций – приобретает 20-40% оборудования из внешних источников». Западная экспертиза придает этому факту большое значение, поскольку «стратегический сорсинг является ключевым инструментом управления, способствующим мобилизации дополнительных капиталов для нужд развития» [106, №3, с. 61]. А это – особенно важно для ближневосточных стран, где гигантские средства расходуются не всегда производительно и восполнение их за счет экономически обоснованных решений составляет важную проблему. Задачи аутсорсинга актуальны и для стран Персидского залива, в связи с чем политика Катара в области сооружения крупных объектов промышленного и инфраструктурного назначения видится рациональной и соответствующей моменту.

Нефтеэкспортеры исследуемого региона акцентируют ныне свое внимание на создании источников материального обеспечения строительства за счет внутренних резервов. В частности, это выражается в признании необходимости расширения в ССАГПЗ производства стали и других отраслей строительной индустрии. Это позволит сократить импорт, расходы на который велики даже для богатых стран, превратившихся в крупнейшего потребителя стали. Строительный бум в 2007 г. обусловил рост душевого потребления стали до 378 кг по сравнению со среднемировым, равными 182 кг. В Эмиратах этот показатель достиг 440 кг [99, 23.09.08].

С расширением планов строительства в 2010 г. и на последующий период острота проблемы не уменьшилась. В связи с этим ожидается, что выпуск стали в странах региона поднимется до 10 млн т за счет модернизации существующих предприятий и строительства новых. [99, 23.09.08].

Схожие проблемы наблюдаются в ССАГПЗ и применительно к производству цемента, являющегося важным компонентом бетона, – основного строительного материала для возведения капитальных объектов. По некоторым данным, дефицит цемента для сооружения примерно 3 тыс. крупных строек в Персидском заливе настолько велик, что местные производители разного масштаба не справляются с его поставками. В связи с этим реально ожидать прихода в регион крупнейших производителей этого продукта в виде многонациональных компаний, которые, возможно, скупят местные предприятия, чтобы добиться консолидации отрасли, и будут влиять на соотношение спроса и предложения в регионе посредством закрытия неэффективных производителей [108, 2008 г., №13, с. 98]. Такой поворот в организации цементной отрасли тем более вероятен, что аналитики ожидают, что цифры, характеризующие численность и масштабы проектов в ней, останутся высокими на ближайшие 10 лет, а с 2010 г. вообще наблюдается «снабженческий шок» в связи с ростом спроса. Такая ситуация может, хотя и в разной степени, затронуть сферу строительства в арабских нефтеэкспортерах, если не будут предприниматься упреждающие меры [108, 2008 г., №13, с. 102]. В целом же строительный комплекс в аравийских монархиях представляет собой дееспособный механизм, который выполняет большой объем сложных работ, обеспечивающих наиболее продвинутым странам региона высокие места в международных рейтингах, учитывающих достижения в диапазоне от степени защищенности экосферы до креативности инженерной мысли в области строительства. Именно на этих

направлениях, тесно связанных с инфраструктурными сооружениями, более всего проявляются достижения государств Залива.

Свободные экономические зоны. Экономические зоны, как инструмент мобилизации и консолидации промышленного капитала, стали в регионе объектом пристального внимания и растут ускоренными темпами. С их помощью предполагается усилить интенсивность развития и диверсифицировать национальные экономики, расширить производственную базу. Это должно помочь и при решении проблем на рынке труда. В рассматриваемой группе стран ОАЭ были первыми, кто обратился к этой практике. Разработав соответствующую концепцию в 1985 г., они организовали более 30 свободных зон, которые охватывают разные сферы – от медийных и развлекательных до исследовательских, работающих в области информационно-коммуникационных технологий. Интернет-сити в Дубае предлагает иностранным компаниям полное освобождение от налогов на хозяйственную деятельность и на таких же условиях – собственность. Здесь работают Майкрософт, Хьюлет-Паккард, Делл, Сименс, Сони-Эрикссон, известные в мире и имеющие деловые контакты по всему региону.

В Омане также имеется сходная зона – Маскатский Оазис знаний, в котором разместились более 60 компаний мирового уровня, в т.ч. Оракл, Моторола, Майкрософт и др. В зоне сосредоточен широкий спектр технологически ориентированных отраслей и видов бизнеса, включая электронную безопасность, разработку программного обеспечения, Интернет-торговлю, здесь также предоставляются услуги для международных авиационных колл-центров.

Свободные экономические зоны играют важную роль в формировании инфраструктуры для развития информационного сектора экономики и его коммуникационного звена. Однако эти меры следует считать только первым шагом на пути наращивания объемов услуг и производства, если принять во

внимание обширные планы развития производственных технологий в отдельных странах и в их группе в целом в качестве средства достижения полной интеграции информационно-коммуникационного пространства аравийского региона и расширения его деятельности за географические пределы Аравии [114, с. 29].

В то же время следует иметь в виду, что указанное направление не является исключительной прерогативой свободных зон. Они рассчитаны на значительно более широкий спектр действий и предполагают создание при их помощи своего рода трамплина для дальнейшего наращивания объемов производства и услуг, которые призваны помочь аравийским государствам войти в круг промышленно развитых государств с отчетливой перспективой вырастания в них начал информационной экономики.

По некоторым данным, в регионе имеются 60 действующих зон, из которых треть расположена в ОАЭ. В 2013 г. СЭЗ Дубайского аэропорта была в третий раз подряд названа лучшей по объему прямых иностранных инвестиций. Данная СЭЗ признана мировым лидером в предоставлении качественных услуг и инфраструктуры своим арендаторам, в привлечении иностранных инвестиций в регион, а также в укреплении своих позиций в качестве быстрорастущих бизнес-центров Ближнего Востока.

Вместе с КСА свободные экономические зоны ОАЭ образуют наиболее обещающий рынок для проектов этой категории. На территории двух государств сосредоточены 72,6% всех проектов этого рода в регионе [108, 2009 г., №14, с. 102]. Однако их будущее находится в зависимости от конкретных экономических обстоятельств в странах. Следует учесть, что на момент планирования строительства зон, цены на нефть не были пиковыми, поэтому колебания конъюнктуры на нефтяных биржах едва ли будут являться решающим моментом, сдерживающим процесс укрупнения и расширения зон.

КСА весьма активно работает на этом направлении. Во всяком случае, его бюджет на 2009 г. концентрировался на обеспечении роста госрасходов для стимулирования проектов и создания рабочих мест. Власти сосредоточили 60 млрд долл. на строительстве ключевых объектов инфраструктуры в экономических зонах, невзирая на отдельные сбои с вводом в строй объектов. Но из-за этого ситуация не рассматривается как вызывающая сомнения, а сами проекты мега-городов и гигантских свободных зон остаются без изменений. Их подъем давно составляет стратегическую часть программ развития государства, они имеют масштабный характер и регулярно инвестируются, к работе над ними привлечены лучшие силы девелоперов. Однако это не касается инфраструктуры за рамками зон, состав которой может пересматриваться. [108, 2009 г., №14, с. 43].

Большой спрос на рынке капиталов и последствия кризиса определенным образом влияют на модели поведения застройщиков, которые пытаются найти выход из ситуаций, вызванных усложнением схем финансирования и сужением доступа к их источникам. В данных обстоятельствах встречаются случаи движения вспять, когда на объектах падают темпы работ, либо они целиком или частично могут замораживаться. Однако практика показывает, что влияние нештатных ситуаций не столь велико и не может рассматриваться как критическое. Тем более, что крупный частный капитал демонстрирует способность компенсировать кратковременный застой за счет других операций или изобретает более изысканные формы мобилизации средств и ресурсов, в частности, в рамках «mezzanine financing». В соответствии с этой схемой заемщику дается право обращать заемный капитал в имущественные интересы в компании и обеспечивать доступ к банковскому кредиту. К таким маневрам прибегают и в других странах Аравии, где, например, катарский Вааб-сити – крупный частный интегрированный проект инфраструктурного назначения –

таким образом получил возможность альтернативного способа привлечения капитала. Кроме того, государства, как правило, имеют резервные фонды, который используется для поддержания крупных проектов вкупе с торговым капиталом или другими его видами.

Еще одной иллюстрацией может служить Катарский научно-технологический парк – свободная торговая зона для предприятий технического профиля, в рамках которого было принято решение перевести разовые инвестиции в размере 225 млн долл., выделенные на исследовательские цели и предоставленные партнерскими компаниями по строительству, в разряд долгосрочных капиталовложений на несколько лет вперед [там же, с. 45].

Другими словами, поддержка экономически важных объектов осуществляется в кризисных ситуациях как бы сообща, поскольку существует заинтересованность участников проекта в доведении его до сдачи в эксплуатацию без задержек. Благодаря этому, ситуация в секторе расценивается как благополучная, хотя снижение темпов накоплений в какой-то мере может замедлять строительство. Но удешевление материалов, подрядных расценок на возведение сооружений дополнительно компенсируют ситуацию и, по некоторым свидетельствам, делают строительство инфраструктуры даже более прибыльным, чем прежде [108, 2009 г., №14, с. 44]. Например, стоимость Экономического города им. короля Абдаллы в КСА сократилась более чем на 30% за счет снижения цен на конструкционные материалы. Другим фактором ускорения сооружения мегапроектов может быть выросшая безработица среди гастарбайтеров, которая удешевила рынок труда примерно на такую же величину и сделала для работодателей более выгодными условия найма квалифицированной рабочей силы. По существу, специалисты считают, что кризис даже способствовал возвращению рынка к нормальному бизнесу, это же позволит двинуть вперед множество инфраструктурных проектов [там же, с. 44].

Еще одним фактором развития отрасли становится подогреваемый интерес международных и региональных деловых кругов, и отдельных крупных инвесторов к мегапроектам. Например, по некоторым из них число контрактов с инженерно-консультационными фирмами с 2007 г. удвоилось, а число законтрактованных точечных мегапроектов и инфраструктурных объектов выросло на 143%. Ситуация привела к тому, что в КСА управление по инвестициям только по одному Экономическому городу Джиззан всего через год после начала кризиса подписало контракт на 27 млрд долл. с компаниями из Китая и Малайзии на проведение работ нулевого цикла. Всего же 19 местных и иностранных компаний заключили соглашения на строительство этой зоны на сумму в 30 млрд долл. [там же, с. 44].

В дополнение к этому управление по инвестициям подписало 6 соглашений на сооружение свободной зоны, известной как Экономический город им. Эмира Абдель Азиза бин Мусаеда, и соглашение с девелопером по проекту зоны, именуемой Городом экономики и знаний. Соответствующие власти считают, что все проекты хорошо профинансированы, продуманы и развиваются по плану [там же, с. 44].

На Бахрейне также стремительно формируются свободные зоны транспортно-грузового назначения, сооружаемые усилиями государства в форме беспошлинного логистик-парка (BLZ) с участием зарубежных компаний. То же касается порта им. Шейха Халифы бин Сальмана, введенного в эксплуатацию по ускоренной схеме. При этом иностранные инвесторы создают развитую систему складов и иных вспомогательных сооружений внутри реализуемых с их участием инфраструктурных проектов.

Высокие темпы строительства, что свидетельствует о достаточном его финансировании, также характерны для другого проекта – Свободной торговой зоны, в рамках которой в качестве первой фазы строится Морской бизнес-кампус.

Две последующие будут создаваться на плановой основе в течение пяти лет, на что выделены почти 2 млрд долл. Другими словами, инфраструктурное строительство остается прибыльной и перспективной сферой приложения капитала, несмотря на осложнения с кредитами, что рассматривается как временное явление. Сейчас ситуация компенсируется за счет государственных средств, а в определенной степени иностранными и местными частными вливаниями. Расчет доноров строится на том, что все кредитные линии не настолько пострадали и смогут восстановиться в скором времени [там же, с. 44].

Таков общий подход к делу, подтверждаемый и другими примерами. В частности, активные работы по сооружению Дубайского промышленного города – экономической зоны, где индустрия станет основой его единственной, сквозной специализации. Он в основном вступил в строй в 2015 г. и вмещает 30 предприятий различного профиля, которые будут вносить свой вклад в диверсификацию производства и помогут существенно откорректировать ассортиментный ряд выпускаемой продукции, имеющей применение в промышленной сфере [там же, с. 45].

В любом случае, сам масштаб работ в отраслях, образующих базу экономического роста, свидетельствует об оптимистичности взглядов на проблемы инфраструктурного обустройства территорий практически всех нефтепроизводителей Персидского залива. Частично это объясняется преодолением последствий финансового кризиса, а частично – твердой уверенностью экономических кругов, определяющих стратегию развития, в том, что только таким способом малые государства региона будут в состоянии смягчить или преодолеть объективные трудности, связанные с малой емкостью рынков, тяжелыми природно-климатическими условиями и узкой специализацией на минеральном сырье.

Коммуникации и связь. За истекшее десятилетие рассматриваемые страны добились заметного прогресса в восприятии достижений информационно-коммуникационных технологий. На мобильном рынке ряд национальных операторов предоставляют услуги внутри стран и далеко выходят за их пределы. Мобильная телефония росла к 2009 г. на 55% в год и обеспечила 63%-й охват населения. В настоящее время в регионе на 100 жителей приходится 16 пользователей Интернета, хотя в 2004 г. их было всего 3. Но что касается Интернета, вообще широкополосного доступа, то ближневосточные страны в целом еще не могут предоставить необходимых условий большинству населения, особенно в сельской местности.

Это не относится к богатым странам, которые добились высокого уровня дееспособности средств коммуникации. ОАЭ стали первой страной, которая преодолела планку в 200% в мобильном проникновении в 2008 г. и вышла по этому показателю на первое место в мире. Подобные рекорды достигаются за счет использования более чем одной сим-карты. Во всяком случае, в 2008 г. таких стран, имеющих показатель проникновения более 100%, стало пять, и все они расположены в Аравии [114, с. 8].

В 2012 г. такие страны, как: Кувейт, КСА и Оман, вошли в первую десятку государств мира по числу пользователей мобильной связью на 100 человек местного населения, заняв 4, 7 и 10 места соответственно. Более наглядно данные по распространению телекоммуникаций в капиталоизбыточных странах можно проследить по данным таблицы ниже.

Таблица №40

Развитие телекоммуникаций в группе стран, 2002-2013 гг.

	Пользователи мобильной связи на 1 тыс. человек		Пользователи Интернет на 1 тыс. человек, 2013 г.
	2002 г.	2012 г.	
Бахрейн	28*	1611	857,6

Кувейт	179*	1569	777,4
Оман	74*	1592	587,8
Катар	203	1268	841,9
КСА	229	1874	531,9
ОАЭ	753	1496	825,2

Примечание: * - 2000 г.

Источник: [196]

Энергетика, как отмечалось, остается в регионе объектом самого пристального внимания, поскольку потребности развития стран, стремящихся с опережением создать задел для обеспечения своего благополучия в будущем, ставят задачу выработки максимально возможного количества электроэнергии. Финансовый кризис в разной степени отразился на положении дел в отрасли. На 17-й ежегодной конференции по проблемам нефти и газа на Ближнем Востоке в середине 2009 г. звучали пессимистические оценки по поводу сокращения спроса, перенесения сроков ввода в строй проектов, падающих цен. Однако в целом господствовал оптимистический настрой, смысл которого сводился к тому, что кризис – это возможность оценить состояние энергетического сектора инфраструктуры с точки зрения новых перспектив, открывающихся с возможностью оздоровления финансов. В связи с этим активно звучали мнения, концентрированно отраженные в высказывании известного на Западе аналитика и практика в финансовом бизнесе Залива С. Уильямса. Его оптимизм относительно средне- и долгосрочных перспектив развития обосновывался тем фактом, что «мощные государственные финансы, хорошее положение дел с текущими счетами и влияние обеспеченных суверенных фондов на экономику обязательно направят движение в сторону от кризиса» [106, №3, с. 23]. Очевидно, что подобные заявления могли делаться только с учетом хорошего знания реального положения дел в регионе, которое дает понимание перспектив его развития и позволяет делать подобные прогнозы.

Задача нефте-производителей в изменившихся условиях – реализовывать хорошо продуманные инициативы на базе обширного опыта и накопленных знаний. Считается, что планы могут быть подкорректированы, но самое главное заключается в умении мобилизовать внутренние усилия и провести подготовительные меры для возобновления движения по восходящей [129, №5, с.16]. На этом фоне стоит отметить, что ОАЭ входят в десятку мировых поставщиков нефти и газа, но остаются за рамками десятки крупнейших производителей нефтепродуктов. И этот факт оставляет для страны огромное поле деятельности на поприще переработки жидких углеводородов в готовую продукцию, для чего требуется активное наращивание соответствующей инфраструктуры.

Намерения нефтеэкспортеров развивать свой ТЭК не ослабли даже в период ухудшения конъюнктуры, спровоцированной кризисом, но не отразившейся в разрушительной мере на основных активах.

В настоящее время тенденция такова, что спрос на газ в США может в два раза превысить таковой же на нефть и расти, согласно расчетам одной из ведущих консультационных фирм в Заливе Аль-Маль, примерно на 6,7% в год, как было в период 2007-2012 гг. Этот показатель существенно превышает темпы спроса на нефть, которые остаются на уровне 2,99% на этот же срок. Но параллельно с этим рост спроса на газ будет на 7,64% в год превышать темпы роста поставок этого вида сырья [99].

Дефицит газа провоцирует рост цен на него. Относительная нехватка газа может влиять на характер эксплуатации генерирующих мощностей (замена газа на нефть в пиковые сезоны) и сказываться на рентабельности производства электроэнергии, которая обходится дешевле именно при использовании газообразного топлива. В этих случаях экономическая эффективность отрасли

страдает, что составляет предмет беспокойства для инвесторов, заинтересованных в получении максимальной прибыли от вложенного капитала.

Естественно, эта несбалансированность в большей мере проецируется на ситуацию с мировым потреблением газа. В рамках региона его потребителям легче достичь договоренностей относительно дополнительных поставок из Катара, например. Однако эта проблема пока не находит конечного решения, и положение с газом в условиях роста потребления электроэнергии на полуострове имеет тенденцию временами обостряться, что может породить некоторые сомнения относительно энергетической безопасности аравийских государств по газу.

Страны ССАГПЗ, как показывает практика, начинают все больше ориентироваться на газ, как наиболее удобный и доступный вид топлива для генерирующих мощностей в. Они рассматривают его как своего рода «движущую силу» обеспечения роста нефтедобычи, что в реальности ведет к еще большему спросу на него и усиливает его значение на мировых рынках углеводородов. Основная задача нефтеэкспортеров состоит в том, чтобы постоянно поддерживать активный процесс освоения газовых месторождений и создания сопутствующей инфраструктуры, образуемой в ходе реализации целого ряда крупных проектов. Большие возможности в этом отношении имеют такие страны, как: ОАЭ, Катар и КСА.

Другой крупнейший и амбициозный проект аравийских государств состоит в развитии индустрии переработки газа в жидкую форму и необходимой для этого инфраструктуры. Эти проекты обладают высокой доходностью, в связи с чем их предложение на мировом рынке составляет 80,9 млн барр./д, или 10% совокупного объема жидких углеводородов, поступающих на рынок (2008 г.) [106, №3, с. 46].

Производство сжиженного газа на Аравийском полуострове было организовано еще в начале 90-х годов прошлого века одновременно в КСА, Катаре и Абу-Даби как результат необходимости освоения больших количеств сопутствующего газа. Эти страны имеют планы на дальнейшее развитие отрасли и реализуют серьезные проекты, которые включают нескольких очередей. Часть из них уже находится в работе, другие близки к завершению.

В настоящее время в регионе функционируют несколько перерабатывающих заводов, из которых два – наиболее крупных – расположены в Джебель Али (ОАЭ, 120 тыс. барр./д.) и Рас Лаффане (Катар, 146 тыс. барр./д.). Региональное производство сопутствующего газа увеличилось в 2015 г. до 2,7 млн барр./д. с 1,4 млн в 2008 г. Эти сдвиги были обеспечены силами преимущественно КСА и Катара, которые стремились удвоить за указанный период национальное производство сжиженного газа [106, №3, с. 46].

Однако, несмотря на расширение его производства, перед странами Залива сохраняется серьезная дилемма. Им требуется решить вопрос о том, стоит ли и дальше развивать мощности по сжижению или более предпочтительно экспортировать природный газ. В значительной мере это вопрос цены на сырье, возможностей его доставки отдаленным потребителям и соответствия его условиям переработки на предприятиях нефтехимии, которые имеют определенные технологические требования к исходному продукту.

Пока в ССАГПЗ создан большой потенциал мощностей и вопрос о его наращивании не обязательно должен решаться в кратчайшие сроки. Тем более, что перед малыми государствами региона стоят и другие задачи, связанные с расширением энергопотребления.

В рамках структурной диверсификации национальной индустрии эти страны используют разные возможности, хотя выбор для них невелик и определяется известными факторами. В настоящее время здесь активно

рассматриваются вопросы, связанные с поиском новых источников энергии, которые могут быть более выгодными по сравнению с органическими соединениями, используемыми в качестве топлива для электростанций и опреснительных заводов. Потребность в этих и иных инфраструктурных объектах настолько велика, а их нынешний потенциал настолько возрос, что вопрос экономии ресурсов, затрачиваемых на их обслуживание, становится одним из весьма актуальных даже для таких обеспеченных стран, какими являются члены ССАГПЗ. При этом они строят свое благополучие именно на дешевой электроэнергии и стремятся избегать любых угроз, способных вызывать нежелательные изменения в этой сфере. Как отмечают эксперты, в сложившихся обстоятельствах невозможно избежать дальнейшего наращивания использования нефти и газа в развитии электроэнергетики до тех пор, пока в эту сферу не будет привнесен ядерный компонент.

Ныне такая возможность становится более реальной в свете того, что члены ССАГПЗ принимают во внимание вопрос о конечности запасов углеводородного сырья, о снижении затрат на производство электроэнергии, о необходимости усиливать меры по охране окружающей среды и т.п. Практически все члены группировки в той или иной форме ведут работы на этом направлении. Наиболее продвинувшимся в этом отношении может считаться Кувейт, который подписал меморандум о намерениях с США о создании на своей территории мирных ядерных объектов для получения энергии и заручился всемерным содействием в этой области [98].

Видимо, здесь берет начало серьезный процесс довооружения энергетического сектора новыми средствами генерации. Пока проект не имеет чисто практических последствий и не выходит за рамки предоставления технических, научных и информационных документов, а также выявления общих условий использования ядерных материалов, следования стратегии

нераспространения и т.п. Однако предпринятый шаг указывает на решимость Кувейта и, без сомнения, других стран полуострова обеспечить свое энергетическое будущее за счет устойчивых систем, поставляющих дешевую электроэнергию для промышленных предприятий и ключевых инфраструктурных сооружений, какими являются важные объекты жизнеобеспечения в виде опреснительных заводов, систем доставки и хранения воды, очистных сооружений, портового оборудования.

Помимо чисто практических целей, ядерная программа Кувейта открывает новые возможности для экономики страны и придает ей иное качество, еще более сближающее ее по основным параметрам, в том числе и инфраструктурным, с промышленно развитыми странами и подготавливающее ее переход на новую ступень в развитии технического уровня нации. Другими словами, насыщение экономического пространства арабских стран современными средствами производства, управления, коммуникации, вообще новейшими достижениями в области технологий и организации хозяйственной деятельности создает возможности для освоения новых подходов к утверждению такой формы существования государства и общества, которая, по мнению арабских аналитиков и экономистов, наиболее полно находит отражение в понятии «абсолютно устойчивое развитие» [106, №3, с. 54].

В стремлении достичь этой цели, т.е. гарантированного и обеспеченного во всех отношениях развития, в настоящее время страны Аравии приступили к достаточно широким экспериментам с возобновляемыми источниками энергии, которые рассматриваются как составная часть энергетической программы региона. Параллельно с этой работой реализуются и другие меры, которые ныне являются неотъемлемой частью экспериментов в области расширения энергетической базы развития. Об этом, в частности, свидетельствует практика ОАЭ, которые первыми на Ближнем Востоке приступили к экспериментам с

биодизельным топливом из растений, не поступающих в пищевую обработку и составляющих резерв для обеспечения энергетических потребностей в разных сферах деятельности [99].

Подобные действия ставят региональных нефте-экспортеров в один ряд с продвинутыми обществами, которые ведут исследования и практически реализуют идеи получения энергии за счет дешевых методик и технологий. Это может также свидетельствовать и о том, что инфраструктура включена отдельными своими сегментами в процесс совершенствования технического обеспечения хозяйственной деятельности за счет привлечения нового опыта и знаний.

Очевидно, что аравийские государства целенаправленно и настойчиво осуществляют внутренние программы наращивания экономического потенциала, чтобы добиться поступательного движения в хозяйственной и социальной сферах. Финансовые условия в большой мере позволяют осуществлять эффективные шаги в этих областях, и государства Аравии стремятся реализовать свои устремления в надежде обеспечить национальные приоритеты на будущее, защитить себя от более жестких кризисов за счет диверсификации производства, строительства современной инфраструктуры и встраивания в мировое хозяйство на правах полноценных партнеров.

Чтобы усилить эффект взятого курса, они не замыкаются внутри региональных группировок, а выражают намерение действовать общими усилиями на направлениях, обещающих относительно быстрый успех в создании инфраструктуры, со временем обретающей трансграничный характер. Именно это прежде других мер может создать условия для региональной интеграции, которая может стать дополнительным стимулом для успешного представительства на мировой хозяйственной арене.

Проблемы воды, продовольственного обеспечения, аграрного производства требуют для своего решения огромной инфраструктуры и обслуживающих объектов. На Ближнем Востоке уже давно идет речь о специализации различных его стран на поставках наиболее подходящих для их природных условий культур, чтобы увеличить эффективность инвестиций, производства и производительности труда. Богатые страны в перспективе могут столкнуться с необходимостью создавать инфраструктуру в других частях Ближнего Востока, которая при разрастании может смыкаться с их собственной на тех или иных направлениях, увеличивая своего рода между ними площадь контакта. И это не говоря уже о строительстве, связи, коммуникациях и энергетике, которые легко преодолевают границы и могут серьезно расширять межарабское общение в разных его формах.

3.3. Интеграционный потенциал инфраструктуры

Попытки стран Ближнего Востока добиться экономического единства имеют полувековую историю, развиваясь на отдельных направлениях, но не обретая зрелых форм. Они определяются юридическими документами, которые формируют правовое поле, но объект регулирования пока не несет выраженного практического содержания. Межарабские экономические связи имеют место, но даже в меняющихся условиях пока мало оснований говорить о завершении экономической и уж тем более политической интеграции. Интеграционные межгосударственные связи декларируются в рамках ЛАГ, Союза Арабского Магриба (САМ), Общеарабской зоны свободной торговли (АФТА). Сложились и

действуют на протяжении более четырех десятилетий Организация государств-экспортеров нефти (ОПЕК), костяк которой составляют арабские страны, и Организация арабских государств-экспортеров нефти (ОАПЕК). Однако рельефнее всего интеграционный тренд отражен в рамках ССАГПЗ.

К середине 90-х годов прошлого века, когда актуализировался процесс глобализации, стали возникать отдельные предпосылки, необходимые для запуска механизмов экономического объединения Ближнего Востока, а также выявления его возможностей как партнера мировых и региональных хозяйствующих субъектов. Были предприняты попытки определить перспективные направления регионального экономического развития и меру участия в нем, наряду с государственными, частных экономических структур, а также международных и региональных организации. Эти усилия были поддержаны промышленно развитыми странами, что позволило им и странам региона провести четыре раунда Ближневосточных экономических саммитов – в Касабланке (Марокко, 1994 г.), Каире (Египет, 1995 г.), Аммане (Иордания, 1996 г.), в Дохе (Катар, 1997 г.), в Кувейте (2009 г.).

В них приняли участие около 800 крупнейших мировых компаний и банков, коммерческих структур, государственных организаций и институтов из всех регионов мира. Страны Ближнего Востока представили национальные программы, включавшие интеграционные проекты в разных отраслях национальных экономик государств региона. Суммарный объем инвестиций, предусматривавшихся в этих программах, составлял от нескольких десятков миллиардов до более 100 млрд долл. В частности, на каирской встрече Египет представил самую крупную программу, согласно которой капиталовложения намечались в сумме, превышавшей 80 млрд ег. ф. (свыше 30 млрд долл.) [90; 124 economic summit 29-31.10.1995].

Саммиты обозначили некие подвижки на пути объединения арабских усилий и заложили основу для создания региональных организаций и структур – Экспертного совета для оценки предлагаемых интеграционных проектов, Ближневосточного банка развития и реконструкции и других, которые могли бы помочь арабской интеграции обрести реальные черты.

Однако во второй половине 90-х годов, после саммита в Катаре, осуществление проектов было приостановлено вследствие ухудшения политической ситуации в регионе. Усилия же в налаживании сотрудничества в рамках региональной экономической интеграции, продолжились, хотя и в других формах.

Региональные и субрегиональные организации, являющиеся частью интеграционных структур и институтов на Ближнем Востоке, дополняют общеарабские отраслевые (промышленные, аграрные, торговые, банковские) структуры. К ним относятся отраслевые банки, Исламский банк развития (ИБР), специализирующиеся на реализации проектов в сельском хозяйстве, в промышленных отраслях, разнообразные арабские и исламские фонды, страховые компании и др. Они создали разветвленную зарубежную сеть представительств, длительное время располагаясь за пределами арабского и, в целом, исламского мира – в Европе, Северной и Южной Америке, в Африке. Их роль в углублении и расширении международного сотрудничества на Ближнем Востоке может возрасти в условиях глобализации хозяйственной жизни, так как они, в принципе, способны на весомый вклад в формирование современной институциональной основы интеграционных процессов.

Интеграционные связи в зоне Ближнего Востока по своим темпам – относительно низким – отличаются от аналогичных процессов в других частях мира. Экономическая интеграция как общая основа для интеграции в других областях, включая политическую, медленно преодолевает имеющиеся на ее пути

препятствия, в частности, мощную тенденцию к политической автаркии, исторически сложившейся в регионе еще в прошлом. Свидетельством этого остаются весьма невысокие уровни межарабской торговли, взаимных инвестиций, узкие рамки кооперационных связей в промышленности и сельском хозяйстве, в сфере услуг. Заметно лучше дело обстоит в зоне Персидского залива, где ССАГПЗ наиболее продвинулся в становлении интеграционного сообщества как союза экономического, политического (включая военно-политический), а также в реализации интеграционных проектов на основе участия 2-3-4 государств региона. Хотя эти успехи не следует, видимо, преувеличивать.

Среди интеграционных проектов выделяется сотрудничество в инфраструктурных отраслях. Оно существенно проявляется в нефтегазовой сфере. Строительство газопроводов из Катара на север, из АРЕ в Иорданию, Ливан и Сирию и некоторые другие проекты содействуют формированию единого арабского экономического пространства хотя бы на этом направлении, тем более, что речь идет о крупных проектах. Стоимость сооружения продуктопроводов, например, из Египта составляет почти 1 млрд долл.

В контексте исследуемой проблемы отличительным качеством этого сегмента производственной инфраструктуры является то, что он, по ряду причин, предстает как весьма адаптивный к углубляющимся интеграционным связям. Во-первых, быстро растущая газовая промышленность нуждается в современной сети продуктопроводов – как магистральных, в том числе экспортного направления, так и локальных, для формирования газораспределительной сети среди местных потребителей. Во-вторых, развитие отрасли служит источником крупных доходов, значительная часть которых направляется на инвестиции в объекты этого сегмента, наряду с пополнением бюджета тех стран, по территории которых пролегают продуктопроводы. В-третьих, налаживание кооперационных связей между соседними странами в газовой сфере позволяет обеспечить снабжение

районов, остро нуждающихся в энергоносителях, по более экономичным вариантам из месторождений, расположенных в близлежащих странах. И, наконец, сооружение различных объектов в отрасли привлекает столь необходимые иностранные, в том числе и региональные, инвестиции – в основном из стран-импортеров энергоносителей, но не только.

К этой, наиболее успешно развивающейся, интеграционной среде, тяготеют и некоторые другие арабские капиталодефицитные страны, которые в начале текущего столетия в той или иной мере подключаются к совместным экономическим проектам. Среди них одно из центральных мест принадлежит именно инфраструктуре, которая создает общую основу для «альянса» инфраструктур с соседними странами по региону, а также с государствами Европы, вписывающиеся в общее пространство с помощью нефте- и газопроводов регионального и межрегионального значения.

Наряду с нефтегазовой сферой интеграционные процессы на межарабской основе имеют шанс на развитие в таких важных сегментах инфраструктуры, как транспорт и энергетика. Эксперты отмечают, что экспортеры энергоносителей рассматривают в качестве преимущественных инвестиции в базовые отрасли экономики соседних арабских государств, испытывающих в этом острую потребность, тем самым увеличивающих интеграционные возможности на перспективу. Только в 2002 г. совокупный объем кредитов и грантов, полученных, например, АРЕ из Фонда экономического развития Абу-Даби и от правительства ОАЭ, составил почти 900 млн долл. Общий объем средств, вложенных государствами Аравии в соседние страны региона, в начале XXI в. составлял, по некоторым оценкам, до 20 млрд долл. [65, 2003 г., №27]. Более половины этих средств было направлено в объекты производственной инфраструктуры, в том числе на развитие энергетических мощностей,

коммуникаций в нефтегазовой отрасли, реализацию проектов водного хозяйства, современных средств связи.

Страны Залива активно формируют энергетическую систему, которая может стать единой. Завершение первой ее фазы, которая соединит Кувейт, Оман, КСА, Бахрейн, Катар и ОАЭ (стоимость проекта 1,1 млрд долл.), позволит сократить резервные мощности на 50%, подавать дальше электроэнергию потребителям, создаст предпосылки для повышения общей эффективности энергетики стран ССАГПЗ [125, 07-13.04.2006 г., с. 43].

Модернизация национальных железных дорог и сооружение новых линий трансарабской (трансаравийской) железной дороги может существенно изменить роль для хозяйственной жизни этого важного вида транспорта, внести ощутимый вклад в углубление экономической интеграции стран Ближнего Востока. Только на территории Саудовской Аравии должны быть реализованы программы развития путевого хозяйства в рамках этого мегапроекта стоимостью 5 млрд долл. [125, 10-16.11.2006 г., с. 38-39].

Создание капитальных элементов инфраструктуры может рассматриваться как часть мер, нацеленных на расширение межарабской торговли. Но сложившаяся инерция преодолевается медленно. Сказывается однотипность отраслевой структуры арабских экономик, сходство отраслевого устройства, устойчивая ориентация на рынки промышленно развитых государств. В результате объем межарабской торговли не превышает 5-7% внешнеторгового оборота ближневосточных стран. Однако среди членов ССАГПЗ этот показатель выше – около 8-10%, что позволяет предполагать наличие некоей возможности расширения взаимной торговли.

В 2000-е гг. объем торговли имеет некоторую тенденцию к росту благодаря ускорению хозяйственного развития, диверсификации отраслевой структуры национальных экономик. Однако движение в этом направлении начинается с

низкой точки и, в целом, происходит медленнее, чем в других регионах мира. Например, в импорте ОАЭ доля Саудовской Аравии – крупнейшего в регионе торгового партнера Эмиратов – составляет всего лишь 4%. Более благополучная картина сложилась в сфере экспорта из Эмиратов (исключая углеводороды): на КСА приходится 25% стоимости экспорта ОАЭ. Доля же стран Залива в экспорте Саудовской Аравии не превышала в тот период 5% [124, 2004 г., с. 200-211, 236-241, 335-343, 503-512, 650-654, 689-698, 806-813, 855-865, 887-895, 947-952, 981-989, 1057-1061, 1097-1109, 1245-1255].

Другие страны Ближнего Востока также пытаются нарастить опыт участия в интеграционных процессах. Их геополитическое положение и другие факторы определяют своеобразие этого процесса: вероятно, он будет протекать в формате нескольких крупных (скорее всего, аморфных) интеграционных альянсов, но со значительной разницей в темпах их образования и эволюции.

В любом случае производственная инфраструктура в XXI веке может стать важным фактором межарабской интеграции. Будучи по своему характеру неотъемлемым сегментом экономики, она предстает как ключевой элемент и необходимое условие углубления интеграционных процессов в регионе. Ведь развитие инфраструктуры на региональном уровне охватывает практически все ее сегменты – воздушный, автомобильный и морской транспорт, нефте- и газопроводы, электроэнергетику, складское хозяйство и другие составляющие, создавая по мере их разрастания объективные предпосылки для сочленения этих элементов в единое целое. Однако, по всей видимости, резкое ускорение этого процесса может стать делом отдаленного будущего, когда окончательно вызреет идея сложения усилий хотя бы в части арабского сообщества. Но не ранее осознания очевидных реалий, которые свидетельствуют о том, что даже богатые и развитые государства видят свое будущее в единении своих судеб и коллективном характере мер обеспечения экономической и других видов безопасности.

Обнадеживающим моментом может стать динамичное развитие телекоммуникационной инфраструктуры – основы нарождающейся в ближневосточных странах продвинутой экономики XXI в. Именно Интернет-экономика, масштабы и темпы роста которой, главным образом на Аравийском полуострове, быстро обретают материальное наполнение, может дать представление о ближайших и более отдаленных перспективах хозяйственного развития в этом районе мира, хотя финансовый кризис, падение мировых цен на нефть со второй половины 2008 г. могут замедлить сложившиеся с начала века тенденции роста [125, 25-31.08.2006 г., с. 29-30, 10-16.02.2006 г., с. 29-37]. Достигнутые здесь результаты опирались, вплоть до последнего времени, на инвестиции, которые государство и местный частный капитал, а также иностранные компании (как правило, лидеры в сфере развития современных видов связи из центров мировой экономики) вкладывают в эту сферу. Представление об этом дают данные приводимой ниже таблицы. Однако обращает на себя внимание, в частности, то, что инвестиции в современные средства связи в расчете на душу населения в большинстве рассматриваемых стран региона отстают от соответствующих показателей по развитым в экономическом отношении государствам.

Таблица №41

**Годовой объем инвестиций в телекоммуникации в некоторых странах
Ближнего Востока в середине 2000-х гг.**

Страна	Объем инвестиций, млн долл.	Объем инвестиций на душу населения, долл.
Бахрейн	66	93
Египет	513	8
Иордания	149	26
Оман	127	40
Катар	103	122
КСА	1 541	57
Сирия	147	8

ОАЭ	312	51
Йемен	5	0,2
Справочно: Израиль	1 441	200
Справочно: Франция	5 472	85

Источник: [151, с. 376-383]

Данные таблицы показывают, что отдельные страны испытывали дефицит инвестиций, не говоря уже о Йемене, чьи возможности мизерны. Данные по таким странам, как Бахрейн или Катар, видимо, свидетельствуют о том, что рассматриваемая сфера в них уже в достаточной степени насыщена, и ныне речь идет лишь о совершенствовании отрасли.

Более наглядную картину дает сопоставление инвестиций, приходящихся на душу населения. Самые продвинутые в этом отношении страны – Катар, Бахрейн, КСА и ОАЭ, то есть те же, что отличаются наиболее высокими показателями и на других направлениях. Одинаковые инвестиции по Сирии и Иордании предстают сильно различающимися по размеру в подушевом измерении.

Формирование региональной производственной инфраструктуры в ближневосточных странах ныне представляется особенно уместным процессом, имеющим большое экономическое и политическое значение (случай с ССАГПЗ). В целом, его поступательное развитие ценно тем, что подготавливает условия для установления практических интеграционных связей. Именно в этой точке назревает превращение инфраструктуры в единый комплекс, который может эффективно и рационально служить интересам «заливных» стран. Практически во многих из них уже созданы комплексы, готовые к тому, чтобы стать частью единого целого. Другой важнейшей составляющей процесса может выступить общее движение к возрастанию числа инфраструктурных объектов, которые впоследствии, уже силой инерции, могут быть встроены в соответствующий отраслевой сегмент инфраструктуры ССАГПЗ.

Несмотря на наличие объективно обусловленной многими факторами большой конкурентной составляющей в отдельных звеньях развивающегося регионального инфраструктурного хозяйства (наглядный пример – острая конкуренция между авиакомпаниями Катара, ОАЭ, Кувейта и КСА, которую не смогло предотвратить даже доленое участие стран Аравийского полуострова в катарской авиакомпании), в целом это хозяйство «развернуто» именно в сторону расширения связей между арабскими странами Залива. Общие историко-цивилизационные корни, географическая близость, многообразные гуманитарные связи между родственными странами, наработанные к этому времени хозяйственные связи оказывают дополнительное стимулирующее влияние на стремление к единству, инициирование которого может быть начато именно по каналам инфраструктуры.

На фоне других арабских попыток создания интеграционных группировок ССАГПЗ более последовательно идет к намеченной цели. В частности, в начале 80-х годов была создана Инвестиционная корпорация государств Залива, стали ослабевать ограничения на передвижение рабочей силы, транспортное сообщение. Было принято решение об увязке курсов национальных валют с «корзиной валют» ведущих промышленно развитых стран. Среди других мер – создание контрольного банковского органа для выработки положений, регламентирующих работу банков стран, входящих в Совет. По условиям Объединенного экономического соглашения, тарифные барьеры между шестью государствами ССАГПЗ были упразднены, бизнес государств свободен в открытии производств и осуществлении деятельности в любой из стран на равных правах. В 90-е годы началось формирование общего рынка ССАГПЗ, реализуются меры по созданию таможенного союза, хотя реальные темпы продвижения к этой цели отличаются от намеченных ранее (предполагалось, что он будет создан к 2005 г., затем срок был перенесен на десять лет.).

В декабре 2001 г. было заключено новое соглашение о региональном экономическом союзе (ССАГПЗ). Намечалось, что к 1 января 2010 г. будет введена единая валюта, курс которой будет привязан к доллару. Эта задача не была выполнена по ряду экономических и технических причин, однако вопрос с повестки дня не снят и рассматривается как очередной шаг на пути формирования единой финансовой системы. Правда, стоит отметить, что Оман в 2006 г. и ОАЭ в 2009 г. отказались от участия в валютном союзе, однако, оставшиеся четыре страны-члена ССАГПЗ планируют ввести единую валюту под названием «халиджи» («заливный») в ближайшие годы. Штаб-квартира единого центрального банка будет расположена в Эр-Рияде. Продвижение к полномасштабной экономической интеграции связано также с достигнутой договоренностью о формировании органа, ответственного за унификацию системы стандартов стран-участниц ССАГПЗ. Создание таможенного союза выявило потенциальную возможность вступления Йеменской Республики в Совет, что, принимая во внимание ее экономический потенциал и геополитическое положение в регионе, могло бы существенно усилить рассматриваемую экономическую группировку, но одновременно и породить серьезные проблемы.

Несмотря на ряд трудностей и препятствий, главным образом экономического порядка, в отношении создания региональной инфраструктуры производственного назначения до середины 2008 г. доминировала позитивная составляющая. Ее развитию особенно способствовали высокие цены на нефть и газ, доходы от которых составляли основной источник финансирования инфраструктурного строительства.

Анализ планов социально-экономического развития стран региона позволяет отметить, что по хозяйственным и социальным условиям здесь возможно дальнейшее разрастание отрасли, хотя из-за финансового кризиса

темпы процесса могут временно снизиться [124, 2004 г., с. 1245; 176]. Но в перспективе более чем вероятно усиление акцента именно на инфраструктуре как ускорителе и своего рода гаранте устойчивого развития. Такой вывод напрашивается хотя бы потому, что интеграционные связи предполагают более свободный обмен капиталами, товарами, информацией, для чего, собственно, и нужна адекватная инфраструктура. А на Ближнем Востоке пока только малые государства Аравии демонстрируют готовность и способность к солидарным акциям, хотя и в них соответствующие мероприятия укладываются в расписание.

По степени насыщенности инфраструктурой, которая, как говорилось, имеет большую интеграционную составляющую, страны Ближнего Востока можно подразделить на три группы. К первой относятся КСА, Ирак, Йемен, – крупные по площади и населению государства региона, где плотность инфраструктурных объектов отстает от других. Ко второй – средние страны, в числе которых - ОАЭ, Сирия, Иордания, Оман. К малым странам относятся Кувейт, Катар, Бахрейн. Однако эта классификация относительна, поскольку общих критериев у них мало. Важно лишь то, что страны с большей территорией вмещают меньше инфраструктуры, и этот факт заметно влияет на общую обустроенность региона. При избытке объектов в малых странах более крупные государства создают заметные «пробелы» и нарушают как бы целостность регионального пространства. Хотя и эта зависимость не является абсолютной. В частности, масштабы дорожного строительства в основном соотносимы с размерами страны: в первой группе стран протяженность автомобильных дорог к 2013 г. варьируется от 221 тыс. км (КСА) до 59-72 тыс. км (Ирак, Йемен); во второй – протяженность автодорог, как правило, более чем на порядок меньше: 4-7 тыс. км (ОАЭ, Иордания); в третьей группе она была еще меньше в 2007 г. и составляла немногим более 1 – 4 км тыс. км (Катар, Кувейт), однако, к 2013 году эти государства вдвое нарастили свою дорожную инфраструктуру и достигли

показателей 5,7 тыс. км (Кувейт) и 9,8 тыс. км (Катар). Стоит отметить, что в этой классификации есть и заметные исключения. Так, по рассматриваемому показателю Сирия и Оман (вторая группа) вполне могут быть отнесены к государствам, входящим в первую группу: протяженность автомобильных дорог в этих двух странах составляла в 2013 г. около 70 тыс. и 60 тыс. км, соответственно [196].

Сеть автодорог характеризуется наличием двух важных характеристик: она связывает практически все экономические и административные центры этих стран и почти все населенные пункты; она в основном обеспечивает торгово-экономические и иные необходимые связи с соседними государствами и регионами. В связи с этим заметным «интеграционным» фактором могут служить автомобильные дороги, которые к тому же характеризуют уровень развитости ведущего вида транспорта в странах региона и состояние этой части инфраструктуры.

Почти все страны региона в последние десятилетия обращали особое внимание на дорожное строительство с целью интенсифицировать грузовые и иные перевозки в рамках создания предпосылок к межарабской интеграции. Например, Египет реализовывал и разрабатывал новые проекты дорожного строительства для развития сообщения с Суданом, Арабским Магрибом (североафриканская автострада), Арабским Машриком – Иорданией, Ираком, КСА, и другими, «привязывая» автомагистрали к морским и речным портам, крупным промышленным, торговым и туристическим центрам [14, с. 11-21].

Выше говорилось о значении морского транспорта. На него приходится заметная часть транспортных перевозок в Саудовской Аравии, ОАЭ, Кувейте, Катаре – до 80-90% и более (в других государствах региона – до 30-50%). Такие крупные морские транспортные узлы, как: КСА и другие, не только обладают торговым морским флотом, но и реализуют крупные проекты в области

приморской инфраструктуры, расширяя возможности грузооборота и товарообмена как средства включения этих стран в МРТ. При этом наблюдается все более отчетливая специализация морских перевозчиков. Например, в Катаре доминируют новейшие суда для перевозки сжиженного газа (и соответствующее им по уровню используемой техники и прочей инфраструктуры портовое хозяйство). Морской вид транспорта в свете сказанного представляется одним из перспективных в качестве инструмента интенсификации экономического сотрудничества на Ближнем Востоке и за его пределами. Однако на текущем этапе он пока в основном обслуживает не межарабские, а мирохозяйственные связи.

Что касается гражданской авиации, которая представлена в странах-экспортерах постоянно обновляемым воздушным флотом и соответствующей инфраструктурой, то она сориентирована как на внутри арабские, так и на межрегиональные, и межконтинентальные перевозки. Однако роль ее в грузовых перевозках ограничена высокой стоимостью авиационных услуг и небольшой номенклатурой товаров, пригодных к транспортировке по воздуху.

И, наконец, в странах Ближнего Востока (и капиталоизбыточные государства – не исключение) слабо используются возможности развития и эксплуатации такого экономичного вида транспорта, как железнодорожный, на который приходится в лучшем случае несколько процентов объема всех перевозок [4, с. 208-209]. В связи с этим разрабатываются и проекты железнодорожного сообщения, связывающего крупные экономические и административные центры, и можно с большой степенью вероятности предполагать, что приближается время ускоренного развития сети железных дорог в регионе в грузовом и пассажирском вариантах. Особенно значительны планы у КСА, что неудивительно, принимая во внимание размеры его территории

и растущий экономический потенциал, что настоятельно требует диверсификации транспортной системы и объединения страны рельсовой системой.

В целом же, состояние отдельных сегментов производственной инфраструктуры на Ближнем Востоке, несмотря на значительный прогресс, достигнутый в отрасли за последние полвека, не во всех аспектах отвечает задачам оптимального обеспечения даже внутренних грузопотоков и пока в ограниченной степени способно содействовать росту интеграционных экономических связей. Это существенно актуализирует проблему развития производственной инфраструктуры, в том числе и в ее интеграционном поле (в частности, СЭЗ, региональные дороги и т.д.).

Другими словами, несмотря на создание на некоторых направлениях инфраструктурных объектов в масштабах, порой превышающих необходимое (особенно в странах ССАГПЗ), проблема оптимизации их использования не снимается. Задача состоит в том, чтобы обеспечить загрузку инфраструктурных предприятий в степени, гарантирующей наиболее полную экономическую отдачу. Однако это – труднодостижимый проект, поскольку неравномерность размещения таких предприятий порождает дисбалансы в общем интеграционном пространстве, заставляя приспособляться к схемам, созданным в национальных интересах без учета того, как они будут инкорпорироваться в общую «технологию» устройства межарабских связей.

При общей значительной схожести аравийских монархий, внутренние векторы их экономического и социального развития совпадают далеко не по всем параметрам, и даже расходятся в некоторых отношениях. Это сохраняет и порой осложняет поиск точек соприкосновения, особенно, если речь идет об оптимизации созданного потенциала, тем более в области инфраструктуры, которая, как правило, представлена крупными и крупнейшими стационарными объектами, создававшимися, как отмечалось, изначально без расчета на

возможность превращения их в часть более общего целого. Нередко они служат центрами, к которым подтягивается экономическая деятельность, а реструктуризация ее в общих целях достижима, видимо, только в результате совместных усилий на базе интегрированных планов. Отсюда можно предполагать, что интеграция на текущем этапе как средство оптимизации не во всех своих аспектах действенна, и ее потенциал может раскрыться лишь в средне- и долгосрочной перспективе.

Если под воздействием объективных обстоятельств интеграционные тенденции реально возобладают в политике и экономике арабских стран, то тогда они будут вынуждены координировать все составляющие движения в этом русле. В том числе это касается и процессов инфраструктурного строительства как фактора, способного укрепить коллективные усилия и заложить прочную основу под экономические и политические проекты интеграции в намерении обрести устойчивость и поступательность в развитии. Каждая из капиталозбыточных стран обладает существенными возможностями, чтобы выживать в одиночку. Однако сложенный вместе, их потенциал достаточен для того, чтобы создать серьезные предпосылки для выстраивания блоковой группировки, хорошо оснащенной среди прочего и с точки зрения инфраструктурного обустройства, обладающей способностью позиционировать себя в качестве влиятельного партнера в системе МРТ.

Этому могут способствовать многие обстоятельства. В частности, КСА дополнительно к своей естественной роли нефтеэкспортера является и мощным региональным финансовым центром. Совмещение двух качеств с третьим – духовного лидера мирового ислама – требует насыщения пространства инфраструктурными объектами разного назначения и крупных программ, рассчитанных на долгосрочную перспективу и предусматривающих совершенствование всех отраслей национальной экономики.

ОАЭ предстают как региональный и мировой центр туриндустрии, международных коммуникаций, нефтегазовый и транзитный терминал. В последние несколько лет здесь осуществляется обширная программа крупного инвестирования в национальную экономику с целью эффективной утилизации природного газа и создания промышленных зон на базе использования этого ресурса. В рамках этих проектов предполагается осуществить амбициозный план инфраструктурного строительства под названием «Проект «Дельфин», цель которого – объединение газовых сетей Катара, ОАЭ и Омана. В более отдаленной перспективе проект может охватить газовые сети и других соседних стран, как газодобывающих – КСА, Ирак, Кувейт, так и испытывающих дефицит собственных энергоносителей – Иорданию, Сирию, Палестину, Ливан.

Планы развития производственной инфраструктуры ОАЭ на обозримую перспективу имеют шансы быть успешно реализованными. Суть их состоит в том, чтобы в ближайшее время добиться развития морских сообщений, обеспечивающих экспорт примерно 25% всей потребляемой в мире нефти и значительную долю газа, главным образом сжиженного, а также опережающими темпами форсировать дальнейшее развитие инфраструктуры разных видов хозяйственной деятельности – международного туризма (около 5-6 млн туристов в год и в перспективе – до 10 млн), банковских операций, региональной и мировой торговли [124, 2004 г., с. 1097-1109].

Кувейт, ставший региональным нефтяным и растущим научно-исследовательским центром, в свою очередь, продолжает деятельность, связанную с оптимизацией производственной инфраструктуры. Отдельные объекты этой сферы уже составляют единое целое с соседними государствами. В частности, страна является дольщиком в катарской авиакомпании, две электростанции мощностью в 1000 МВт, расположенные в Эз-Зуре, работают на газе, поступающем из Катара.

Бахрейн состоялся как крупный финансовый центр. Он играет заметную роль не только в региональной, но и косвенно в мировой хозяйственной жизни. В настоящее время здесь функционируют около 200 финансовых институтов, обслуживающих главным образом экономические потребности нефтедобывающих государств Аравийского полуострова, прежде всего КСА, ОАЭ, Катара. Смысл услуг в том, чтобы обеспечить наибольшее благоприятствование деятельности кредитно-финансовых учреждений, банковских институтов и структур и оградить их от социально-политических потрясений иных внеэкономических факторов.

Благодаря наличию адекватного законодательства, хорошо развитой транспортной системы и сопутствующей инфраструктуры Бахрейн стал штаб-квартирой для многочисленных многонациональных корпораций, занимающихся бизнесом в Персидском заливе.

Катар превратился в крупный центр региональной и мировой газовой индустрии. Выдвинувшись в число мировых лидеров газовой добычи, это малое государство интенсивно наращивает разведанные запасы природного газа. Оно располагает примерно 10% мировых запасов этого вида энергоносителей (третье место в мире по запасам газа после России и Ирана). В этом качестве Катар заинтересован в том, чтобы наращивать соответствующую инфраструктуру и с ее помощью продвигать свои ресурсы на мировое экономическое пространство. Катар заинтересован в прокладке газопровода в северном направлении для поставок сырья как в страны Ближнего Востока (Израиль, Иордания и другие), так и на рынки Европы, прежде всего южной ее части (Турция, Балканы). Пока нестабильность в регионе заблокировала прокладку газопровода, о чем еще в середине 90-х годов была достигнута договоренность с Израилем. Однако этот проект не отменен и при благоприятной ситуации может быть достаточно быстро реализован. Он, несомненно, может стать сильным стимулом для экономического

развития ряда стран Ближнего Востока, а также формирования региональной сети газопроводов, к которой в перспективе могут подключиться КСА, ОАЭ, Кувейт и другие. Хотя многие эксперты смотрят скептически на прокладку дорогостоящего газопровода длиной более 4000 км в Европу, поскольку транспортировка сжиженного газа морем обходится дешевле на маршруте от 2000 морских миль [183].

Рынок энергоносителей в азиатских странах – Индии, Китае, Пакистане и других – быстро расширяется. Растет заинтересованность потребителей в диверсификации источников топлива, в том числе из Ирана, России, а также из Катара и других стран Аравии. Это увеличивает перспективы прокладки газопровода в восточном направлении. Кроме того, Катар быстро нарабатывает необходимый опыт и наращивает активы производственной инфраструктуры – морские терминалы, газохранилища, танкерный флот для экспорта сжиженного газа, что существенно усиливает его позиции в рамках региональной экономики. Огромные доходы от экспорта энергоносителей стимулируют, и не только в Катаре, строительство инфраструктурных объектов соответствующего назначения.

Такая возможность широко используется в целях экономического развития, включая интеграционные проекты в области производственной инфраструктуры. Среди них основное место принадлежит особо быстро поднимающимся телекоммуникациям, нефтегазовым объектам, а также автодорогам, гражданской авиации, энергетическим предприятиям. Рост наблюдается и в других сферах. Это, в частности, природоохранные объекты, складское хозяйство, ирригационные проекты, зерноохранилища и многое другое [65, 2006 г., №120, с. 10-13].

Учитывая возможность перехода интеграционных процессов в новое качество, а также основные тенденции хозяйственного развития стран Ближнего

Востока первого десятилетия XXI в., имеются весомые поводы предположить, что вышеотмеченные направления и темпы формирования современной производственной инфраструктуры сохранят свою приоритетность на перспективу. Если же тенденция окрепнет, то появятся основания в первую очередь ожидать расширения спектра объектов производственной инфраструктуры интеграционного значения, прежде всего железнодорожных сообщений, цифровой связи, энергоснабжения, а в более отдаленной перспективе – водоснабжения и других.

Другими словами, появляется возможность предполагать, что в рассматриваемом случае экономическая целесообразность становится или может стать движущей силой интеграции и подменить собой политическую волю. Эта последняя, безусловно, имеет огромное значение, но не исключает возможность того, что экономика, развиваясь по собственным законам, понемногу создает предпосылки для интеграции в своем поле, и на каком-то этапе они смогут привести к цели, которая будет требовать только формального утверждения.

В сложившихся обстоятельствах кажется уместным подчеркнуть и такой момент. Инфраструктура может выступать не только как фактор интеграции, но и модернизации. Ведь и сама она является объектом использования новых решений в технологиях, архитектуре, промышленном дизайне и «подстраивается» под современную экономическую стратегию и динамику производительных сил, отражая новое в подходах к развитию воспроизводительных систем. Она «тянет» за собой целый шлейф отраслей, обеспечивающих ее собственную базу роста, и представленных производством цемента, гравия, стали, и в этом качестве активно влияет на рынок сырья исходных материалов, рабочих рук. Модернизационный аспект ее присутствия проявляется в том, что она выстраивается под новые вещественные производительные силы и сама становится их частью. Она

стимулирует не только, собственно, производство и экономическую деятельность, будучи для них своего рода «подложкой», но способствует изменению сути происходящего на экономическом пространстве при изменении его физических параметров и внешних очертаний. В любом случае с ее помощью в большой мере достигнуто единообразие хозяйственного поля в нефте-экспортерах и созданы материальные предпосылки для объединения их в рамках интеграционной структуры.

В любом случае инфраструктурное строительство является необходимым условием дальнейшего развития арабских стран как капиталодефицитных, так и капиталозбыточных. Однако в нем явно сохранится определенный разрыв между двумя группами ближневосточных государств по состоянию и полноте инфраструктуры. Со временем дистанция может начать сокращаться, поскольку первая группа должна будет стремиться сбалансировать ситуацию в своих пределах, а вторая будет замедлять движение, учитывая насыщенность хозяйства соответствующими предприятиями. Но это скорее касается выравнивания темпов развития, физическое же наполнение отрасли будет существенно различаться.

Такой вывод, возможно, является достаточно прямолинейным, но, тем не менее, он кажется вероятным, поскольку экстраполяция здесь выступает как оправданное средство измерения соотношения между двумя субъектами развития, учитывая характер формирования инфраструктуры в ближневосточных государствах в предшествующий период.

Заключение

Проведенное исследование показало - ставя задачу достижения ускоренного экономического роста, страны Ближнего Востока направляют свои усилия на преодоление узких мест в хозяйстве, которые образуют серьезные препятствия на пути избавления от слабо развитости. Среди них - нехватка средств инфраструктурной поддержки процессов развития в капиталододефицитных странах региона. В капиталозыбыточных государствах ситуация существенно лучше, отдельные показатели развития производственной инфраструктуры приближаются или даже выше, чем те, которые достигнуты в промышленно развитых странах, что позволяет им формировать более эффективную схему размещения производительных сил, разнообразить свои внешнеэкономические связи и занять более выгодные ниши в мировом хозяйстве (международная индустрия туризма, международная Интернет-торговля и т.п.).

Во второй половине XX – начале XXI вв. в условиях продолжающейся глобализации, роста конкуренции на мировых рынках товаров и услуг, новых вызовов в сфере международных финансов, экологии, обеспечения сырьевой, продовольственной и транспортной безопасности, продолжительной волатильности мировых рынков, развитие и совершенствование производственной инфраструктуры остается в большинстве рассматриваемых стран общенациональной задачей. В рамках нее ведется ускоренное развитие ключевых звеньев современной производственной инфраструктуры, дефицит которых мешает наращиванию хозяйственного потенциала. Ведь решение обозначенных хозяйственных проблем во многом зависит от развития именно производственной инфраструктуры, адекватной растущим потребностям экономики и социальной сферы.

Неслучайно государственная политика почти всех ближневосточных стран в последние 10-25 лет включала целый ряд мер, которые выразились в наращивании ее количественных параметров и в качественном улучшении показателей деятельности практически на всем Ближнем Востоке, хотя и в абсолютно неравной для разных стран степени.

Масштабное финансирование в последние десятилетия науко- и капиталоемких сегментов производственной инфраструктуры позволило капиталоемким странам Ближнего Востока по ряду важных показателей развития приблизиться и даже превзойти (в отдельных странах) промышленно развитые государства. Главным образом эта оценка относится к малым (Катар, Бахрейн, Кувейт) и средним (ОАЭ) странам региона. Эта задача значительно облегчалась тем, что их территории и население многократно уступают размерами лидерам современного развития. Такое наблюдение подтверждается примером Саудовской Аравии, которая при больших ресурсах минерального сырья, но при более сложных демографических и географических факторах, не может пока завершить инфраструктурное обустройство в той же степени, в какой это сделали малые монархии.

Достигнутый в целом во многих государствах Ближнего Востока прогресс, безусловно, не является конечным, и его, видимо, следует рассматривать как промежуточный. Ведь динамичное хозяйственное развитие, относительная неустойчивость мирового рынка углеводородов, огромная капиталоемкость больших проектов, другие факторы создают существенные вызовы для стран, озабоченных проблемой наращивания и обновления, совершенствования производственной инфраструктуры. Среди них – обеспечение принципа пропорциональности при строительстве инфраструктурных объектов, целесообразность инвестиций, поддержание адекватных растущим потребностям темпов развития отрасли. А это представляется все более усложняющейся задачей в условиях недостатка (для ряда государств – хронической) внутренних источников финансирования, ограниченности кредитов извне в свете

нестабильности мировых цен на энергоносители, финансовой нестабильности мирового уровня и иных обстоятельств. Как следствие, в ряде стран имели место корректировки темпов роста различных звеньев производственной инфраструктуры в сторону их снижения. Во всяком случае, такая возможность распространяется даже на благополучные государства региона типа Кувейта, где проблема замедления роста инфраструктурного строительства активно обсуждается специалистами и аналитиками. Эти моменты не создают движения вспять, но определенно способны привести к сбоям в планах строительства базовых сооружений.

Между тем важность инфраструктуры для развития настолько велика и задает такой темп всему процессу, что поддержание развития этой отрасли остается приоритетной задачей для всего региона.

Чтобы усилить эту тенденцию и действовать в противовес негативным обстоятельствам, на Ближнем Востоке стремятся запустить рыночные механизмы, включая разгосударствление, приватизацию, современный менеджмент, внедрить элементы концепции «качественного государственного управления» («good governance»), которая рассматривается как своего рода рамочная схема комплексного управления социально-экономическими процессами. Пока она в значительной степени обозначилась в сфере природоохранной деятельности и касается объектов водного хозяйства, и только в этом узком спектре имеет отношение к инфраструктуре и ею же ограничивается на текущем этапе. Но если такой подход будет использоваться во всем регионе, то сможет иметь будущее для инфраструктурного строительства, которое в целом тесно связано с экологией и сохранением ресурсной базы развития. А это – особая сфера интереса для обществ, расположенных в зоне жестких природных условий.

В отдельных сегментах производственной инфраструктуры меры экономической либерализации позволили добиться нескольких целей. Во-первых, привлечь инвестиции из-за рубежа и из местных источников, особенно в модернизацию воздушного флота и расширение аэро- и морских портов,

трубопроводного транспорта, дорожной сети, в телекоммуникации и т.д. (прежде всего в капиталозбыточных странах). Во-вторых, импортировать «ноу-хау», без которых развитие большинства звеньев современной производственной инфраструктуры практически невозможно. В-третьих, мобилизовать полезный управленческий опыт, экономичные технологии в создании элементов инфраструктурной базы. Важный вывод состоит в том, что производственная инфраструктура, таким образом, постепенно превращается в устойчивый канал привлечения знаний, способствует перестройке национальных воспроизводственных механизмов и, что особенно важно подчеркнуть, встраивания ближневосточных экономик в мировое хозяйство XXI в. и углубления их мирохозяйственных связей.

Однако проблема в том, что в капиталоздефицитных странах эти положительные явления, нивелируются дефицитом ресурсов, в первую очередь, финансовых. Это замедляет темпы роста инфраструктуры, обладающей в иных случаях «вытягивающим» эффектом, как показал опыт капиталозбыточных стран, воспринять который не могут страны капиталоздефицитные.

Анализ политики в области инфраструктуры показывает, что ближневосточные страны учитывают ее роль в обслуживании международной торговли и транснациональных банковских операций как ведущих отраслей XXI века и создают современные виды коммуникаций и общения в расчете на эти области хозяйственной деятельности. При этом сохраняется курс на развитие «традиционных» элементов инфраструктуры.

По существу, в современном видении проблемы всех предприятий инфраструктуры увязаны в единый, обеспечивающий развитие узел, в котором в целом трудно выделить одно ключевое звено. Все вместе и каждое в отдельности, они должны обеспечивать воспроизводственный процесс, соответствовать международным стандартам и бесперебойно выполнять свою функцию, чтобы создавать условия для поддержания конкурентоспособности национальных экономик и региона в целом.

Как показывает анализ, на Ближнем Востоке инфраструктура в той или иной мере выполняет функцию двигателя, способствующего более тесному сближению стран, несмотря на то, что в большой группе рассматриваемых государств воля к экономической интеграции выражена слабо из-за недостаточной диверсификации национальных экономик и их однородности. Однако сложившееся положение обладает большой инерцией. Маломасштабные внутри региональные транспортные перевозки, обмен ограниченными видами продукции и в несколько большей степени связь или туризм обладают разной степенью воздействия на объединительные тенденции и в своем настоящем виде пока вяло стимулируют различные звенья производственной инфраструктуры.

Чтобы получить импульс к развитию, любой процесс должен иметь четкие цели и понятное обоснование. В данном случае глобализация, как универсальное явление, в той или иной мере является фактором сближения государств Ближнего Востока, усиливает значение региональной интеграции как одного из обещающих направлений в решении задач, стоящих перед исследуемыми государствами. Она превращает инфраструктуру в инструмент реального сближения экономик, поскольку гомогенизация экономического пространства невозможна без открытия границ и становления потоков товаров, труда и капитала, каналами для которых служит именно инфраструктура. Одновременно она предъявляет более высокие и жесткие требования к различным сегментам производственной инфраструктуры регионального масштаба.

Поэтому естественным продолжением национальной политики в отношении инфраструктуры в странах Ближнего Востока в эпоху глобализации становится обеспечение ее условиями для подключения к системам, поддерживающим международное экономическое и иные формы взаимодействия путем превращения региональной инфраструктуры в необходимый элемент интернационализирующегося мирового пространства. А это возможно только за счет непрерывного наращивания ее физических и качественных параметров, т.е. распространения вширь и вглубь, чтобы гарантировать функционирование всех

компонентов эффективнее. Подобное понимание вопроса и целенаправленные действия в этом русле способствуют оптимизации производственной деятельности внутри стран и могут обеспечить необходимые условия для их, с той или иной долей успеха, позиционирования в рамках мирового хозяйства в качестве полноценного участника, а не только сырьевого придатка.

Роль инфраструктуры в ближневосточных государствах в условиях глобализации резко усиливается и существенно видоизменяется. К ней, как минимум, предъявляются более жесткие требования в том, что касается ее воздействия на функционирование производственной сферы, на хозяйственную деятельность в целом и, в итоге, на весь комплекс отношений, которые определяют характер и темпы перехода Ближнего Востока к современному экономическому росту, а также меру его участия в обеспечении равномерности мирового экономического развития.

Экономика рассматриваемых ближневосточных стран, включая и такой ее компонент как производственная инфраструктура, уже может рассматриваться в отдельных своих частях как влиятельный фактор развития в рамках мирового хозяйства, но, безусловно, не главный, поскольку она развивается в догоняющем режиме и в ближайшей или среднесрочной перспективе едва ли сможет полностью преодолеть отставание от промышленных лидеров мира.

Такая ситуация заложена во внутреннем устройстве государств региона, где соседствуют две модели развития. В капиталоизбыточной общественное богатство материализовалось, в том числе и в развитой инфраструктуре, ускоряющей переход внутри группы к интеграционной схеме функционирования и к более свободной адаптации к внешнему миру передовых технологий и прогрессивных решений в развитии производственных сил. В капиталододефицитной – существенно иное положение дел. Здесь далеко не обеспечена необходимая степень насыщения экономики соответствующими объектами из-за большой их капиталоемкости, повышенной энергозатратности, отсутствия стимулов к наращиванию физических объемов инфраструктуры по

причине периферийности отсталых экономик и слабой заинтересованности в них мирового рынка. Наличие на Ближнем Востоке стран, более подготовленных для действий в составе лидирующего на глобальном уровне меньшинства, не уничтожает препятствий на пути остальной части ближневосточных стран к более высоким формам организации экономической деятельности. Несмотря на значительный прогресс, большинство рассматриваемых государств региона едва ли смогут догнать в ближайшей или среднесрочной перспективе лидеров по главному показателю – информационному и научному обеспечению развития, поскольку даже масштабное, но все-таки заимствование достижений дает немного шансов перейти в качество, достигаемое за счет мощи всех составляющих инфраструктуры.

Другими словами, развитие производственной инфраструктуры на Ближнем Востоке идет в большинстве случаев сложным путем – преодолевая серьезные препятствия объективного и субъективного порядка. А это может означать, что качественные показатели зрелости и насыщенности ее в общеарабском масштабе реализуются преимущественно в очаговом варианте и имеют ограниченные географические пределы, включающие в основном территории аравийских монархий. Именно их показатели и дают в целом более или менее удовлетворительную картину состояния производственной инфраструктуры в ближневосточном регионе.

Историческая задача последнего поэтому состоит в том, чтобы раздвинуть границы этих «очагов» в максимально возможной степени. Это не самоцель, но насущное требование, отвечающее коренным интересам ближневосточных стран в текущем столетии, если они стремятся преодолеть отсталость и занять достойное место в мировом экономическом рейтинге государств. Очевидно, что на Ближнем Востоке будет трудно, если не невозможно, добиться гомогенности по параметрам развития в силу коренных причин, обусловивших серьезную страновую и региональную дифференциацию по многим показателям. Но создание развитой производственной инфраструктуры может быть одним из

весомых залогов подъема всей ближневосточной экономики и приблизить ее к стандартам, обеспечивающим необходимую жизнеспособность в жестких условиях интернационализации рыночных процессов и усложнения форм взаимодействия в современном мировом хозяйстве XXI века.

Список использованной литературы

Монографии и статьи

1. Авдаков И.Ю. Производственная инфраструктура и государственный сектор в странах Востока. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. М., 1998
2. Азатян В.В., Ткаченко А.А. Интеграционные процессы в экономике стран Северной Африки. М., 2000
3. Алекперов В.Ю. Вертикально интегрированные нефтяные компании России. М., 1996
4. Алешин К. А. Производственная инфраструктура в странах Ближнего Востока. Ближний Восток и современность. М., 2007, №31
5. Алешин К.А. Развитие производственной инфраструктуры как фактор межарабской интеграции. Ближний Восток и современность. М., 2008, №34
6. Алешин К.А. Ближневосточная экономика: цифры и факты. Азия и Африка сегодня. №7. М., 2008
7. Андреасян Р.Н. Нефть и арабские страны в 1973-1983 гг. М., 1990
8. Бескодаров А.М. Мировое энергетическое хозяйство. Иранский газ: страновой, региональный и глобальный аспекты. – Ближний Восток и современность. Вып. 10. М., 2001
9. Бесчинский А.А., Боксерман Ю.И. Газовая промышленность в энергетике мира в XX и XXI веках. – Известия Академии наук. Энергетика. РАН. №2. М., 2000 г.
10. Бондаренко С.В., Ткаченко А.А. Нефть и газ Египта и Алжира на рубеже XX-XXI вв. М., 2003
11. Быков А.Ю. Роль нефти арабских государств в мировой экономике (80-90е гг.). Диссертация на соискание ученой степени канд. эк. наук. М., 2000
12. Васильев А.М. Персидский залив в эпицентре бурь. М., 1983

13. Витебский В.П. Региональные различия в затратах на инфраструктуру. Вопросы экономики. М., 1978, №9
14. Гашев Б.Н. Транспортные проблемы Египта. – Ближний Восток и современность. №30. М., 2006
15. Гребнев К.Т. Совершенствование управления производственной инфраструктурой и его эффективность. М., 1983
16. Гусаров В.И. Арабский мир на рубеже веков: лидеры и аутсайдеры экономического развития. Издание: Ближний Восток и современность. М., 1999
17. Егорин А.З. Ливия. Справочник. М., 1993
18. Ермилов О.М., Миловидов К.Н., Чугунов Л.С., Ремизов В.В.. Стратегия развития нефтегазовых компаний. М., Наука, 1998
19. Ермакова Л.Н. Роль частного капитала в развитии арабской электроэнергетики. – Ближний Восток и современность. Вып. 6. М., 1999
20. Занбуа М.К., Филоник А.О. Формирование производственной инфраструктуры в Сирии (1946-2004). М., 2005
21. Исаев В.А. Арабские страны в международном разделении труда. Итоги, проблемы, перспективы. 1961-1990. М., 1996
22. Исаев В.А., Филоник А.О. Королевство Бахрейн. М., 2006
23. Корзин Р. “ЛУКОЙЛ” расширяет присутствие в Северной Африке. – Известия. М., №33.
24. Кукушкин В.Ю. Нефть и развитие: Ливия, Алжир. М., 1985
25. Куприн А.И. Информационные и телекоммуникационные технологии и марокканское общество – Ближний Восток и современность. №35. М., 2008
26. Макаров А.А.. Мировая энергетика и евразийское энергетическое пространство. М., 1998
27. Мельянцев В.А. Арабо-исламский мир в контексте глобальной экономики. М., 2003

28. Мельянцев В.А. Генезис современного (интенсивного) экономического роста и проблемы догоняющего и перегоняющего развития в странах Запада, Востока и России. Экономика развивающихся стран. М. 2004
29. Мульхак «Аль-бахс аль-иктисадий». (Приложение к «Экономическим исследованиям»). Дамаск. 20.7.1999
30. Примаков А.Е. Персидский залив: нефть и монополии. М., 1983
31. Растянников В.Г., Дерюгина М.В.. «Большие циклы» в агросфере. XX век. ИВ РАН, М., 1997
32. Руденко Л.Н. Проблемы привлечения иностранных инвестиций в арабские страны в условиях глобализации. М., 2006
33. Сейфульмулюков И.А. Страны ОПЕК в развивающемся мире. М., 1989
34. Старцев С.А. Газовая промышленность стран Персидского залива и Северной Африки. М., 1988
35. Стоклицкий С.Л., Фридман Л.А., Андрукович П.Ф.. Экономические структуры арабских стран. М., 1985
36. Султан Абу Али. Аль-машруа аль-ватаний аль-мысрий. Рууя иктисадийя ли-мыср ам 2020. – Дирасат истратиджийя. Марказ ад-дирасат ас-сиясийя ва-ль-истратиджия «Аль-Ахрам». – Национальная программа развития Египта. Экономическое видение Египта – 2020 год. Центр политических и стратегических исследований «Аль-Ахрам». - Аль-Кахира. №35, 1996 (араб. яз.).
37. Ткаченко А.А. Алжир – третий игрок на европейском рынке газа. М., “VIP-Премьер”, №4, 2002
38. Ткаченко А.А. Перспективы региональной интеграции стран Ближнего Востока и Северной Африки. Арабский мир в системе международных отношений. Общественное движение «За укрепление мирового правопорядка и в поддержку ООН». М., март 2007 г. ПМЛ ИАФРАН. «Поддержка ООН. Сила права». Бюллетень №10

39. Филоник А.О. Аграрное развитие и некоторые производственные проблемы арабской деревни. – Ближний Восток и современность. М., 1999 г., №7
40. Филоник А.О. Вода на Ближнем Востоке: объект сотрудничества или повод к войне? Издание: Азия и Африка сегодня. М., №4, 2009
41. Филоник А.О., Яковлев А.И. Объединенные Арабские Эмираты. Оживший мираж. М., 2004
42. Фридман Л.А. Процесс глобализации и его воздействие на развитые и развивающиеся страны. М., 1999
43. Хамамдех Мухаммад. Стратегия нефтяной политики стран – ведущих аравийских нефтеэкспортеров (на примере Королевства Саудовская Аравия и Государства Кувейт). – Ближний Восток и современность. Вып. 10. М., 2001 г.
44. Bild P. Oil in the Middle East and North Africa. – The Middle East and North Africa. 2001. L., 2001
45. Cragg Ch. Natural Gas in the Middle East and North Africa. – The Middle East and North Africa. 2001. L., 2001
46. Day, A. J. Algeria. - The Middle East and North Africa. 2001. L. 2001
47. Don J.P., Ramamurti R. Reassessing risk in developing country infrastructure. Long range planning. – Oxford etc., 2003, Vol.36, №4
48. Dorian J.P., Franssen H.T., Simbeck D.R. Global challenges in energy. Energy policy. Guildford. 2006, vol. 34, №14
49. Duval M. La geopolitique de l'energie. Defence nat. – P.2005- A.61-№2
50. Ed. Ibrahim Al Abed, Paula Vine, Peter Hellyer. United Arab Emirates. L. 2007
51. El-Erian, Mohammed. Growth and Stability in the Middle East and North Africa. Washington, DC: IMF, 1996
52. Farsyth T. Energy Technologies for developing countries. Royal Institute of International Affairs. L., RIJA, 1999

53. Hainoun A., Seif-Eldin M.K., Almoustafa S. Analysis of the Syrian long-term energy and electricity demand projection using the end-use methodology. Energy policy. Guildorf.2006. Vol.34, №14
54. Kusabake, Motoo. ICT Development Strategy: Is ICT Engine of Growth? Presentation to the Seminar on ICT Policy Reform and Rural Communication Infrastructure, sponsored by EBRD, Jica, IDRC and KeioUniversity, 23.08.2004
55. Nugent J.B., Thomas T.H. Bahrain and the Gulf: past perspectives and alternative futures. London. Croom Helm. 1985
56. Tahir J. An Assesement of Free Economic Zones in Arab Countries: Performance and Main Features. North-Holland. 1999
57. Tkachenko A. The Economy of the Iraq Marshes in the 1990s. The Iraqi Marshlands. A human and environmental study. Ed. by Emma Nicholson and Peter Clark. L. Politico's. 2002
58. Annual energy outlook. 1999 with projections to 2020. U.S. Department of Energy. Wash. 1999.

**Статистика, справочно-информационные материалы,
периодические издания**

59. Алжир. М. 1993
60. Аль-Иктисидий аль-яум, 2009
61. Азия и Африка сегодня. М.
62. Арабский фонд социально-экономического развития. Годовой отчет 2008. Эль-Кувейт. 2008
63. Ар Рай, 15.09.2009
64. Ас-Сундук, №52, июль 2009
65. БИКИ. М. 2003-2007
66. Большой экономический словарь. Институт новой экономики. М., 2004
67. Внешняя торговля. М.
68. Вопросы экономики. М.

69. Восток. М.
70. Египет. Ежегодник. Министерство информации АРЕ. 2002
71. Миграции в Африке. М.
72. Мировая экономика и международные отношения. М.
73. Мыср. Аль-Китаб ас-санавий. 2001
74. Нефтепанорама. Обзор мирового нефтебизнеса. М.
75. Нефть России. М.
76. Пульс планеты. ИТАР-ТАСС. М.
77. Россия в цифрах. 2006. Федеральная служба государственной статистики. М.
78. Россия в цифрах. 2007. Федеральная служба государственной статистики. М.
79. Россия в цифрах. 2008. Федеральная служба государственной статистики. М.
80. Тунисская Республика. М. 1993
81. Трубопроводный транспорт нефти. М.
82. Эксперт. М.
83. Финансовые известия. М.
84. Annual Statistical Report. ОАПЕС. Kuwait. 2006
85. Annual Statistical Bulletin. ОПЕС. 2006
86. Arab Human Development Report, 2002. UNDP. N.Y. 2002
87. Arab Oil and Gas Directory.
88. BP Statistical Review of World Energy. 1997-2003
89. Budget Law 2008-2009. General Budget Department. The Hashemite Kingdom of Jordan. 2007-2008
90. Building a Prosperous Peace. Amman, 1995
91. Bulletin of the European Community. Brussels. 1999-2007
92. Bulletin of the National Iranian Gas Company. Tehran. 2005
93. Cambridge Encyclopedia of the Middle East and North Africa. Cambridge. 1988
94. CEO Middle East. Nov. 2009, vol. 4, issue 11

95. Country Profile (Bahrain, Egypt, Kuwait, Oman, UAE, Saudi Arabia, Syria, Qatar, Yemen, Jordan). London
96. Economic Intelligence Unit. Country Profile (Algeria, Egypt, Libya, Morocco, Sudan, Tunisia). 1990-2005
97. The Economic Research Forum for the Arab Countries, Iran and Turkey. – Economic Trends in the MENA Region. 1996
98. Embassy of the State of Kuwait, Media Release, 25.06.2010
99. Emirates Business, 01.09.2008, 23.09.2008
100. The Energy Journal. 1999-2008
101. Energy in the 21 century: today's choices determine tomorrow's options. – Options. Winter. Luxemburg, 1998
102. Energy Statistics Yearbook. U.N., N.Y., 1997-2002
103. Eurostat, Demographic Statistics, 1999
104. FAO Production Yearbook. Rome. 1994-2005
105. FAO Statistical Yearbook. Rome. 2009
106. GN Quarterly Financial Review 3-4, 2009
107. Guide for Investors. (Alger, Egypt, Morocco). Geneva. 1997
108. Gulf Business. №13, 2008; №14, 2009
109. Gulf Financial Insider. January 2008, vol. 5, issue 10
110. Gulf Economic Review. June. 2006
111. Highlights on the Middle East Refining Industry. The Cairo International Oil and Gas Summit '98
112. Incentives and Free Zones in the MENA Region: a Preliminary Stocktaking. MENA-OECD Investment Programme. 2005
113. IEA World Energy Outlook. 2004-2007
114. Information Society Statistical Profiles 2009. Arab States. ITD. 2010
115. International Energy Agency. Energy Policies and Programs of IEA Countries. Paris. IEA/OECD. 2006
116. Infrastructure to 2030: Telecom, Land Transport, Water and Electricity. OECD. 30.06.2006

117. International Energy Statistics Source Book. Pennwell Corp. 1999
118. International Financial Statistics. IMF. Wash. 2000
119. International Gas Report. L. 2007
120. International Trade Statistics Yearbook. U.N., N.Y. 1991-2005
121. Islamica, Apr. 2008
122. Key indicators of the labour market. – ILO. Geneva, 1999
123. Kuwait. Facts of Figures. State of Kuwait. Ministry of Information. 2007
124. The Middle East and North Africa. L. 1998-2007
125. Middle East Economic Digest. L. 2000-2009
126. Middle East Economic Digest. Special Report. Saudi Arabia. L. 1991
127. Middle East Economic Digest. Special Report. UAE. L. 1994
128. The Middle East Economic Survey. L.
129. Middle East Oil and Gas. 2007
130. National Accounts for Arab States. Arab Monetary Fund. 2000-2005
131. Oil and Gas Industry in Iraq. Present Situation and Development Projects. Iraqi Oil Ministry. Baghdad. 1998
132. Oil and Gas Journal. International Petroleum News and Technology. Pennwell. 2007
133. Oil and Gas Statistics and Balances. IEA
134. Oman. Ministry of Information. Muscat. 2006-2007
135. Paper presented at the 6-th Arab Energy Conference. Damascus, May 1998
136. Petroleum Economist. L. 2003-2006
137. Pocketbook of World Statistics. U.N., N.Y. 2000
138. The Role of the Middle East and North Africa in Meeting Global Energy Demand. Cairo. 10 - 12 February 1998
139. The Role of International Financial Institutions in the Middle East and North Africa. Bank Information Center. 2007
140. Saudi Arabia. Riyadh. 2006
141. Saudi Gazette
142. The Sixth Five-Year Plan 2007-2012. Ministry of Economic Development

143. Statistical Abstracts, N.Y., U.N., 1970-2006
144. Statistical Review of World Energy. L.
145. Statistical Yearbook. CAMPAS (Egypt). Cairo. 2002
146. Statistical Yearbook. U.N., N.Y. 2005
147. Survey of Energy Resources. 1997
148. Syria. A Country Study. Area Handbook Series. Washington D.C., 1988
149. Trade Policy Developments in the Middle East. The International Bank for Reconstruction and Development. Washington D.C. 2000
150. UNCTAD. Handbook of International Trade and Development Statistics. N.Y.
151. UNCTAD. Handbook of Statistics 2005, 2015. N.Y., Geneva
152. UNCTAD. Trade and Development Report 2002. N.Y., Geneva, 2002
153. Unified Arab Economic Report. Arab Fund. 2000
154. World Agriculture Toward 2010. Rome, 1995
155. World Bank. Annual Report. Washington. 1997-2009, 2014. 1818 H Street N.W. Washington D.C. 20433 USA
156. World Bank. Claiming the Future: Choosing Prosperity in the Middle East and North Africa. Washington, DC: The Bank, 1995
157. World Bank. Economic Development and Prospects. Washington. 2009
158. World Bank. World Investment Report. Wash., 1998-2001
159. World Bank. World Development Indicators Database. Wash., 2001-2002
160. World Development Magazine. Oxford
161. World Development Report, 2001
162. World Economic Outlook. IMF. Wash. 2000-2002
163. World Factbook 2000-2008. Washington, DC: Central Intelligence Agency, 2000-2008
164. World Fleet Statistics
165. World Migration Report. 2000
166. World Statistics. UN., N.Y. 2000-2006
167. World Telecommunication Development Report. Geneva, 1998-2006
168. Yearbook of Labor Statistics. U.N. 2004

169. Yearbook of National Accounts Statistics. U.N., N.Y.
170. Yearbook of Tourism Statistics. World Tourism Organization. Madrid. 2002
171. Yearbook of World Energy Statistics. N.Y.

Сайты в Интернет

172. <http://www.act-aden.com>
173. <http://www.al-bab.com>
174. <http://www.amman-airport.com>
175. <http://www.aqabaports.com.jo>
176. <http://www.arab.net>
177. <http://www.arabfund.org>
178. <http://www.boozallen.ru>
179. <http://www.cia.gov/library>
180. <http://www.dubaiportal.ru>
181. <http://www.dubinvest.com>
182. <http://www.fao.org>
183. <http://www.forbes.ru>
184. <http://www.gdb.gov.jo>
185. <http://www.hdr.undp.org>
186. <http://www.investad.ae>
187. <http://www.kommersant.ru>
188. <http://www.knoema.ru>
189. <http://www.kreml.org>
190. <http://www.masdar.ae>
191. <http://www.mea.com.lb>
192. <http://www.meed.com>
193. <http://www.meed.newslist.transport>
194. <http://www.mtit.gov.ye>
195. <http://www.mop.gov.eg>

196. <http://www.nationmaster.com>
197. <http://www.oecd.org>
198. <http://www.opec.org>
199. <http://www.portofaden.com>
200. <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/rankings>
201. <http://www.rusarabbc.ru>
202. <http://www.sis.gov.eg/en/economy/sectors/trans>
203. <http://www.thenational.ae>
204. <http://www.wikipedia.org>
205. <http://www.worldbank.org>
206. <http://www.yemenia.com>

ПРИЛОЖЕНИЕ

**Макроэкономические показатели хозяйственного развития арабских стран
Ближнего Востока (2012-2014 гг.)**

	ВВП, млрд долл., 2014 г.	ВВП на д/н, тыс. долл., 2014 г.	Население, млн, 2014 г.	Темп роста ВВП в 2012 г., %	Темп роста ВВП в 2013 г., %	Темп роста ВВП в 2014 г., %	Импорт, млрд долл., 2012 г.	Экспорт, млрд долл., 2012 г.	Инфляция, %, 2012 г.	Внешний долг, млрд долл., 2012
Бахрейн	33,9	24,9	1,3	3,6	5,3	4,5	13,2	20,4	2,8	27,5
Египет	286,5	3,2	89,6	2,2	2,1	2,2	60,2	24,9	7,1	38,7
Ирак	220,5	6,3	34,8	12,6	8,4	-6,4	50,2	94,2	6,1	60,2
Иордания	35,8	5,4	6,6	2,7	2,8	3,1	18,5	7,9	4,8	19,7
Кувейт	175,8*	48,9*	3,8	6,6	1,5	-	22,8	121,0	2,9	29,8
Ливан	45,7	10,1	4,5	2,2	0,9	2,0	20,3	5,6	6,4	25,2
Оман	81,8	19,3	4,2	7,1	3,9	-	25,6	52,1	2,9	10,0
Катар	211,8	97,5	2,2	5,1	6,2	6,2	30,8	133,0	1,9	134,8
КСА	746,2	24,2	30,9	5,4	2,7	3,5	141,8	388,4	2,9	136,3
Сирия	73,67**	4,7***	22,2	-	-	-	10,8	3,9	36,9	8,4
ОАЭ	401,6	44,2	9,0	4,7	5,2	3,6	221,9	350,1	0,7	162,3
Йемен	35,9*	1,4*	26,2	2,5	4,2	-	11,4	7,6	9,9	7,4

Примечания: * - 2013 г.; ** - 2012 г.; *** - 2007 г.;

Составлено по: www.nationmaster.com, World Development Indicators database

Доля отдельных отраслей производственной инфраструктуры в ВВП стран Ближнего Востока, %

		Бахрейн	Катар	КСА	Кувейт	ОАЭ	Оман	Египет	Иордания	Ирак	Йемен	Ливан	Сирия
1971	Электричество, газо- и водообеспечение	1,5	1,3	1,3	0,7	1,3	0,3	-	-	-	-	-	-
	Строительство	1,9	6,3	4,4	2,4	6,4	16,3	-	-	-	-	-	-
	Транспорт, складское хозяйство и связь	1,1	7,5	6,5	2,3	7,3	1,7	-	-	-	-	-	-
1976	Электричество, газо- и водообеспечение	1,0	1,0	0,1	0,5	0,6	0,6	-	-	-	-	-	-
	Строительство	11,0	11,6	9,2	3,2	11,6	10,0	-	-	-	-	-	-
	Транспорт, складское хозяйство и связь	6,9	3,8	2,4	1,9	3,8	3,1	-	-	-	-	-	-
1981	Электричество, газо- и водообеспечение	0,7	1,2	0,1	0,4	1,2	0,7	-	-	-	-	-	-
	Строительство	13,2	8,8	11,0	2,7	8,8	5,5	-	-	-	-	-	-
	Транспорт, складское хозяйство и связь	6,8	3,4	3,9	1,6	3,4	2,9	-	-	-	-	-	-
1990	Сфера услуг, включая энергетику, водное хозяйство, строительство, транспорт	-	44,0	40,0	48,0	37,0	45,0	46,0	58,0	51,0	-	70,0	48,0
1999	Строительство, энергетика, водообеспечение	6,5	6,4	9,5	3,0	10,6	3,8	7,0	6,1	3,8	4,5	10,2	4,3
	Транспорт и связь	7,7	4,4	6,6	5,6	7,2	7,4	8,7	14,6	11,1	10,9	3,1	12,7
2002	Сфера услуг, включая энергетику, водное хозяйство, строительство, транспорт	-	-	-	-	-	-	-	-	24,9	-	80,4	-
	Энергетика, водное хозяйство, строительство, транспорт	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	-
2003	Сфера услуг, включая энергетику, водное хозяйство, строительство, транспорт	66,0	28,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53,0
	Энергетика, водное хозяйство, строительство, транспорт	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,7
2004	Сфера услуг, включая энергетику, водное хозяйство, строительство, транспорт	-	-	-	43,9	-	40,8	-	78,9	-	-	-	-
	Энергетика, водное хозяйство, строительство, транспорт	-	-	-	8,4	-	9,7	-	20,7	-	-	-	-
2005	Сфера услуг, включая энергетику, водное хозяйство, строительство, транспорт	-	-	39,0	-	44,0	-	-	-	-	49,2	-	-
	Энергетика, водное хозяйство, строительство, транспорт	-	-	9,0	-	6,2	-	-	-	-	17,6	-	-
2006	Сфера услуг, включая энергетику, водное хозяйство, строительство, транспорт	-	-	-	-	-	-	53,1	-	-	-	-	-
	Энергетика, водное хозяйство, строительство, транспорт	-	-	-	-	-	-	19,6	-	-	-	-	-

Рассчитано и составлено по: World Bank: World Development Indicators, 2001; World Development report, 2001; IMF: World Economic Outlook, 2000; International Financial Statistics, 2000; Arab Fund: Unified Arab Economic Report, 2000; The Arab Monetary Fund, National Accounts for Arab States, various issues; Bahrain and the Gulf: past perspective and alternative futures. Jeffrey B. Nugent, Theodore H. Thomas. London, Croom Helm. 1985, pp.200-201; 120; 105, 2007 г., с. 366, 495, 627, 664, 727, 874, 982, 1054, 1260; 129, 2005 г., с. 342-355; 135; www.boozallen.com

**Распределение займов АФЭСР по секторам производственной
инфраструктуры стран Ближнего Востока, 1974-2008 (млн кув. дин.)**

	Транспорт	Телекоммуни- кации	Энергетика и электро- снабжение	Водоснабжение и канализацион- ные системы
Бахрейн	50,5	6,0	54,0	36,0
Оман	158,5	3,0	22,0	45,0
Египет	73,0	-	470,4	101,0
Иордания	36,6	6,0	193,9	8,8
Ирак	-	5,0	8,5	-
Йемен	214,9	8,9	147,9	97,6
Ливан	83,0	-	115,5	52,0
Сирия	53,0	60,7	253,0	47,5
Итого	669,5	89,6	1 265,2	387,9

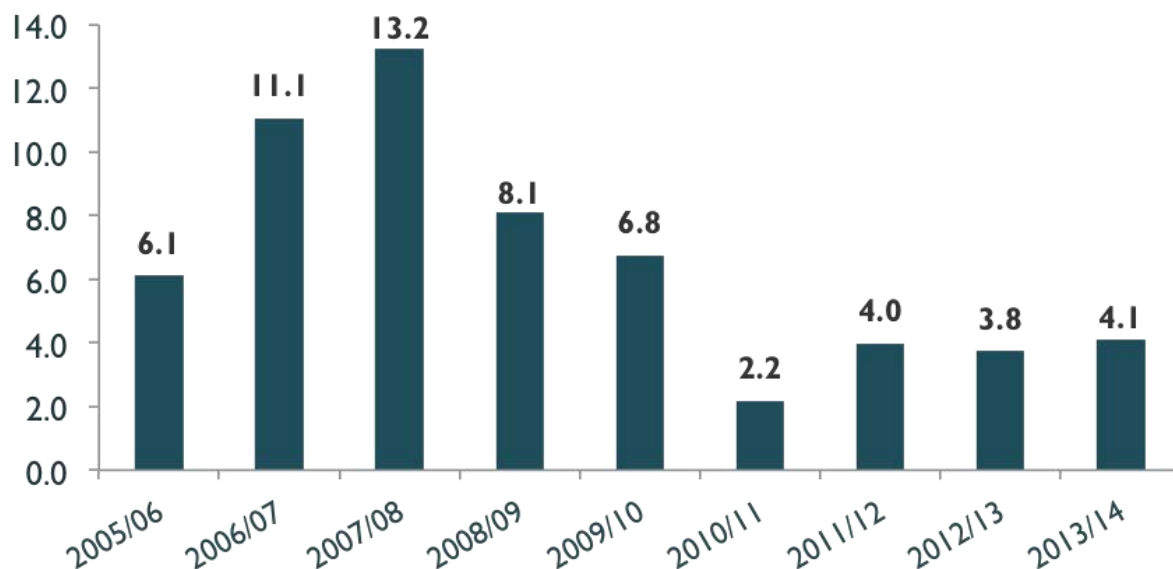
Источник: Арабский фонд социально-экономического развития. Годовой отчет 2008. Эль-Кувейт
Источник: Арабский фонд социально-экономического развития. Годовой отчет 2008. Эль-Кувейт. 2008

**Количество объектов производственной инфраструктуры, созданных с
финансовой поддержкой АФЭСР, 1974-2008**

	Инфраструктурные проекты	Всего проектов	Доля инфраструктурных проектов, %
Бахрейн	14	18	77,8
Оман	23	23	100,0
Египет	30	45	66,7
Иордания	26	41	63,4
Ирак	4	10	40,0
Йемен	60	85	70,6
Ливан	17	24	70,8
Сирия	35	46	76,1

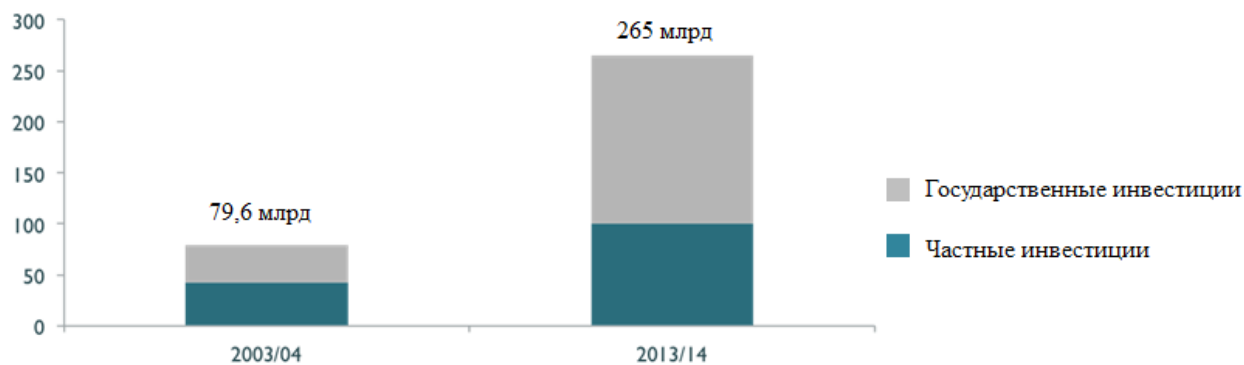
Рассчитано: Арабский фонд социально-экономического развития. Годовой отчет 2008. Эль-Кувейт Источник: Арабский фонд социально-экономического развития. Годовой отчет 2008. Эль-Кувейт. 2008, с.64-92

Прямые иностранные инвестиции в экономику Египта (млрд долл. США)



Источник: Центральный Банк Египта; Dcode EFC (Economic and Financial Consulting) - <http://dcodeefc.com/decoding-the-egyptian-economy/>

Государственные и частные капиталовложения в экономику Египта (млрд ег. фунтов)



Источник: Министерство планирования Египта; Dcode EFC (Economic and Financial Consulting) - <http://dcodeefc.com/decoding-the-egyptian-economy/>

**Динамика государственных расходов на информационные и
коммуникационные технологии в расчете на 1 чел. в отдельных
странах Ближнего Востока, 2000-2005 гг.**

	2000	2003	2005
Капиталоизбыточные страны			
КСА	217	236	302
Кувейт	294	319	437
ОАЭ	726	731	1 028
Капиталодефицитные страны			
Египет	16	12	18
Иордания	153	160	195

Составлено по: www.nationmaster.com; World Development Indicators database

**Число абонентов фиксированной и мобильной связи в расчете на 1000
чел. в странах Ближнего Востока, 1975-2012 гг.**

	1975	1985	1995	2005	2012
Капиталоизбыточные страны					
Бахрейн	52	168	288	1 301	1 832
Катар	72	164**	269	1 135	1 426
КСА	-	-	94	740	2 043
Кувейт	88	130	277	1 140	1 857
ОАЭ	-	156	332	1 273	1 709
Оман	4	27	82	623	1 684
Капиталодефицитные страны					
Египет	9	18	45	325	1 305
Иордания	21*	56	79	696	1 490
Ирак	-	29	30	96	141
Йемен	-	7	13	157	628
Ливан	-	124	179	554	1 102
Сирия	17	41	65	308	774

Примечание: * - в 1977 г.;** - в 1981 г.;

Составлено по: www.nationmaster.com; World Development Indicators database

Динамика инвестиций частного капитала в телекоммуникационную сферу в расчете на 1000 долл. ВВП, долл.

	1985	1995	2002	2005
Капиталоизбыточные страны				
КСА	39	28	21	17*
Оман	104	75	51	43*
Капиталоедефицитные страны				
Египет	43	25	3	18
Иордания	8	2	15	11
Ирак	9	41	22	-
Йемен	2	4	4	1
Ливан	15	4	2	-
Сирия	9	14	2	6

Примечание: * - в 2004 г.;

Составлено по: www.nationmaster.com; World Development Indicators database

Производство электроэнергии на душу населения в странах Ближнего Востока, 2001-2012 гг. (кВт-ч)

	2001	2004	2007	2012
Капиталоизбыточные страны				
Бахрейн	9 135	10 888	12 483*	9 748
Катар	14 419	15 960	17 413*	16 372
КСА	5 794	6 888	6 488	8 645
Кувейт	13 841	16 413	17 215*	17 253
ОАЭ	10 819	11 462	13 536*	11 281
Оман	3 752	5 655	4 237	6 769
Капиталодефицитные страны				
Египет	1 096	1 262	1 447*	1 810
Иордания	1 441	1 593	1 945*	2 532
Ирак	-	1 215**	1 219	1 769
Йемен	162	200	231*	249
Ливан	1 760	2 462	2 161*	3 151
Сирия	1 348	1 733**	1 808	1 353

Примечание: * - в 2006 г.; ** - в 2005 г.;

Составлено по: www.nationmaster.com; CIA World Factbook 2003-2008;

www.knoema.ru