**Реферат: Развитие транспортного сектора в экономике АРЕ**

В Египте быстро растет потребность в транспортных услугах. Это объясняется изменениями во многих областях жизни. Осваиваются новые, ранее необжитые территории. Быстро растет население. Строятся новые города. Расширяется сфера туризма. Крепнут региональные экономические связи Египта с соседними странами, а также с Америкой, Европой, Китаем и другими развитыми и растущими мировыми центрами.

Основным затруднением в создании транспортной инфраструктуры считается решение финансовых проблем, что делает чрезвычайно насущной задачей привлечение иностранных капиталовложений. Помимо обустройства транспортной инфраструктуры, необходимы средства для субсидирования цен и создания возможностей бедным слоям населения пользоваться средствами транспорта. В особенно трудном положении находятся сельскохозяйственные рабочие, бродячие торговцы и другие люди, жизнь и работа которых связаны с частой переменой места. Государственного транспорта для этого не хватает и людям приходится прибегать к услугам частного транспорта: такси, микроавтобусов и т.п.

За последние полвека замедляется рост не только государственного общественного автомобильного транспорта, но и железных дорог. Развитие железнодорожной сети значительно уступает по темпам роста автомобильному транспорту. На ввоз автомобилей ассигнуются крупные средства. Все производимое в Египте топливо поэтому полностью расходуется, приходится прибегать к его импорту. Рост цен на топливо ведет к повышению цен на предметы потребления и услуги. Возникает необходимость замены на железных дорогах минерального топлива электричеством с использованием в этих целях перспективных запасов природного газа. Все это требует серьезных расходов. В связи с этим оживленно обсуждается вопрос каким должен быть транспорт: государственным или частным. На этот вопрос нет определенного ответа: государство сейчас не может обойтись без услуг со стороны частного сектора, но последний не в состоянии обойтись без государственных инвестиций в выполнение строительных и других крупных транспортных проектов, замену и обновление подвижного состава.

Некоторые эксперты полагают, что наступило время отделить собственность от управления и приступить к приватизации транспорта, находящегося в собственности государства, как того требуют законы рыночной экономики. Однако приходится констатировать, что сейчас это нереально и что для решения транспортных задач без финансовой поддержки и административного контроля со стороны государства не обойтись. Трудно также представить себе возможность осуществления многих проектов с использованием только внутренних ресурсов, не прибегая к помощи из-за рубежа, например, к использованию схемы БОТ (строительство, управление, трансферт), на десятилетия отдающей построенный объект в пользование иностранным подрядчикам и инвесторам.

Отказ от повышения цен на транспортные услуги или хотя бы от фиксации цен на них является необходимым условием предоставлений малообеспеченным слоям населения возможности пользоваться услугами общественного транспорта. Очевидно, что государство вынуждено в этом случае выделять субсидии за счет бюджета или же отказываться от проведения модернизации транспорта или хотя бы от сохранения его в нынешнем состоянии. Так или иначе, аналитики сходятся в мысли о том, что субсидии на проезд и провоз грузов по железным дорогам нужно постепенно отменять, чтобы обеспечить расширение, модернизацию и техническое совершенствование средств транспорта1.

Одной из главных проблем египетского транспорта считается привлечение прямых иностранных инвестиций. Инвестиционный климат, однако, требует улучшения путем усовершенствования системы законодательства, борьбы с бюрократией, устранения перегибов в таможенной и налоговой политике. Египетские предприниматели сознают, что процесс привлечения инвестиций труден и сложен, особенно в стране, где из-за строгого соблюдения традиций сохраняются стойкие помехи инвестированию, которые трудно устранять. Многие предприниматели убеждены, что бизнес не должен ослаблять и тем более разрывать связи с государством. Это преждевременно, поскольку частный сектор еще слаб, хотя будущее принадлежит бизнесменам. Специалисты уверены, что дело не только в привлечении финансовых средств, но и в правильном их применении. При оказании транспортных услуг важно также использовать опыт возглавляемого Садатом Инвестиционного предприятия, обслуживающего морской транспорт в сотрудничестве с иностранными компаниями, прежде всего с китайской компанией «Коско», привлеченной уникальным географическим положением Египта на стыке трех континентов и Суэцким каналом.

Китайцы считают Египет, в силу его географического положения, важной базой ремонта и обслуживания морских судов, учитывая в особенности большое количество кораблей, проходящих через Суэцкий канал2.

Во время последнего визита в Китай египетской делегации во главе с министром транспорта была достигнута договоренность о привлечении китайских инвестиций. В сотрудничестве с китайской компанией намечается построить в порту Порт-Саид Восток контейнерный причал. В случае благоприятного завершения переговоров, китайские компании инвестируют 300 млн. долл. в оборудование этого порта. Во время визита обсуждалось также сотрудничество в области железнодорожного транспорта. Результатом этих встреч может стать создание совместной компании по переносу в Египет китайских железнодорожных технологий.

Транспорт, наряду с энергетикой и телекоммуникациями, – один из секторов, где наиболее часто фиксируется иностранное участие в финансировании строительства объектов производственной инфраструктуры на условиях БОТ (строительство, управление, трансферт). На рубеже прошлого и нынешнего веков, однако, использование этой схемы было затруднено обесценением египетского фунта. Местные заказчики заключают с иностранной компанией контракт на пользование последней объектом на весьма продолжительный срок в оплату за оказанные услуги. При этом заказчики вынуждены покупать на местном рынке доллары по все более невыгодному для них курсу. Однако потребность в средствах для модернизации транспорта, строительства железных и шоссейных дорог, морских, речных портов, аэродромов и других объектов транспортной инфраструктуры, настолько велика, что спрос на услуги по схеме БОТ сократился в транспортном секторе гораздо меньше, чем в энергетике и в телекоммуникациях3.

Грузовые перевозки по видам транспорта распределялись в 2001г. следующим образом: автомобильные – 88%, речные – 8,1%, железнодорожные – 2,1% (по некоторым другим источникам, – 7%)4. Оставшаяся небольшая доля приходилась, очевидно, на авиационный транспорт.

Сведений о перевозке на грузовом автотранспорте опубликовано недостаточно. До периода экономического спада 1991–1998 гг. рынок поглощал ежегодно около 2 тыс. грузовых машин, в 2004 г. их поступило лишь 150. В том же году правительство снизило импортную пошлину на ввоз грузовиков с 44% плюс 10-процентный налог с продаж до 5 процентов. В результате поставки возросли, а объем грузовых автомобильных перевозок заметно расширился5.

Полвека назад автомобильные пассажирские перевозки осуществлялись в основном автобусами. В 50-х годах прошлого столетия весь автобусный парк перешел в руки государства. С 1992 по 1996 гг., когда цены на нефть по сравнению с предыдущим десятилетием заметно снизились, экономическое положение в стране ухудшилось и у государства все чаще не оказывалось средств на ремонт, замену и обновление автобусного парка. Такое положение продолжалось до конца столетия, когда он начал пополняться ежегодно более чем сотней машин. Срок эксплуатации автобуса в Египте составляет пять лет. Для компенсации ущерба от выбытия автобусов государство разрешило пассажирские перевозки частным фирмам. Потребность в таких перевозках особенно сильно ощущается в районе Каира, где в последние годы появилось много городов-спутников таких, как Убур, Шурук, Бадр, 6-го октября, Амаль по дороге в Суэц. При этом маршруты государственных автобусов туда не проложены6. Частным компаниям разрешается использовать не крупные автобусы, а современные микроавтобусы вместимостью до 26 пассажиров. Твердые цены на билеты не устанавливаются, чтобы создать возможность для конкуренции. Цена билета может колебаться от 0,5 до 1 ег. ф. В целом частные компании остаются под жестким контролем государственного транспортного холдинга7.

В 2004 г. в автобусных парках числились сотни машин, срок эксплуатации которых истек. На их замену и обновление требовалось, в ценах 1998 г., средства в размере 3,2 млрд. ег. ф., что составляло огромную сумму. Раньше министерство аккумулировало ее, помимо перечислений из бюджета, с прибыльных государственных компаний, но такие возможности все более сужались из-за приватизации. Поступления от амортизации оборудования четырех государственных автобусных компаний на середину 2002 г. способны были покрыть лишь половину требуемой суммы, остальное нужно было мобилизовывать из бюджета и доходов успешных и оставшихся неприватизированными компаний. В целях экономии государство слило в апреле 2005 г. государственные автобусные компании «Центральная Дельта» и «Западная Дельта» в одну структуру, способную перевозить до 90 млн. пассажиров в год8.

Почти половину пассажиров Большого Каира перевозят частники на легковых такси и микроавтобусах. Число их маршрутов увеличилось со 123 в 1985 г. до 480 в 2000 г., или на 233%, а число машин за то же время возросло с 14 тыс. до 19,4 тысяч или на 40%. Число ежедневных рейсов выросло на 400%9. По существу, частные такси выполняют основную работу по перевозке городских пассажиров и все больше заполняют улицы. Число их пассажиров возросло с 1,3 млн. чел. в 1985 г. до 6,5 млн. в 2000 г. с ежегодным увеличением примерно на 10%. При таком темпе роста можно ожидать, что в 2010 г. услугами такси будут пользоваться 16 млн. чел., а таксопарк увеличится с 14 тыс. до 48 тыс. машин, хотя, возможно, прокладка третьей линии каирского метро снизит этот рост10. Во всяком случае предполагается, что доля пассажиров такси в общем числе их в Большом Каире сократится с 52% в 2002 г. до 21% в 2022 г.

Мест для парковки на улицах остается все меньше. Машины все чаще занимают тротуары и проезжую часть улицы. В качестве выхода из положения власти видят строительство многоэтажных гаражей, однако многие эксперты считают такой выход нерентабельным из-за его дороговизны. Между тем, есть опасение, что спрос на парковочные места из-за увеличения числа частных машин на городских улицах возрастет к 2022 г. до 650 тыс., тогда как сейчас парковки могут вместить только 207,5 тыс.

Во всем Египте число частных автовладельцев на тысячу жителей возросло с 18 в 1992 г. до 25 чел. в 2001 г., или на 3,7% в год. Статистика по Большому Каиру свидетельствует о более чем 7 тыс. дорожно-транспортных происшествиях в 2004 г. На каждую тысячу машин, участвующих в дорожном движении, приходится 4,8 ДТП. Удлинение линии каирского метро, возможно, частично облегчит эту проблему. Третья линия в 2022 г. поможет сократить число ДТП на 970 в год, или на 13,5%11.

Специальная комиссия, изучавшая положение в сфере транспорта в районе Большого Каира, отмечала в 2000 г., что экономика Египта ежегодно несет убытки в размере 1,5 млрд. ег. ф. из-за потерь времени, больших расходов на обслуживание пассажиропотоков и затрудненного движения на улицах. В отчете Всемирного банка за 2000 г. говорилось, то Египет ежегодно теряет 400 млн. долл. из-за бесполезной траты времени и увеличения себестоимости использования наземных видов транспорта в результате задержек в заторах и пробках12. Надежды, как отмечалось, возлагаются на третью линию метро, которая в 2022 г. должна будет перевозить 2,2 млн. пассажиров в день (что равноценно вводу в строй 1930 автобусов)13, т.е. такое их число, которое перемещается в настоящее время государственной транспортной компанией Каира.

Каирское метро и его будущее – объект повышенного общественного внимания. Каир нуждается в расширении сети общественного транспорта прежде всего из-за быстрого роста его населения. Сейчас в городе насчитывается 17 млн. жителей и к 2022 г. это число может возрасти до 21 млн. чел. Метро сейчас способно перевозить 40–90 тыс. чел. в час со скоростью 50–60 км в час, чего не может обеспечить наземный транспорт. Первая его линия, связывающая районы Эль-Марг и Хелуан, имеет протяженность 44 км и способна перевозить 1,4 млн. пассажиров в день. Вторая линия между пунктами Шубра эль-Хайма и Эль-Муниб длиной 21,5 км перевозит ежедневно 1,6 млн. человек. Вместе обе линии ежедневно перемещают 15% совокупного пассажиропотока. Расширение каирского метро предполагается путем проведения третьей его линии через весь город с запада на восток длиной 34 км от района Эмбаба до Каирского международного аэропорта. На линии будут 29 станций. Пропускная способность – более 3 млн. пассажиров в день. Выполнение проекта сэкономит бюджету 2,7 млрд. ег. ф. в год и даст прибыль на капиталовложения в размере 17%. Третья линия обеспечит дополнительную связь между станциями первой и второй линий. Она поможет сократить использование частных микроавтобусов, улучшит городскую экологию из-за уменьшения автомобильных выхлопов и пыли в воздухе. Ожидается, что в 2022 г. линии метро смогут перевозить 7,8 млн. чел., или 36% пассажиров, пользующихся городским механическим транспортом Каира.

В будущем, очевидно, нужно будет отдавать предпочтение на улицах средствам транспорта больших габаритов и вместительности, чтобы за счет сокращения числа движущихся единиц уменьшить заторы, обеспечить экономию топлива, уменьшить загрязнение окружающей среды и количество несчастных случаев на дорогах. С этой целью предлагается немедленно продолжить строительство новых линий метро, поскольку на это потребуются многие годы. Обсуждаются способы воспользоваться обещанным Египту Японией займом на проведение третьей линии метро с низким годовым процентом в 0,75%14.

Использование частного транспорта на улицах Каира возросло в 2001 г. на 17%. Всего тогда число частных автомобилей достигало одного миллиона, к 2023 г. оно может увеличиться до 2,5 млн. Число государственных автобусов, напротив, снизилось ниже обычного среднего уровня. К 2022 г. использование крупных автобусов еще более сократится, зато возрастет число частных микроавтобусов и такси.

Исследования показывают, что средняя скорость движения транспорта на улицах Большого Каира снизится с 18 км в час в 2002 г. до 11 км в час в 2022 г. из-за заторов в результате увеличения числа участников движения. Число пассажиров, пользующихся механическими средствами транспорта, составляло в 2001 г. 14,4 млн. чел. в день. Автобусами государственной автобусной компании Большого Каира пользовались 32,3% пассажиров, на такси и микроавтобусы приходилось 50,2%, метро – 15,2%, трамвай – 1.3%, пригородные поезда – 1% и на речные трамваи – 0,1%.

Подсчеты показали, что количество поездок в день в Большом Каире к 2002 г. достигнут 25,1 млн. Парк наземного транспорта неизбежно возрастет, как и трудности передвижения, что потребует расширения подземных линий метро. В случае введения в строй новых линий метрополитена и увеличения числа пригородных поездов к городам-спутникам удельный вес крупных государственных автобусов в перевозках пассажиров сократится до 23,8%, такси – до 21,2%, тогда как доля метро возрастет до 42,6%, пригородных поездов – до 8,4% и речных трамваев – до 4%.

В последнее время в Египте проявляется особый интерес к строительству автодорог и мостов, в том числе и таких, которые связывают Египет со странами региона. Транспортные сообщения арабских стран Северной Африки, например, с государствами Аравийского полуострова затрудняются наличием водной преграды между Египтом и Саудовской Аравией, что принуждает провозить людей и грузы по необустроенным дорогам севера саудовского королевства и Иордании. Это имеет своим результатом частые дорожные происшествия. Египет и Саудовская Аравия разделены Акабским заливом Красного моря, в середине которого находится остров Тиран. Глубина моря между Тираном и саудовским берегом достигает 570 м. Соглашение о строительстве двух подвесных мостов длиной 2,5 км было подписано между Каиром и Эр-Риядом еще в 1988 г., однако выполнение его откладывалось. Недавно стороны вновь вернулись к этому вопросу после катастрофы с египетским паромом в Красном море, когда погибли более 900 человек. Стоимость строительства мостов через Тиранские проливы оценивается в 3 млрд. долл. Строительство намечено на период с 2007 г. по 2011 г. По завершении проекта через этот морской участок смогут ежегодно переправляться 4 млн. паломников во время хаджа, а также перемещаться грузы и туристы. Работы проводит международный консорциум на условиях БОТ. Предварительные исследования показали, что расходы на строительство окупятся за 8–10 лет.

Через планируемые мосты будет проложен также нефтепровод диаметром 1 м для перекачки саудовской нефти через Синайский полуостров и Суэцкий канал до соединения с египетским нефтепроводом «Сумед» на участке Сиди Крир – Александрия для перекачки саудовской нефти в этот главный египетский порт с дальнейшим направлением ее на экспорт в Европу. Благодаря исключению морских перевозок проектанты рассчитывают при прокачке примерно 1,5 млн. баррелей в день саудовской нефти сэкономить до 600 млн. долл. в год15.

Планируется еще одна региональная трасса. Дорога должна начаться в Багдаде, пройти через Амман и Иерусалим. Далее на ее маршруте окажутся Газа, Рафах, Эль-Ариш, мост Эль-Кантара через Суэцкий канал, Порт-Саид, Александрия, Саллюм в Ливии и протянуться далее на запад16.

Египетский холдинг дорог и мостов принимает участие с алжирской стороной в строительстве автомобильной дороги вдоль побережья Средиземного моря по территории Алжира. Уже завершена прокладка шоссе длиной 1200 км и стоимостью 7 млрд. долл., связывающего Египет, Ливию и Тунис. После Алжира планируется продлить шоссе через остальные страны Магреба до столицы Мавритании Нуакашот17.

В 2001 г. был построен мост через Суэцкий канал в Эль-Фирдан. В июле 2005 г. президент Египта открыл в г. Сохаг мост через Нил длиной 7,5 км стоимостью 100 млн. ег. ф. Кроме того, при этом пришлось уплатить 20 млн. ег. ф. за отчуждение частной собственности18.

Ряд египетских экспертов выступает адептом египетских железных дорог и считает их выгодным и необходимым видом транспорта, властями слабо оцененным. Он упрекает правительство за недостаточное внимание к железным дорогам по сравнению с автомобильными, что находит свое выражение в относительно низкой доле железнодорожного транспорта в государственных инвестициях. Доля капиталовложений в железные дороги во всех инвестициях в транспортную отрасль сократилась с 49,7% в 1997/98 г. до 17,6% в следующем 1998/99 г., хотя столь резкое падение было вызвано форсмажорными обстоятельствами, именно крупной железнодорожной катастрофой. Однако неоспоримым является факт, что государство более охотно тратит средства на прокладку шоссейных магистралей. Основным видом топлива на железных дорогах является соляр, который субсидируется государством в размере 0,4 ег. ф. на литр, тогда как в автомобильном транспорте субсидии составляют 9 ег. ф. на литр бензина, что, по некоторым данным, превышает его цену. В соответствии с ними, сухопутные грузовые перевозки в Египте на 85% осуществляются автомобилями и только на 7% железнодорожным транспортом.

По оценке ряда экспертов, государство необоснованно обделяет железные дороги финансовой поддержкой, хотя отдача от таких инвестиций выше, чем от других видов перевозок. Рельеф местности в Египте чрезвычайно благоприятен для движения поездов. Тем не менее перевозки железнодорожным транспортом упали со 102,5 млн. т/км в 1977 г. до 85 млн. т/км в 1983 г. Дело дошло до того, что в 1999/2000 финансовом году вообще не перевозились готовые хлопчатобумажные изделия, мебель, металлоизделия, мыло, кофе. По железным дорогам было перевезено лишь незначительное количество кожи (50 т) и изделий из древесины (40 т). По другим данным, по железной дороге перевозятся лишь 10 видов товаров из 94. Из них половина веса приходилась на четыре вида сырья: железную руду, базальт, каменный уголь и кокс. Ухудшает положение то, что недоиспользование подвижного состава постоянно возрастает, увеличившись с 27% в 1980/81 г. до 60,8% в 1995/96 г., хотя железнодорожные перевозки наиболее выгодные с экономической точки зрения. При надлежащей эксплуатации удельный вес железнодорожного транспорта в грузоперевозках поднялся бы с нынешних 7% до 40%. При правильном планировании низкая себестоимость плюс высокая провозная способность железных дорог могли бы значительно увеличить экономическую отдачу19.

Железные дороги Египта с момента возникновения не были в полном подчинении у государственного сектора. На начальном этапе в них присутствовали элементы рыночности и известной самостоятельности по отношению к властям. Несмотря на ужесточение контроля над ними со стороны государства, рыночные принципы в их деятельности сохранялись, и процесс монополизации проявлялся слабее, нежели в других отраслях госсектора. Благодаря этому вплоть до насеровской революции 1952 г. их доля в бюджете достигала 10%. В дальнейшем же компания железных дорог стала сильно зависеть от государственной поддержки, а эффективность ее существенно снизилась, особенно в южной части страны. Критики такой ситуации считают, что огромный спрос на железнодорожные услуги в Египте – залог процветания отрасли, и этот спрос нужно использовать для увеличения прибыли с наименьшими потерями и расходами. Массовый спрос – лучший катализатор экономической деятельности в случае снижения себестоимости предоставляемых услуг и успешного привлечения инвестиций. От правительства ожидают шагов в направлении приватизации этого вида транспорта, ощутимо нуждающегося в модернизации и развитии, поскольку удовлетворять растущий спрос на перевозки за счет других видов транспорта становится все более затратным делом20.

Уже многое годы бюджет железных дорог пассивен и требует государственных субсидий, что не может не сказываться на качестве предоставляемых услуг. Но увеличить такую поддержку трудно из-за скудости государственных ресурсов, имеющихся в распоряжении железнодорожного холдинга. Для выхода из положения изучается вопрос проведения частичной приватизации для снятия с госбюджета части расходов. В ходе обсуждений затрагивается вопрос о создании компаний, в той или иной степени независимых от холдинга в финансовом плане и существующих преимущественно за прибыли от деловой деятельности, хотя нельзя не сознавать, что это перспектива не завтрашнего дня. Кроме того педалируются рекомендации Всемирного банка либерализировать цены на билеты с урезанием льгот чиновникам и учащимся, не отказываясь при этом от оказания поддержки необеспеченным слоям населения в удовлетворении их потребностей в железнодорожных услугах. Министр транспорта считает необходимым в этой связи сокращать расходы на административное управление (в том числе путем борьбы с бюрократизмом) и повышать экономическую отдачу от деятельности административного аппарата. На совещании в министерстве транспорта представитель Всемирного банка рекомендовал, чтобы железные дороги функционировали бы не как часть огосударствленной экономики, а как самостоятельный хозяйственный субъект в соответствии с требованиями рынка21.

По мнению египетских специалистов, низкая окупаемость железнодорожных перевозок связана с высокой долей государственных субсидий на покрытие части расходов пассажиров и грузоперевозчиков Государственному железнодорожному холдингу в 2003/04 финансовом году были выделены субсидии в размере 632,6 млн. ег. ф. Наибольшей льготой в размере 98% себестоимости оказываемых пассажирских услуг пользовались студенты и учащиеся школ, скидку в 90% имели правительственные чиновники и работники государственного экономического сектора. Меньшими льготами пользовались представители частного хозяйственного сектора – 78% себестоимости перевозки.

При перевозке грузов наибольшая скидка с цены (себестоимости) провоза приходилась на сахар – 79%, удобрения – 74%, фосфаты – 63%, глину – 58%, нефтепродукты – 53%, каменный уголь и кокс – 41%, зерновые – 4%. Особенно убыточными для казны железнодорожные перевозки оказываются на юге страны, где они сотню лет были почти единственным механическим видом транспорта. Только в середине прошлого века там появились грузовики и автобусы, которые быстро продемонстрировали свои преимущества в перевозках на небольшие расстояния. Тем не менее, несколько коротких железнодорожных линий в южных губернаторствах были ликвидированы22.

В одной из публикаций Всемирного банка обращалось внимание на слабую организацию погрузочно-разгрузочных работ, недостаточный контроль над железнодорожным сектором со стороны государства, недооценка в должной мере рыночных рычагов. К рекомендациям банка в Египте отношение двойственное, Одни эксперты считают, что цены за проезд пассажиров и провоз грузов по железным дорогам должны быть либерализированы, а льготы для госслужащих и учащихся нужно сократить или вообще отменить. Другое направление, более консервативное, выступает за сохранение госконтроля за работой железных дорог и отрицает необходимость приватизации23.

Переходя к теме морского транспорта, уместно отметить, что количество морских торговых судов под египетским флагом за период с 1970 г. по 2005 г. сократилось, несмотря на то, что в 1973 г. правительство разрешило египетским фирмам, не входящим в госсектор, владеть морскими судами водоизмещением до 10 тыс. т. Затем ограничения по признаку водоизмещения были вообще сняты. Тем не менее частный сектор не проявил энтузиазма в отношении капиталовложений в морское судоходство. Исключение составили некоторые смешанные компании с участием капитала банков госсектора, такие как «Национальная судоходная компания» и «Египетская судоходная компания Идку».

Египет заинтересован в том, чтобы расширять свое участие в судоходстве в открытом море, где инвестиции дают прибыль в 12–23% на вложенный капитал. Несмотря на очевидные выгоды от участия в торговом морском судоходстве, частный сектор Египта в целом воздерживается от этого. Причину этого можно усмотреть в недостаточных усилиях властей заинтересовать частников, до сих пор опасающихся национализации типа 1961 г., а также изданием ряда запретительных законов и административных решений. Для привлечения интереса частников ныне проводятся консультации с банками о финансировании частного морского судоходства. Активизирует свою деятельность в этом направлении министерство транспорта, принимаются меры для обеспечения соответствия египетского морского законодательства международному праву, используется опыт соседних стран, в частности, Турции24.

В апреле 2005 г. администрация египетских портов Александрия и Дихейла провела переговоры с несколькими шведскими фирмами о техническом обустройстве этих портов. Результатом усилий по привлечению иностранных инвестиций явилось заключение контракта между вновь создаваемой контейнерной компанией порта Александрия и одной из крупнейших мировых структур того же профиля. Международный холдинг, с которым велись переговоры, объединяет компании 39 портов в 17 странах мира. Привлечение его к работам в Александрийском порту обеспечит модернизацию технической оснащенности последнего, что позволит обрабатывать в портах Александрия и Дихейла 420 тыс. контейнеров в год.

В течение трех лет будут выполнены 93 проекта, касающихся морского транспорта, на сумму 2 млрд. ег. ф. В нескольких портах предстоит провести работы, аналогичные проведенным в портах Думьят и Порт-Саид Восток. Думьят стал одним из немногих портов, оснащенных системами электронного управления производственными процессами. В конце 2005 г. с крупной китайско-саудовской фирмой был заключен контракт о совместном управлении причалами. Проекты имеют как экономическое, так и социальное значение. Благодаря им создается 5,5 тыс. постоянных и 4,5 тыс. временных рабочих мест только для жителей Александрии. В 2007 г. намечается также завершить проекты в портах Сохна и Порт-Саид Восток, в том числе по охране окружающей среды, совершенствованию управления портовым хозяйством, спасательным работам в Суэцком заливе. В портах Думьят и Эль-Ариш строятся подъездные железнодорожные пути, что превращает порт в предприятие первого класса. Инвестиции в эти проекты ожидаются в сумме 41,2 млрд. ег. ф.25

Египет, пользуясь своим уникальным географическим положением на стыке Европы, Азии и Африки, стремится развивать транзитную торговлю, как это делает, например, Иордания. Одним из звеньев, обеспечивающих такую торговлю, является строящийся контейнерный причал в порту Порт-Саид Восток с параметрами: длина 1200 м., площадь 600 тыс. кв. м, оборот 2,2 млн. ТЭУ (единица оборота контейнеров) Глубина моря у причала 16,5 м (ее можно углубить до 17,5 м). Причал обслуживают 12 кранов, способных захватить одновременно 22 контейнера26.

Египетский порт Сохна (Эль-Айн эс-Сохна) вступил в конкуренцию с другими мировыми портами как логистическая база для местных и иностранных экспортеров и импортеров, особенно на участке Ближний Восток-Европа. Предполагается значительно расширить операции по складированию. Сохна занимает стратегическое положение на побережье Сузцкого залива в месте, где концентрируются потоки товаров, доставляемых по этой водной артерии, пропускающей ежегодно 16 тыс. судов.

Намечается усилить пропускную способность участка морской переправы из египетского порта Нувейба в иорданский порт Акаба. На этом участке образуются транспортные пробки из-за необходимости переправлять в сутки до 12 тыс. пассажиров, особенно во время хаджа. Кроме паломников, этот маршрут используют туристы и египетские рабочие, численность которых в Ираке, включая рабочих из других арабских стран, предполагается довести до 3 млн. чел.27

Речной транспорт, как и автомобильный, во все большей степени ориентируется на соседние страны. Внутри страны главные усилия направлены на превращение Нила в мощную транспортную магистраль как местного, так и международного значения. Египетская «Национальная компания речного транспорта» намеревается получить от министерства транспорта лицензию на перевозки по Нилу между Асуаном и Суданом через водохранилище Насер (Ас-Садд аль-Аали), что должно удвоить объем этих перевозок. Со стороны Египта в них участвуют два пассажирских и шесть грузовых судов. В целях увеличения объема перевозок предлагается выдавать лицензии частным перевозчикам. Усиление в этом случае конкуренции могло бы улучшить качество управления речным транспортом со стороны как Египта, так и Судана, особенно сейчас, когда имеются предпосылки расширения торговли между обеими странами. Пока же египетско-суданская «Компания долины Нила» перевозит в месяц не более 4 тыс. т грузов, поскольку 60% ее речного флота неработоспособны.

Саудовская компания обратилась к египетскому правительству с инициативой, касающейся перевозки пассажиров через Красное море по единому стандартному билету, годному для проезда не только на морском судне, но и на автобусе до определенного места назначения. Одна из саудовских фирм вызвалась дооборудовать порт Эль-Кусейр на египетской стороне Красного моря. Там должен быть построен терминал для пассажиров линии Янбу – Эль-Кусейр. Египетское пароходство, имеющее лицензию на работу в Красном море, добивается получения у саудовской фирмы доли участия в 25% в совместной компании28.

После катастрофы весной 2006 г. в Красном море египетского парома с паломниками из Саудовской Аравии, эта страна наряду с рядом других богатых арабских государств, изъявила намерение подарить Египту шесть новых паромов австралийского производства. Стоимость каждого из них вместимостью 1,5 тыс. пассажиров составляет 70 млн. долл., курсирование предполагается между саудовским портом Дуба и египетским Сафага29.

В районе водохранилища Насер строятся три вертолетных площадки и новый причал на западном берегу. Помимо него, сооружается плавучий причал на случай изменения уровня воды в водохранилище, а также плавучий док и мастерские для ремонта рыболовных и туристических судов. Предполагается спустить на воду 20 судов различного назначения и два – четыре парома большой грузоподъемности для переправы через водохранилище с базированием в Абу Симбеле.

Важное значение придается работам по обустройству судоходного прохода по заболоченному Думьятскому рукаву из Средиземного моря в Нил и превращению последнего в транспортную артерию, протянувшуюся вглубь африканского континента на 3,5 тыс. км. Канал позволит крупным морским судам, включая контейнеровозы, подниматься до Каира, откуда привезенные товары могут доставляться автотранспортом в пригороды мегаполиса и в города-спутники.

Нильская речная трасса призвана снять нагрузку на другие перегруженные виды транспорта, прежде всего автомобильный. Расширение транспортной сети за счет Нила и его притоков считается важным вкладом в индустрию туризма, а также в повышение удельного веса речных перевозок с 4 до 20%, т.е. с 3 млн. до 8 млн. т ежегодно. Превращение Думьятского рукава Нила в судоходную магистраль потребует строительства двух шлюзов в Фата и Эль-Канатыр эль-Хайрийя общей стоимостью около 200 млн. ег. ф. Планируемый нильский порт Аср эн-Наби станет первым речным портом, обслуживающим контейнерные перевозки. Через этот порт а Каир будут перевозиться грузы, доставляемые морем. Задержка с введением в строй порта Аср эн-Наби более, чем на 5 лет привела к потере крупных средств, вложенных ранее в проект транспортировки контейнерных грузов из морских портов в Каир речным путем30.

В марте 2005 г. начались работы по строительству первой дороги с твердым покрытием, связывающей г.Густуль в Египте с г.Вади Хальфа в Судане и длиной 45–65 км. Густуль расположен на восточном берегу водохранилища Насер, на другом берегу расположен г.Абу Симбел с аэропортом, что увеличивает его значение как транзитного пункта торговли между обеими странами. Проектирование этой дороги началось еще в октябре 2003 г., но только сейчас, после обострения обстановке в Дарфуре, интерес к проекту возобновился в достаточной степени.

До настоящего времени перевозки пассажиров и грузов между Египтом и Суданом осуществляются двумя паромами, курсирующими между Асуаном и Вади Хальфой. В случае же прокладки асфальтированной дороги между Густулем и Вади Хальфой эту операцию можно выполнить быстрее и с меньшими издержками с помощью грузового автотранспорта.

Инвестиции в проект оцениваются в 35 млн. ег. ф. Дорога должна окупиться быстро, поскольку ожидается ее интенсивное использование, а также то, что часть расположенных вдоль нее территорий будет передана в собственность или владение инвесторам и предпринимателям, что оживит весь район.

Некоторые расчеты показывают, что при хорошо организованном судоходстве по Нилу доходы он него могут превысить поступления от Суэцкого канала. По мнению ряда аналитиков, доход от использования речной артерии можно увеличить за счет роста числа плавучих гостиниц и ресторанов. Ныне насчитывается 450 плавучих гостиниц (не считая ресторанов), в которых туристам предлагается 15 тыс. номеров. Количество туристических судов в водохранилище Насер предполагается увеличить с 6 до 25. Доход от каждого такого судна втрое превышает доход от обычного грузопассажирского корабля. Общий доход от этой сферы деятельности может превышать 1,9 млрд. долл. в год. Если удастся сделать так, чтобы суда могли достигать непосредственно Каира, то в этом случае доход повысится наполовину, т.е. до 2,8 млрд. долл. в год. Здесь имеются в виду только плавучие гостиницы, без учета ресторанов и других судов, курсирующих по водохранилищу Насер. С задействованием всех возможных доходов от речного туризма можно довести прибыль от него до еще более внушительной цифры.

Ныне объемы перевозок грузов по Нилу оцениваются в 100 млн. т в год. При надлежащем использовании имеющихся мощностей этот показатель можно увеличить до 220 млн. т, а в течение 20 лет – до 600 млн. т в год. Если удлинить маршруты и активизировать погрузочно-разгрузочные работы, доход с каждой тонны может увеличиться на 20 ег. ф., а с каждого контейнера – на 300 ег. ф. Другими словами, доходы от речных грузовых перевозок можно увеличить на 3 млрд. ег. ф. в год.

Что касается авиационного транспорта, то Египет в дополнение к имеющимся у него 38 действующим Боингам 717 закупил в 2005 г. еще 12 таких самолетов. Сделка обошлась в 850 млн. долл., что резко увеличило финансовую нагрузку на авиационное ведомство, которому предстоит ассигновать значительные средства на постройку к 2007 г. третьего пассажирского зала в Каирском аэропорту. Это должно вдвое повысить его пропускную способность, т.е. до 20 млн. пассажиров в 2010 году по сравнению с 9,5 млн. чел в настоящее время.

Тем не менее, ситуация с авиатранспортом остается не вполне ясной. Купленные самолеты не оплачены полностью, к тому же дальность их полета не вполне удовлетворяет потребности страны в перевозках, поскольку не найден баланс между рейсами дальними и средней дальности, которые преобладают в расписании национальной комиссии по авиаперевозкам.

Египет сейчас не может составить конкуренцию по дальним полетам из-за высокой их стоимости. В случае необходимости он прибегает к услугам стран с более мощной авиационной базой. За последние два года, например, заключено 14 соглашений, в т.ч. с Таиландом, Сингапуром и Малайзией об обслуживании дальних маршрутов31.

В целом же ситуация в области транспортного строительства характеризуется заметным динамизмом и подвижностью. Новые инфраструктурные объекты способны внести существенный вклад в экономическое развитие Египта, обеспечив ему более устойчивую базу встраивания в современную систему международного разделения труда. Хотя при этом следует иметь в виду, что развитие отрасли пока осуществляется не в опережающем, а в догоняющем режиме, что далеко не полностью снимает трудные проблемы, стоящие перед страной.

транспорт египет автомобильный железнодорожный

**Литературы**

1. «Алям ан-Накл» (приложение к газете «Аль-Ахрам ад-Даулий»), Каир. 06.04.2005, с. 21.
2. «Middle East Economic Digest», London. 12.10.2001, с. 36–37.
3. «Middle East Economic Digest», London. 17–23.02.2006, с. 20.