

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

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2016

Работа выполнена в
Центре изучения стран Северной Африки и Африканского Рога
ФГБУН Институт Африки РАН

Научный руководитель: **ТКАЧЕНКО Александр Алексеевич**, к.э.н.,
заведующий Центром изучения стран
Северной Африки и Африканского Рога
ФГБУН ИАфр РАН, член Научного совета
РАН по проблемам Африки

Официальные оппоненты: **ЖУКОВ Станислав Вячеславович**, д.э.н.,
профессор, руководитель Центра
энергетических исследований ФГБУН
ИМЭМО РАН имени Е.М.Примакова,
профессор Кафедры мировой экономики и
энергетической политики РГУ нефти и газа
(НИУ) имени И.М. Губкина

СИМОНЯН Левон Ашотович, к.э.н.,
руководитель группы анализа розничных
продаж АО «БАЙЕР»

Ведущая организация: **МГИМО МИД России**

Защита состоится «__» _____ 20__ года в _____ на заседании
диссертационного совета Д 002.030.01, созданного на базе ФГБУН Институт
Африки РАН, 123001, г. Москва, ул. Спиридоновка, д. 30/1.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте
(www.inafran.ru) ФГБУН Институт Африки РАН.

Автореферат разослан «__» _____ 2016 г.

Ученый секретарь
Диссертационного совета, к.э.н., доцент

А.Л.САПУНЦОВ

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

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.

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

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.

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, ССАППЗ, 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 капиталододефицитных (Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Ливан и Сирия), так и в капиталозыбыточных (Бахрейн, Катар, Кувейт, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия);²

² Под «капиталододефицитными» 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 «капиталозыбыточных» 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.

- 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 необходимостью 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 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.

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.

³ Под Интернет-экономикой подразумевается ведение бизнеса на рынках, инфраструктура которых основана на Интернет-связи и Всемирной Паутине. Интернет-экономика отличается от традиционной торговли характером и скоростью связи, большей сегментацией рынка, экономией издержек на дистрибуцию и принципами ценообразования.

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

3. Доказано, что в целом национальная политика развития отрасли в капиталододефицитных 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 капиталододефицитных 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 арабские 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 капиталоизбыточными 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.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В первой главе «Социально-экономические сдвиги и развитие инфраструктурного комплекса в регионе» рассматриваются основные тенденции экономического развития региона в период с 1974 г. до 2015 г., а также место и роль ближневосточных стран в системе международного разделения труда.

Положение стран Ближнего Востока в системе МРТ за последние сорок лет не претерпело радикальных изменений. Хотя здесь есть видимые сдвиги, которые выразились в росте экспорта энергоресурсов, капиталов (капиталоизбыточные страны), отдельных видов услуг, трудовой миграции (капиталододефицитные страны). Произошедшие изменения, общие для обеих групп стран, стали следствием в одних случаях замедленного, в других - динамичного экономического развития. Однако одно это неспособно сделать из ближневосточных стран равноправных и полноценных партнеров Запада, особенно ЕС, и устранить перекос в отношениях Ближнего Востока с промышленно-развитыми государствами, которые остаются на позициях руководителя и сохраняют подчиненное положение ближневосточной стороны, признавая за ней функцию младшего партнера, зависимого по многим показателям. Вместе с тем, сохраняющиеся между странами рассматриваемого региона различия предопределили заметную дифференциацию, как по масштабам, так и по глубине социально-экономических изменений, сохранив страновые особенности. При этом ресурсный характер экономик обеих групп государств не преодолен в силу объективных причин и факторов фундаментального характера. Проблема диверсификации структуры национальных экономик не утрачивает свою остроту, особенно заметную в периоды депрессивного состояния мировых цен на энергоносители, и сохраняет свою исключительную актуальность и в конце первого десятилетия – начале второго десятилетия XXI в. как в капиталоизбыточных, так и в капиталододефицитных странах Ближнего Востока.

Место региона в МРТ предопределено всем характером его предшествующего развития, а также экономической ситуацией в мире. Эта последняя закрепляет неравенство слабых субъектов международной экономической деятельности и препятствует повышению их мирового рейтинга, ограничивая их претензии до тех пор, по крайней мере, пока они не проведут структурную перестройку экономики и не выстроят более прогрессивную модель производственных и общественных отношений, открывающую доступ, по западным меркам, к кругу государств, давно вступивших в эпоху современного экономического роста.

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 капиталододефицитных 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 ставит вопрос о дальнейшем наращивании инфраструктуры, выходящей за пределы удовлетворения потребностей местного населения. Поэтому малые государства-экспортеры углеводородов 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 интегрирующей их в мировое хозяйство.

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 развития народных хозяйств ближневосточным государствам требуются значительные инвестиции в инфраструктурное обустройство. Для капиталододефицитных стран размер инвестиций должен составлять или быть выше 3-4% национального ВВП, для капиталозбыточных – 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%.⁴

⁴ IFC Economic Notes [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/054be8804db753a6843aa4ab7d7326c0/INR+Note+1+-+The+Impact+of+Infrastructure+on+Growth.pdf?MOD=AJPERES> (15.06.2016)

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, включая государства Персидского залива, 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 Эмиратах были приостановлены или отменены строительные и инфраструктурные проекты на сумму 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 капиталоемких 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).

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 жилищного строительства. 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.⁵

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).⁶

Таким образом, в условиях дефицита природно-сырьевых (исключение составляют углеводороды), водных и земельных (агроклиматических, сельскохозяйственных) ресурсов, в разные периоды развития мировой экономики в обеих группах стран акцент в стратегии экономического роста делается на формирование современной производственной инфраструктуры, которая рассматривается в качестве эффективного средства ускорения экономического развития и углубления мирохозяйственных связей.

Во **второй главе** «Проблема инфраструктурного строительства в капиталододефицитных странах» исследуется влияние производственной инфраструктуры на экономическое развитие группы ближневосточных стран, включающей Египет, Сирию, Иорданию, Ливан, Йемен, а также Ирак, их национальная политика в области инфраструктурного строительства, включая перспективные программы формирования современных звеньев отрасли, рассчитанные до 2020 г.

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 текущей инфраструктурной составляющей в странах региона относительно других государств.

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	85	3,3	103	3,0	70	3,6	139	2,2

⁵ The MEED view of the GCC construction market 2010 [Электронный ресурс]. URL: <http://de.slideshare.net/meeddubai1/the-meed-view-of-the-gcc-construction-market-2010> (15.06.2016)

⁶ New projects in the Middle East (Dubai Expo 2020 and beyond) [Электронный ресурс] URL: <http://de.slideshare.net/mobile/GrupoRLD/conferencia-de-julian-herbert-meed> (15.06.2016)

инфраструктура**								
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	122	114	80,6	31	142	127	69
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: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/rankings>

Производственная инфраструктура в группе финансоводефицитных стран рассматривается в качестве существенной предпосылки устойчивого экономического и социального развития. Это, видимо, можно считать основной задачей, которая поставлена перед инфраструктурным строительством и 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» (Dhamaan Investment Attractiveness Index), который формируется «Арабской корпорацией по гарантиям инвестиционной деятельности и экспортного кредитования» (Arab Investment and Export Credit Guarantee Corporation) для рассматриваемых стран, а также индекса «качество предпринимательской среды» такого авторитетного института, как Всемирный банк.⁷⁸ Осознавая

⁷ MENA-OECD Investment Programme [Электронный ресурс]. URL: https://www.oecd.org/mena/competitiveness/Draft%20Note_FDI%20trends%20in%20MENA_Dec.%202014.pdf (15.06.2016)

⁸ Doing Business 2015, 12th edition, World Bank Group Report [Электронный ресурс]. URL: <http://www.doingbusiness.org/~media/GIAWB/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB15-Chapters/DB15-Report-Overview.pdf> (15.06.2016)

это, капиталодефицитные 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 ещё связанную с преодолением «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 Ближнего Востока транспортные сети, линии коммуникаций и связи.

Представленные в работе обобщения и наблюдения являются в определенной мере универсальными для исследуемого региона. Они показывают, что состояние и развитие производственной инфраструктуры в капиталодефицитных странах в рассматриваемый период характеризуется противоречивыми тенденциями:

- в большинстве капиталодефицитных 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 относительно медленно, поэтому на экономическом пространстве государств остаются места, не заполненные объектами, 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 исследуемым 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 взвешенной национальной политике в этой сфере экономики на протяжении последних десятилетий. Ее составляющими остаются реформа собственности и управления объектами производственной инфраструктуры, ставшие частью масштабных прорыночных преобразований; привлечение, наряду с государственными, значительных ресурсов – финансовых, технических, управленческих – со стороны иностранных инвесторов и местного частного сектора;

- 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 регулирующую роль государства с приватизацией объектов или партнерством с местным частным или иностранным капиталом в целях демополизации отдельных звеньев отрасли;

- 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 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 развитии рассматриваемых стран;

- особенно остро стоит проблема восстановления 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 с перспективой превращения в мощный фактор стимулирования экономического роста и развития мирохозяйственных связей.

Такая задача ставится, но в рассматриваемой группе стран она реализуется в лучшем случае в виде отдельных проектов из-за невозможности сконцентрировать капиталы и материальные ресурсы по месту и времени. Элементная база современной инфраструктуры пока существует более в очаговом варианте, что в определенной степени препятствует становлению зрелых внутривозрастных и межотраслевых связей. Фронтальное обустройство территорий в инфраструктурном отношении по причине дефицита ресурсов остается отдаленной целью. Это – серьезное препятствие, которое еще долго будет сказываться на темпах хозяйственного подъема в рассматриваемых странах и возможностях противостоять вызовам, стоящим перед государствами, не добившихся сбалансированного экономического роста.

В третьей главе «Проблема инфраструктурного обустройства в капиталозбыточных странах в ракурсе ведущих тенденций развития национального и мирового хозяйства» анализируются практические мероприятия в государствах Персидского залива по созданию объектов инфраструктуры, а также характерные черты и особенности подходов государств региона к формированию региональных систем и различных

сегментов производственной инфраструктуры. О текущем состоянии отрасли позволяют судить данные следующей таблицы.

Группа капиталозбыточных 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*
Производственная инфраструктура, в т.ч.	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: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/rankings>

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, прежде всего обслуживающих такие растущие отрасли экономики, как разработка, переработка и экспорт углеводородов, производство продовольствия, торговля, банковская деятельность, сфера услуг, транспортные перевозки, индустрия туризма. Эксперты справедливо рассматривают широкомасштабное развитие производственной инфраструктуры в качестве необходимой предпосылки к дальнейшему ускорению роста экономик стран-экспортеров углеводородов Ближнего Востока.

Достигнутые высокие показатели развития отрасли в рассматриваемой группе государств 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.

Однако, несмотря на внушительный прогресс, достигнутый в отрасли капиталозыбыточными странами региона, перед ними в текущем столетии стоят серьезные задачи поддержания инфраструктурного хозяйства на уровне, отвечающем потребностям национальных экономик в диверсификации их деятельности за счет новых отраслей (индустрия туризма, банковская сфера, торговля), которые получили развитие в последней трети XX – начале XXI вв.

Решение этих задач во многом будет опираться на тенденции, сложившиеся в сфере формирования современной инфраструктуры в этих странах в последний период. Они, скорее всего, будут стремиться поддерживать опережающие темпы развития отрасли, используя для этого созданный задел. Хотя невозможно исключить и ситуацию, при которой сверхнормативные «излишки» инфраструктуры, созданные с запасом на будущее, не будут расширяться, как минимум, до тех пор, пока не будут полностью востребованы.

В целом же, можно сделать некоторые обоснованные наблюдения, которые свидетельствуют о значении, придаваемом инфраструктуре как важной составляющей части производительных сил в капиталоизбыточных странах. По существу, последние 40 лет – это процесс непрерывного совершенствования и укрепления инфраструктуры во всех ее видах. Практически все вместе эти государства и каждое в отдельности ведут активную и целенаправленную политику в области формирования современной инфраструктуры, чтобы добиваться одновременного и согласованного по месту обустройства экономического пространства с точки зрения создания на нем комплекса вспомогательных объектов, поддерживающих экономический рост и укрепляющих внешнеэкономические связи. Эти страны в ходе практической деятельности создают весьма продвинутую и диверсифицированную инфраструктурную сеть, расширяя ее за счет новых элементов и целых блоков объектов и предприятий, гарантирующих не только повышенный уровень жизнеобеспечения экономики государств Персидского залива, но и создавая условия для экологически чистого развития, что соответствует утвердившемуся в мире пониманию смысла устойчивого развития.

В политике, проводимой в области инфраструктуры, сочетаются не только стремление улучшить физические параметры отрасли, но и намерение качественно изменить ее социальную природу и повысить эффективность управления и функционирования в процессе приватизации основных ее сегментов в свете все более отчетливого курса на внедрение принципов рыночной экономики в хозяйственную жизнь государств Залива. Такой обобщенный и гармонизированный подход к проблемам развития инфраструктуры, общая трактовка ее значимости и видение ее в системе современных экономических представлений как одной из фундаментальных опор развития всего комплекса производственных сил региона позволяет правящим режимам добиваться существенных успехов. Причем не только на этапе текущего строительства отрасли, но и на некоторых направлениях опережать требования роста или, по крайней мере, соответствовать им в степени, обеспечивающей успех в гомогенизации экономического пространства как предпосылки к глубокой интеграции.

Экономическое сотрудничество между странами Ближнего Востока развивается уже более полувека, материализуясь в той или иной степени на отдельных направлениях и обретая более современные формы. Оно строится как на коллективной, многосторонней, так и на двусторонней основе. Различные формы взаимодействия, порой, дополняют друг друга, стимулируя рост межстрановых связей, постепенно, особенно в последние два-три десятилетия, приобретая некоторые черты экономической и политической интеграции. Интеграционные межгосударственные связи зародились и получили развитие, хотя и в разной степени, в рамках ЛАГ, ССАГПЗ, Союза арабского Магриба (САМ), Общеарабской зоны свободной торговли (АФТА). Сложилась и действует на протяжении более полувека Организация стран-экспортеров нефти (ОПЕК), костяк которой составляют

ближневосточные страны, и Организация арабских государств-экспортеров нефти (ОАПЕК).

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, сложившиеся в регионе еще в прошлом. Свидетельством этого являются сохраняющиеся весьма невысокие уровни межарабской торговли, взаимных инвестиций, сравнительно узкие масштабы кооперационных связей в промышленности и сельском хозяйстве, в сфере услуг. Заметно лучше дело обстоит в зоне Персидского залива, где ССАГПЗ достиг несомненных успехов в становлении интеграционного сообщества как союза экономического, политического, включая военно-политический, а также в деле реализации интеграционных проектов на основе участия двух-трех-четырёх государств региона. Также относительно успешно складывается торгово-экономическое сотрудничество государств региона с промышленно развитыми странами, в том числе государствами - членами ЕС, США, Японией, «азиатскими тиграми». Устранение существующих барьеров во взаимной торговле в ССАГПЗ в виде высоких таможенных пошлин должно повысить конкурентоспособность товаров из стран-участниц по сравнению с товарами из промышленно развитых государств.

Относительно продолжительная фаза роста мировых цен на энергоносители (до момента начала кризиса) и, как следствие этого, резкое увеличение притока нефтедолларов позволили странам-экспортерам энергоресурсов направлять средства на программы экономического развития, включая интеграционные проекты в области производственной инфраструктуры. Среди них основное место занимают телекоммуникации, нефтегазовые объекты (нефте- газопроводы, танкеры – нефтевозы и газозы, НПЗ), а также автодороги, гражданская авиация, энергетические предприятия, железнодорожное сообщение. Рост наблюдается и в других сферах. Это, в частности, природоохранные объекты, складское хозяйство, ирригационные проекты, зернохранилища и многие другие.

Учитывая возможность перехода интеграционных процессов в новое качество, а также основные тенденции хозяйственного развития стран ССАГПЗ в начале XXI в., можно 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 числа объектов производственной инфраструктуры интеграционного значения, прежде всего железнодорожных сообщений, энергоснабжения, а в более отдаленной перспективе - водоснабжения и других.

В любом случае инфраструктурное строительство является необходимым условием дальнейшего развития ближневосточных стран как капиталоемких, так и капиталозбыточных. Однако можно ожидать,

что сохранится определенный разрыв между двумя этими группами по состоянию и полноте инфраструктуры. В долгосрочной перспективе 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 касается выравнивания темпов развития, физическое же наполнение отрасли будет существенно различаться.

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

В Заключении подводятся основные итоги исследования процессов формирования производственной инфраструктуры на Ближнем Востоке в конце XX - начале XXI вв., влияния отрасли на укрепление мирохозяйственных связей и развитие национальных хозяйств рассматриваемых стран.

III. ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

1. Место и роль особых экономических зон в экономике стран Персидского залива// Современная экономика: проблемы и решения. 2016, № 5 (77), (0,7 а.л.).
2. Перспективы развития аэропортового хозяйства в странах Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива// Современная экономика: проблемы и решения. 2014, № 09 (57), (0,42 а.л.).
3. Возобновляемые источники энергии как фактор развития стран Ближнего Востока и Северной Африки// Современная экономика: проблемы и решения. 2014, № 08 (56), (0,53 а.л.).
4. Сирия возлагает надежды на железнодорожный транспорт как средство закрепления в системе МРТ// <http://journal-neo.com/?q=ru/node/2301>. М., 2010 (0,12 а.л.).
5. Свободные зоны в странах Персидского залива// <http://journal-neo.com/?q=ru/node/2316>. М., 2010 (0,14 а.л.).
6. Состояние коммуникационного сектора в арабских нефтеэкспортерах Персидского залива// <http://journal-neo.com/?q=ru/node/2318>. М., 2010 (0,14 а.л.).
7. Строительный сектор в арабских государствах Персидского залива// <http://journal-neo.com/?q=ru/node/2320>. М., 2010 (0,16 а.л.).
8. Место производственной инфраструктуры в стратегиях развития арабских стран// <http://journal-neo.com/?q=ru/node/2299>. М., 2010 (0,13 а.л.).
9. Энергетика стран Персидского залива как многофакторное условие развития// Восточная аналитика. М., 2010, №3 (0,35 а.л.).
10. Развитие производственной инфраструктуры как фактор межарабской интеграции// Ближний Восток и современность. М., 2008, №34 (0,5 а.л.).
11. Ближневосточная экономика: цифры и факты // Азия и Африка сегодня. М., 2008, №7 (0,3 а.л.).
12. «Обновленное лицо» ближневосточной экономики. Позитивные перемены в производственной инфраструктуре региона// Вопросы истории, историографии, экономики: сборник аспирантских статей. М., 2008 (0,3 а.л.).
13. Производственная инфраструктура в странах Ближнего Востока//Ближний Восток и современность. М., 2007, №31 (0,5 а.л.).