

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ



DOI: 10.26794/2220-6469-2023-17-2-37-47
УДК 629.73(045)
JEL L93

Арабский Восток: гражданская авиация в свете современных вызовов

В.А. Исаев^а, А.О. Филоник^б

^а МГУ им. М.В. Ломоносова, Москва, Россия;

^б Институт востоковедения РАН, Москва, Россия

АННОТАЦИЯ

В статье анализируются особенности развития гражданской авиации на Арабском Востоке в начале текущего века — наиболее важном периоде в жизни арабских наций, частью с огромными потерями переживших мировой финансовый кризис, «арабскую весну», войны с терроризмом, пандемию и пр., а частью — аккумулировавших колоссальные доходы от нефти, которые были вложены в экономическое строительство и особенно в инфраструктуру, в том числе и в авиационную. Статья построена на описании контрастов между аравийскими нефтеэкспортерами и арабскими аутсайдерами, разница в потенциалах роста которых усугубляется ловушками так называемого догоняющего развития. Эта модель априори ставит слабые объекты в невыгодное положение, поскольку менее обеспеченные страны испытывают наибольшие трудности с преодолением проблем по всей линейке социально-экономического развития по сравнению с теми, которые составляют основу инфраструктурного строительства, в том числе и индустрию авиационных услуг. В статье подчеркивается, что сокращение разрыва по показателям зрелости транспортно-логистических связей в регионе вместе с другими подвижками в области транспортного обустройства ближневосточного и североафриканского экономического пространства может в перспективе создать условия для более значительного присутствия арабских наций в системе мировых хозяйственных связей, а на более близких к настоящему времени этапах роста — полнее обеспечивать текущие задачи региональных межотраслевых и внутрихозяйственных связей в интересах интеграции.

Ключевые слова: авиакомпания; авиапарк; авиамаршруты; инфраструктура авиауслуг; аэропортовое хозяйство; модернизация; конкуренция; рынок

Для цитирования: Исаев В.А., Филоник А.О. Арабский Восток: гражданская авиация в свете современных вызовов. *Мир новой экономики*. 2023;17(2):37-47. DOI: 10.26794/2220-6469-2023-17-2-37-47

ORIGINAL PAPER

The Arab East: Civil Aviation in the Light of Modern Challenges

V.A. Isaev^a, A.O. Filonik^b

^a Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia;

^b Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia

ABSTRACT

The article analyzes the features of the development of civil aviation in the Arab East with an emphasis on the beginning of the current century, as the most important period in the life of the Arab nations, on the one hand the time when they suffered huge losses as a result of the global financial crisis, the drama of the Arab Spring, the wars on terrorism, the pandemic and other circumstances, and on the other — the time when they managed to accumulate colossal oil revenues, which were invested in economic construction and especially in infrastructure, including its aviation part. The article is built around a description of the contrasts between Arabian oil exporters and the Arab outsiders, whose difference in growth potentials is exacerbated by the pitfalls and traps of the so-called catch-up development. This model a priori puts weak facilities at a disadvantage, since less wealthy countries experience the greatest difficulties in overcoming problems and challenges across the entire range of socio-economic development topics compared to those that form the basis of infrastructure construction, including the aviation services industry. The article emphasizes that the reduction of the gap in terms of the maturity of transport and logistics connectivity in the region, along with other advances

© Исаев В.А., Филоник А.О., 2023

and developments in the field of transport arrangement of the Middle East and North African economic space, could potentially in the future create conditions for a more representative presence of the Arab nations in the system of world economic ties, and at the shorter-range stages of growth it will more fully ensure the current and ongoing tasks and objectives of regional intersectoral and intra-economic connectivity in the interests of integration.

Keywords: airline; fleet; air routes; air services infrastructure; airport facilities; modernization; competition; market

For citation: Isaev V.A., Filonik A.O. The Arab East: Civil aviation in the light of modern challenges. *The World of New Economy*. 2023;17(2):37-47. DOI: 10.26794/2220-6469-2023-17-2-37-47

НОВЫЕ ОРИЕНТИРЫ

Инфраструктурное строительство в Арабском регионе ныне развивается по многим направлениям, причем объекты этого строительства размещены весьма неравномерно и в настоящее время в основном смещены в сторону района Персидского залива. В других отраслях арабской экономики также отмечается определенное оживление, которое пока ограничивается процессами меньшей интенсивности или же проявляется весьма дискретно, в зависимости от того, насколько регулярно открываются кредитные линии или насколько масштабны задуманные проекты.

В целом, понимание в Арабском регионе того, что инфраструктура прокладывает дорогу для обмена информацией, капиталами, технологиями и т.п. уже достаточно прочно закрепилось в арабских странах, которые увидели в ней не только средство дальнейшей мобилизации и повышения эффективности своих производительных сил, но и возможность доступа к мировому опыту и знаниям. Следование этим курсом стало едва ли не самым настоятельным требованием для арабских стран на текущем этапе их социально-экономического развития. Поэтому сейчас там идет активный поиск различных способов интеграции в мировое экономическое пространство и возможностей закрепить на нем свое присутствие, поскольку дальнейшее пребывание этих стран за рамками современного мирового хозяйства чревато изоляцией от наукоемких средств производства и достижений в области новейших технологий и знаний, что ставит под угрозу их успешное социально-экономическое развитие [1].

В настоящее время особое внимание в Арабском регионе стало уделяться именно развитию инфраструктуры, так как даже относительно продвинутый строительный комплекс, длительное время позволявший вести широкое капитальное и гражданское строительство (что способствовало наращиванию деловой активности в других сегментах экономического базиса), стал отставать, поскольку оказался не в состоянии приблизить данный регион к уровню мировых лидеров.

Существенные подвижки в этом процессе смещения определенных акцентов развития были обусловлены новыми стратегиями хозяйственного роста, которые приняли на вооружение некоторые арабские страны, прежде всего монархии Персидского залива. Точнее будет сказать, что арабские страны — экспортеры нефти откорректировали прежние планы своего экономического развития, поставив во главу угла создание мощных объектов инфраструктуры. Этот подход начал менять прежний курс, нацеленный на широкую диверсификацию национальных экономик и стимулирование ненефтяных отраслей промышленности. Ведущие арабские нефтеэкспортеры добились заметных результатов в этой сфере, но скоро осознали, что узость национальных и региональных рынков, а также дефицит иных, кроме нефти и газа, ресурсов не позволяет им продвигаться удовлетворительными темпами на этом направлении. Поэтому они уделили внимание другим целям, в частности диверсификации индустрии услуг, в надежде получить от нее весомую отдачу. Реализация этой идеи в виде сооружения объектов суперинфраструктуры разного назначения должна, по их мнению, придать аравийским монархиям в условиях глобализации мировой экономики дополнительную устойчивость. В равной мере движение в этом направлении должно нивелировать колебания рынка жидких углеводородов и обеспечить следование в русле индустриального мира по темпам развития.

Немногим странам Арабского региона оказалось по силам соревноваться на этом поприще с лидерами мировой экономики, хотя некоторые из них смогли в той или иной степени следовать мировым тенденциям. Они добивались этого при опоре на внешние разработки и решения, частично копируя образ жизни экономически продвинутых государств, заимствуя их технологии, используя для активизации этого процесса те огромные средства, которые они накопили за предыдущие десятилетия за счет экспорта нефти и газа.

В нынешних условиях выбор такого рода оказался доступен ограниченному кругу государств Арабского Востока, но реализация ряда проектов в этом узком

кругу указывает прочим государствам региона пути, которые могут и для них стать весьма перспективными, пусть и с неизбежными оговорками и поправками на масштабы и темпы достижения поставленных целей.

ФАКТОРЫ РОСТА

Крупнейшим проектом, рассчитанным на среднесрочную перспективу, за последние 10–15 лет стала модернизация транспортного сектора за счет резкого наращивания современного гражданского воздушного флота и необходимых для его обслуживания объектов. Это уже сейчас позволяет превратить Аравийский полуостров в весьма развитый центр авиасообщений мирового уровня, обслуживания пассажиров и сосредоточения современной авиационной техники, так как монархии Персидского залива поставили перед собой задачу поднять значение своего воздушного гражданского флота, повысить его роль в международных авиаперевозках за счет предоставления конкурентоспособных услуг и тем самым «капитализировать» свое географическое положение.

Коммерческая авиация расширяет зону своего действия именно в этом районе Арабского региона по целому ряду причин, важнейшая из которых обусловлена «нефтяным» характером их экономики и последовательным ростом доходов от вывоза за рубеж нефти и газа, ведь уже на этапе освоения нефтяных и газовых месторождений последнее обстоятельство позволило данным странам прибегнуть к недешевой тогда перевозке людей и грузов (первоначально небольшими партиями) в основном внутри стран-нефтеэкспортеров [2].

Другим импульсом для сравнительно широкого распространения авиационного сообщения на Аравийском полуострове стала потребность быстро доставлять растущие контингенты иностранных рабочих, что обусловило повышение интенсивности авиадвижения на маршрутах, пролежавших уже за пределами стран полуострова. На более поздней фазе фактором, послужившим для развития авиаотрасли, стал массовый туризм, который потребовал нового, более высокого уровня услуг и соответствующей авиационной техники. Кроме того, в связи с заметным улучшением жизненных стандартов в государствах Персидского залива резко возрос спрос на качественные составляющие авиационного бизнеса, к которому начали предъявлять повышенные требования.

Важнейшим обстоятельством стала также убежденность руководителей аравийских монархий в том, что авиатранспорт как технически сложная

и продвинутая часть инфраструктурного комплекса и всего национального хозяйства может превратиться в средство модернизации многих отраслей местной экономики. Об этом свидетельствует практика стран — участниц Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ), которые последовательно создавали условия для выхода на мировой рынок авиасообщений. Правда, при оценке этого явления следует учесть, что современная гражданская авиация как отрасль в них сложилась относительно недавно, самолетный парк формируется за счет импорта, летный состав и технический персонал укомплектован в основном иностранными кадрами. Собственный же вклад арабской стороны выражается в максимальной финансовой поддержке и продвижении проектов, она последовательно идет к тому, чтобы сделать свой гражданский воздушный флот базовым элементом региональных перевозок, а регион Персидского залива — важным центром межконтинентальных авиасообщений.

НАРАЩИВАНИЕ ИНДУСТРИИ

Следует сразу отметить, что странам ССАГПЗ во многом это удалось сделать, поскольку в 2018 г. (последний год перед началом пандемии COVID-19, которая самым серьезным образом нарушила мировое авиасообщение) на них пришлось 97,6% грузовых и 83% пассажирских перевозок всех арабских стран¹, причем за 2000–2018 гг. первый показатель вырос в 9,4 раза, а второй — в 6,7 раза. В последующие два года из-за COVID-19 общие пассажирообороты арабских стран, хотя и сократились на 67,7% по сравнению с 2018 г., тем не менее составили 8,6% от мирового объема воздушных перевозок. При этом Qatar Airways, решившая продолжить полноценную работу во время пандемии, даже стала крупнейшей авиакомпанией мира по числу перевезенных пассажиров².

Помимо Qatar Airways, обладающей 182 воздушными суднами, которые осуществляют перевозки по 164 направлениям, еще несколько аравийских авиакомпаний ныне претендуют на ведущие роли в международном авиасообщении.

Две из них принадлежат ОАЭ, которые создали к настоящему времени весьма весомый задел для укрепления своих позиций, причем связанный с этим процесс протекал настолько интенсивно, что даже

¹ Подсчитано по: World Development Indicators Databank 2020.

² URL: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx> (дата обращения: 09.01.2023).

породил острое соперничество между авиакомпаниями двух эмиратов. Правда, серьезная конкуренция между хозяйствующими субъектами в авиационном бизнесе ОАЭ, продолжающаяся не один год, по сей день создает новые импульсы для развития авиаотрасли в этой стране. Речь идет о таких авиакомпаниях, как Emirates (принадлежит эмирату Дубай, владеет 278 пассажирскими самолетами, осуществляющими полеты по 143 направлениям) и Etihad Airways (принадлежит эмирату Абу Даби, имеет в своем распоряжении 105 воздушных судов, выполняющих регулярные рейсы в 86 городов мира)³.

Королевство Саудовская Аравия также стремится стать своего рода авиационной державой в регионе [3]. Его авиакомпания Saudia является одним из старейших авиаперевозчиков в районе Персидского залива. Одновременно это одна из крупнейших авиакомпаний на Ближнем Востоке, которая постоянно развивается и модернизируется. Но из-за роста других авиакомпаний, принадлежащих странам ССАГПЗ, увеличения их самолетного парка и взрывного строительства аэропортов, Saudia стала уступать первенство ОАЭ и Катару. В настоящее время она осуществляет рейсы по 90 маршрутам, характерным и для других региональных авиалиний, т.е. на Ближний Восток, в Африку, Азию, Европу и США, а число самолетов, находящихся в ее распоряжении, достигло 145. Полеты совершаются в основном на постоянно действующих маршрутах, чартерные рейсы внутри страны и международные перевозки этой категории выполняются преимущественно в периоды Рамадана и паломничества мусульман в Мекку [4]. Число перевезенных пассажиров, которое в предыдущее десятилетие росло весьма быстрыми темпами, ныне стабилизировалось и составляет примерно 10–12 млн чел. в год⁴.

Понятно, что интенсивное наращивание авиапарка в странах ССАГПЗ и резкое увеличение пассажиропотока потребовали от них серьезных усилий для расширения пропускной способности уже имевшихся аэропортов, строительства новых пассажирских и грузовых терминалов и т.п.

Например, новый аэропорт, который был открыт в Дохе (Катар) в 2014 г. с пропускной способностью 29 млн пассажиров в год, потребовал коренной реконструкции и повышения пропускной способности до

50 млн чел. в год в связи с проведением чемпионата мира по футболу в 2022 г.⁵

Планы Кувейта по увеличению собственной доли в международных авиаперевозках привели к объявлению в ноябре 2021 г. о его намерении осуществить 8 новых проектов общей стоимостью 14 млрд долл. по реконструкции главного аэропорта страны, включая строительство нового терминала, взлетно-посадочной полосы, комплекса заправки топливом самолетов и пр.⁶

Все авиакомпании стран ССАГПЗ постоянно занимаются разработкой новых маршрутов, уделяя особое внимание возможности увеличения частоты полетов, а поэтому они концентрируются в основном на осуществлении крупных проектов. По существу, их руководство, широко используя серьезную поддержку властей, ставит перед собой весьма амбициозные цели превращения аэродромных комплексов в терминалы мирового значения, что сопрягается с их идеей превзойти по ряду показателей развития индустрии авиаобслуживания конкурентов из США, Европы и Китая. Получая на вооружение новые широкофюзеляжные авиалайнеры, компании стран ССАГПЗ надеются обрести реальные шансы если не установить свое господство на основных мировых авиамаршрутах, то хотя бы существенно потеснить конкурентов на некоторых из них, в том числе с помощью постепенного превращения ряда своих городов в центры обслуживания пассажиро- и грузоперевозок международного значения.

Во всяком случае, к настоящему времени такие города, как Доха (Катар), Эль-Кувейт, Дубай и Абу Даби (ОАЭ), Маскат (Оман), Манама (Бахрейн), Эр-Рияд, Джидда и Даммам (Саудовская Аравия) уже стали обладателями подобных авиакомплексов, в результате чего, например, в 2019 г. в число 100 крупнейших аэропортов мира вошли, в частности, Дубай (3-е место после Атланты и Пекина), Доха (61-е место) и Эр-Рияд (81-е место)⁷. Помимо указанных выше арабских авиакомпаний, к числу крупных можно также отнести FlyDubai (61 самолет, выполняет полеты по 99 направлениям), Air Algerie (56 самолетов, 72 направления), Egyptian Air (54 самолета, 50 направлений), Royalair Maroc (54 самолета, 96 направлений) и Oman Air (51 самолет, 50 направлений)⁸.

⁵ URL: <https://nppmeridian.ru/bilety-i-registraciya/doha-aeroport.html> (дата обращения: 02.02.2023).

⁶ URL: <https://ru.rayhaber.com/2021/11/Кувейтский-аэропорт-будет-отремонтирован-компанией-Limak-Construction/> (дата обращения: 02.02.2023).

⁷ URL: https://www.airlines-inform.ru/rankings/world_airports_2019.html / (дата обращения: 02.02.2023).

⁸ URL: <https://aeroportpro.ru/airlines> (дата обращения: 02.02.2023).

³ URL: <https://aeroportpro.ru/airlines> (дата обращения: 07.01.2023).

⁴ URL: <https://aeroportpro.ru/airlines> (дата обращения: 07.01.2023).



АВИАЦИОННЫЕ АУТСАЙДЕРЫ

Что же касается некоторых других арабских стран, в которых авиаотрасль вплоть до начала 2000-х гг. развивалась весьма неплохими темпами, то многие из них оказались втянутыми в череду острых внутри- и внешнеполитических конфликтов, получивших название «арабская весна», ряд из которых перешел в длительные вооруженные столкновения, осложнившиеся к тому же иностранным военным вмешательством и противостоянием агрессии со стороны террористической организации «Исламское государство». В результате этих и других негативных событий в таких странах, как Ирак, Сирия, Ливия, Йемен, Судан, Сомали, Ливан и Тунис, авиаотрасль оказалась в разрушенном или полуразрушенном состоянии. И хотя некоторые из них стали постепенно выходить из кризиса, из-за ограниченности или прямой нехватки финансовых и материальных ресурсов, практического отсутствия необходимых квалифицированных кадров и т.п. пока еще не восстановлены даже их прежние позиции на региональных и международных рынках авиационных услуг. Например, на конец 2022 г. сирийские авиалинии насчитывали лишь 9 самолетов, осуществлявших полеты по 22 направлениям, ливийские — 9 (18 направлений), суданские — 4 (21 направление), йеменские — 4 (12 направлений), а сомалийские вообще прекратили свою работу⁹.

Можно, конечно, предположить, что планы наращивания авиационной инфраструктуры в данных странах (особенно в условиях постепенного выхода из нынешних кризисных ситуаций) способны повлечь за собой ускоренное развитие их национальных парков воздушных судов и модернизацию аэропортовых хозяйств. Однако этому процессу препятствуют такие факторы, как продолжающаяся внутривнутриполитическая нестабильность, санкции со стороны США и ЕС, отсутствие возможности принимать самостоятельные решения по стратегическим вопросам развития национальных авиаотраслей и др.

В целом же можно сказать, что при создании и развитии разветвленной инфраструктуры авиауслуг и строительстве крупных соответствующих сооружений, способных коренным образом поменять экономический ландшафт этого региона, почти все арабские страны, которые хотя и ставят перед собой весьма амбициозные задачи, пока еще не в состоянии соперничать с лидерами в этой сфере — Абу Даби,

Дубаем, Катаром, Саудовской Аравией, Оманом и Бахрейном, выступающими в настоящее время одними из крупнейших в мире покупателями широкофюзеляжных воздушных судов и заказчиками строительства и модернизации аэропортового хозяйства.

КОНКУРЕНТНОЕ ПОЛЕ

Следует отметить, что в настоящее время есть ряд моментов, сулящих определенные проблемы всем арабским авиакомпаниям, которых в настоящее время насчитывается более 40. Так, например, понятно, что западные государства едва ли собираются без борьбы оставлять свои уже достаточно давно завоеванные позиции, которые помогают им содержать крупные по всем параметрам воздушные флоты [5]. Кроме того, многие арабские авиакомпании малоизвестны широкому кругу потребителей (особенно на американском континенте и в Китае) и поэтому, привлекая потенциальных пассажиров, вынуждены преодолевать весьма стойкую предрасположенность западного и китайского населения к своим собственным компаниям. Для этого они, в частности, ведут широкую рекламную кампанию в западных СМИ и интернет-пространстве, а ведущие аравийские авиакомпании вкладывают к тому же немалые средства в некоторые наиболее популярные европейские футбольные клубы, на майках игроков которых (а также на стадионах ряда европейских стран) ныне можно видеть названия, например, Qatar Airways или Emirates, а не, скажем, Air France или British Airways.

Ограничителем для арабских авиаперевозчиков являются также международные соглашения Open Skys о принципах использования коммерческого воздушного транспорта и либерализации рынка авиауслуг, которые принуждают их неукоснительно следовать установленным западными странами правилам конкуренции, ограничивающим возможности для маневров с целью захвата определенных ниш на рынке мировых воздушных перевозок.

Ведущие арабские авиаперевозчики стремятся если не догнать, то, по крайней мере, серьезно приблизиться к основным западным и китайским конкурентам, пока еще объем предложений не превысил потребности рынка авиауслуг. В ближайшей перспективе этого, видимо, не произойдет, так как этап восстановления мировой авиаотрасли после пандемии COVID-2019 и перехода на суперавиалайнеры в трансконтинентальных перевозках только начался. Поэтому арабский расчет явно строится с учетом необходимости вписаться в данный процесс, и к услугам пассажи-

⁹ URL: <https://aeropro.ru/airlines> (дата обращения: 05.02.2023).

ров предлагаются самые современные авиалайнеры, закупленные в 2019–2022 гг., а также повышенный уровень комфортности обслуживания даже на бюджетных рейсах.

Представляется, что арабским авиаперевозчикам это вполне по силам, так как, расходуя миллиарды долларов на престижные проекты, они в состоянии занять нишу, размеры которой могут в итоге определяться даже не столько реальным положением дел на рынке, сколько политическими маневрами вокруг данной сферы.

Очевидно, что, учитывая общую успешность своего авиационного бизнеса, аравийские авиакомпании все вместе активно работают (каждая — в силу своих возможностей) над превращением субконтинента в один из мировых центров авиасообщений, и этот процесс не обходится (что вполне закономерно) без внутренней конкуренции, которая не разрушает бизнес, а продвигает его вперед [6]. Но надо иметь в виду, что расширение их возможностей может быть воспринято как вызов крупными западными авиаперевозчиками, которые едва ли благожелательно отреагируют на появление на рынке авиационных услуг мощных арабских авиапредприятий высокого класса, способных выступать как их прямые конкуренты. Понятно, что отношения между компаниями в глобальном контексте четко регулируются международными соглашениями, как было сказано выше. Но, если принять во внимание нынешние тенденции, которые меняют полярность в мировой экономической и политической практике, поощряя мутацию недопустимого вчера в дозволенное сегодня, то такой «кунштюк» «смажет» любые усилия и будет содействовать превращению субконтинента в зону конкурентной борьбы авиационных гигантов. Аравийская же, а тем более остальная часть арабской авиаиндустрии, едва ли может сама по себе создать угрозу деятельности европейской или американской авиаотраслям. Скорее, логично предположить, что именно Запад, если сочтет полезным для себя, начнет применять санкции против любых «отступников», чтобы получить искомое. И аравийские компании, как потенциальные конкуренты, в первую очередь могут привлечь его внимание.

Арабы учитывают возможность такого развития событий и поэтому проводят осторожную политику, понимая, что, например, чрезмерное увеличение доли авиакомпаний, прежде всего аравийских, на рынке мировых перевозок может создать угрозу интересам западных компаний. Но в то же время и сами монархии Персидского залива, которые явно расширяют в последние годы свои позиции на этом рынке, стремятся

не перенасытить его, так как подобное развитие событий может привести к нежелательным для них последствиям в виде падения показателей эффективности нагрузки на один летательный аппарат, снижения рентабельности рейсов и даже к вынужденному выводу из эксплуатации какого-то количества самолетов.

Пока между арабскими участниками авиационного бизнеса ведется своего рода экстенсивное соревнование, связанное в основном с наращиванием капитальных активов путем расширения авиапарка за счет строительства и модернизации аэропортов, обновления систем управления полетами и т.п. Запуск этого процесса с целью создания усовершенствованной платформы, которая демонстрирует высочайший уровень технологической оснащенности авиационной отрасли, можно рассматривать на этой стадии, скорее, как проявление амбиций, поскольку насыщенность оборудованием данных объектов и без того высока, и дальнейшее инвестирование ресурсов в них, возможно, носит избыточный характер.

Но движение в этом направлении можно расценить и как подготовку к переходу к реальной конкурентной борьбе за пассажиров и наполняемость воздушных судов, что, видимо, станет более серьезным этапом в рыночной межарабской конкуренции, хотя, как представляется, в настоящий момент роли между основными арабскими «игроками» в той или иной степени распределены. Пока этому способствует ситуация на дальних магистральных перелетах, при которой опережающий спрос на авиауслуги на спотовых рынках (типа, например, токийского) позволяет одновременно оперировать на них четырем крупным арабским авиакомпаниям без особого ущерба для их экономических показателей и западных конкурентов.

В целом же, на текущий момент баланс интересов по разным позициям сохраняется, и в ближайшей перспективе резонансные конфликты не просматриваются, но при нарушении равновесия интересов они могут стать реальностью, и тогда открытого соперничества избежать едва ли удастся.

ПЛАНЫ АРАВИЙСКИХ МОНАРХИЙ

Соревновательность, а возможно, и скрытая конкуренция сопровождаются активностью на разных направлениях и выражаются в стремлении опережать события. Например, Emirates серьезно вложилась в западные разработки экологических двигателей для авиалайнера A-380, сочтя их более предпочтительными по той причине, что внимание на Западе к «зеленой» проблематике может создать для авиаперевозчика дополнительные предпочтения при



организации полетов на указанных двигателях в те государства, которые уделяют повышенное внимание природоохранным мерам.

Экологичный подход представляется авиакомпаниям стран ССАГПЗ весьма перспективным, особенно в свете удачного опыта Qatar Airways, которая еще в 2009 г. выполнила первый в мире коммерческий полет на биотопливе, продемонстрировав тем самым его пригодность в качестве альтернативного топлива для самолетов с уменьшенным выбросом двуокиси углерода в атмосферу¹⁰.

Важным представляется и то обстоятельство, что, закупая значительные партии самолетов, арабские государства Персидского залива одновременно стремятся получить дивиденды от своих инвестиций в такого рода сделки в виде возможностей для создания собственных авиационно-технических баз и проведения профилактических и капитальных ремонтов авиатехники [7]. Это составляет часть их планов по диверсификации производственной деятельности и созданию альтернативных отраслей на период, когда спрос на нефтегазовые ресурсы пойдет на убыль.

На этой почве страны ССАГПЗ прилагают усилия для создания своего рода «сетевой структуры» авиационного бизнеса. Их авиакомпании, не считаясь с затратами, стремятся вписаться в процессы развития авиационной отрасли и ее инфраструктуры на разных уровнях и направлениях. В трансконтинентальной авиации они уже заложили фундамент в виде современной авиационной техники и наземной базы ее использования. Опираясь на аккумулированные материальные и финансовые активы, они стремятся замыкать на себя любые процессы в зоне их ответственности и пытаются распространить свое влияние на остальные арабские страны, оставляя все меньше шансов для проникновения в Арабский регион интонационального бизнеса за счет ограничения деятельности внешних «игроков».

В частности, страны ССАГПЗ претендуют на собственную обширную нишу на рынке дальних пассажирских перевозок, которые уже сейчас занимают неплохие позиции на основных мировых маршрутах. К тому же, реализуя идею создания национального воздушного флота дальнего действия, аравийские авиаперевозчики не упускают из вида чартерные и дискаунтные перевозки в других арабских странах, насыщая их рынок, по мере возможности, своими услугами.

Планируя расширение авиабизнеса, страны ССАГПЗ большое внимание уделяют бюджетным компаниям, которым традиционно принадлежит заметная часть авиарынка. Ведь дискаунтеры работают в Арабском регионе на маршрутах, длительность полета на которых не превышает четырех часов, а их пребывание в местах прилета минимизируется за счет оперативности местных служб, упрощения схем передвижения пассажиропотоков в зоне аэропорта и точных действий обслуживающего персонала.

Другой характерной особенностью авиабизнеса стран ССАГПЗ является наличие некоторого количества частных компаний с парком имиджевых самолетов класса «люкс», которые обслуживают правительственные делегации и корпоративных клиентов.

Можно достаточно уверенно утверждать, что планы аравийских монархий сохранить за собой ведущие позиции в системе авиаперевозок в регионе будут сохранять актуальность, поскольку здесь определяется характер развития наиболее продвинутых форм этого бизнеса. Поддержка его на высоком государственном уровне служит импульсом для роста экономик данных стран, а также является примером для других государств региона, где проблема модернизации экономики выступает первостепенной задачей. Очевидно, что авиационный сектор стран ССАГПЗ ныне уже сложился в индустриальный комплекс, который в настоящее время постепенно превращается в один из ведущих элементов современного хозяйственного роста данных государств, где местные стратегии развития нацелены на уход от односторонней ориентации на экспорт энергоресурсов и максимальную диверсификацию источников накопления. Такого рода задачи и планы еще более актуальны для «недофинансированных» стран Арабского региона, которые заняты поиском дополнительных ресурсов для вывода своих экономик из застоя.

В модернизации системы воздушного транспорта арабских стран активно задействован и иностранный капитал, представленный компаниями и фирмами из промышленно развитых центров западного мира. Они не только участвуют в комплектовании национальных авиапарков, но и закладывают основы наземной инфраструктуры, соответствующей им по количественным и качественным параметрам, проявляя особую активность в странах ССАГПЗ, рассматривая их как платежеспособный источник, гарантирующий оплату поставок оборудования, материалов и получения заказов.

Для западных производителей вовлеченность в масштабные производственные процессы означа-

¹⁰ URL: www.aex.ru/inform//1728/ (дата обращения: 12.02.2023).

ет в первую очередь активное расширение капиталоемкого сегмента крупнейшего в настоящее время регионального рынка сбыта продукции авиастроения и других смежных отраслей, а также обеспечение устойчивой долгосрочной занятости и массовых заказов на своих промышленных предприятиях на длительный срок. Не менее важно и получение дополнительных возможностей для реализации новейших инженерных идей в области моторостроения и авиационного оборудования при опоре на арабский капитал.

Для арабских стран сотрудничество с иностранным капиталом означает приобщение к наиболее продвинутому сегменту современного производства, возможность переноса части передовых технологий на национальную почву и создания новых отраслей экономики с крупным инновационным компонентом. Кроме того, они формируют весьма существенную стартовую площадку для успешной деятельности в мировом воздушном пространстве и имеют гарантии роста на перспективу коммерческой деятельности в системе прибыльных межконтинентальных сообщений. Тем самым Арабский регион, особенно в лице его наиболее финансово обеспеченной части, стремится закрепить за собой нишу в системе международного разделения труда. Такой результат можно рассматривать как пример умелого планирования и реализации крупных объектов и глубокого стратегического расчета, а также свидетельство успеха арабского предпринимательства.

Понятно, что не следует преувеличивать значение мер, предпринятых аравийскими монархиями в ходе их действий на авиационном поприще, поскольку их эффективность может быть доказана только последующими событиями и практической результативностью состоявшихся сделок. Тем не менее можно с достаточной долей уверенности утверждать, что начало этапа развития высокотехнологичной арабской экономики тесно соотносится именно с гражданской авиацией, которая ныне является наглядным отражением хозяйственных достижений арабских режимов и позволяет выдвинуть на передний план отрасли, ранее находившиеся в глубокой тени нефтяного бизнеса этих стран.

Но, вместе с тем, не следует воспринимать гражданскую авиацию как универсальное средство достижения высоких темпов роста и решения транспортно-логистических проблем. Сама по себе она является важным компонентом национальной экономики, к тому же визуально привлекательным, притягивающим внимание целесообразностью инженерных решений, а также попутно выполняющим и пропагандистскую функцию, давая местному населению внутреннее

ощущение причастности к государству, которое имеет возможность содержать мощную авиацию, роскошные аэропорты, обеспечивать высочайший уровень обслуживания и т.п. Но следует понимать также, что авиация это, прежде всего, сложный механизм для производства важных услуг, и в этом качестве она может эффективно работать только в тесной связке с равными по техническому уровню другими отраслями инфраструктуры и экономики в целом.

АВИАЦИОННЫЙ КОМПОНЕНТ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ

Весьма привлекательный пример аравийских монархий побуждает и другие страны Арабского региона к поиску новых путей модернизации воспроизводственного механизма, хотя многие из них по-прежнему не готовы к прорывным шагам на мировых рынках, тем более в такой высокотехнологичной отрасли, как авиационная.

Между тем, процессы модернизации хозяйственных структур в Арабском регионе необязательно развиваются в русле наращивания авиасообщений, хотя ряд этих государств страдает от «авиационной недостаточности», обусловленной в первую очередь дефицитом финансовых ресурсов и слабо выраженной возможностью мобилизации накоплений из внутренних источников, что существенным образом ограничивает меры, связанные с развитием их гражданской авиации. При этом немаловажное значение имеет такой фактор, как относительно небольшая территория ряда арабских государств, в результате чего их потребность во внутренних авиаперевозках пассажиров и коммерческих грузов относительно невелика. При этом иная ситуация может наблюдаться в области внешних авиасообщений (о чем свидетельствует опыт, например, Катара или Бахрейна), но и в этом случае она зависит от ограниченных материальных возможностей, а спрос на международные авиаперевозки удовлетворяется в настоящее время в основном за счет комбинирования разных вариантов финансирования.

Неслучайно поэтому в арабских странах капиталоемкие отрасли экономики, включая авиацию, и иная инфраструктура производственного назначения продолжают оставаться в собственности государства, которое выступает гарантом поддержания их в функциональном состоянии и занимается их перспективным развитием. Такая ситуация имеет как бы два измерения. Первое связано со спекулятивной природой заметной части арабского национального частного капитала, весьма часто ориентированного на быстрый оборот вложенных финансовых средств

и поэтому избегающего, как правило, участия в проектах социально-экономического развития с длительными сроками окупаемости. Второе же «выступает» в облике государственной бюрократии, коррупции и инертности, создающих серьезные помехи попыткам технического перевооружения отраслей, от которых зависит поступательность социально-экономического развития.

Оба эти момента негативно сказываются на состоянии экономической инфраструктуры в тех арабских странах, где особенно велика потребность именно в подобного рода сооружениях. При этом транспортная инфраструктура превратилась в один из основных вопросов полноценного существования нескольких государств, к которым относятся Сирия, Ливия, Йемен, Ливан, Судан, чья экономика утратила большую часть объектов в результате восстаний, войн, разрухи. Они, по сути, лишены даже перспектив на восстановление своего инфраструктурного потенциала и с особой отчетливостью диссонируют на фоне антиподов в лице монархий Аравийского полуострова, которые ведут интенсивное строительство всей линейки транспортно-логистических предприятий, ставших эффективным средством обретения собственной ниши в мировом движении товаров, капиталов и услуг.

Пострадавшие страны отличаются и от государств, относимых к категории среднеразвитых, но и они не могут мобилизовать достаточно ресурсов, чтобы следовать рецептам лидеров транспортной революции в регионе. Они сравнительно недавно пришли к пониманию необходимости неотложных мер для устранения отставания от мировой практики в этой сфере хозяйственной деятельности. Конечно, и в их случае трудно найти какое-то одно звено, способное синтезировать в себе достоинства нескольких подразделений отрасли, инвестировав в которое можно было бы постепенно реанимировать и другие структуры. Однако все объекты индивидуализированы и специализированы по направлениям, которые только в виде совокупности всех предприятий и систем могут обеспечивать жизнеспособность производительных сил и общества.

Во многих случаях арабские аутсайдеры имеют альтернативы воздушному транспорту в виде водных, автомобильных или рельсовых путей сообщения. И, тем не менее, они склоняются к необходимости восстанавливать авиационную отрасль как органичное и востребованное дополнение к воспроизводственным механизмам, помогающее значительно ускорить доставку пассажиров, грузов и иных отправок к месту назначения.

Ныне практически все страны — члены Лиги арабских стран, за исключением нескольких наиболее обездоленных, сообразно с задачами и обстоятельствами делают акцент на проектах реанимации или совершенствования инфраструктурного комплекса, в том числе и гражданской авиации. С ее присутствием весь проект инфраструктурного обустройства национальных экономик обретает универсальный характер и может содействовать решению многих фундаментальных проблем, включая оптимизацию внутреннего рынка, более рациональное размещение производительных сил, повышение эффективности международных торговых и экономических связей. Национальная и региональная инфраструктура арабских государств, скоординированная и выстроенная по шаблону ССАГПЗ и приведенная в соответствие с внутренними потребностями и современными нормами, способна существенным образом стимулировать межарабскую экономическую интеграцию, что будет иметь исключительно важные последствия для более успешного позиционирования всех арабских стран в мирохозяйственных связях.

Общая тенденция складывается на сегодня таким образом, что, скорее всего, транспортно-логистическая инфраструктура во всем многообразии ее звеньев может оказаться тем средством, которое выведет Арабский регион на путь более устойчивого развития. Неслучайно практически все дееспособные государства региона демонстрируют комплексный подход к этой теме и стремятся параллельно расширять такие отрасли, как железнодорожный транспорт, морские сообщения, авиаперевозки; сооружают линии электропередач, прокладывают трубопроводы разного назначения, выстраивают ирригационную инфраструктуру. Иначе говоря, инфраструктурное обустройство арабского экономического пространства сейчас явно становится наиболее муссируемым вопросом в повестке дня государств Арабского Востока, что отражает стремление вывести материально-техническую базу региона на новый уровень и намерение ориентировать страны на ускоренный режим роста, чего можно достичь, продвигая его транспортные составляющие.

Именно такой подход придает воспроизводственной системе арабов заметную подвижность и маневренность, так как создаются предпосылки для облегчения взаимодействия региона с внешним миром [8] и внутри самого региона, а также — для повышения занятости путем создания множества рабочих мест в масштабных и многофункциональных проектах инфраструктурного и иного профиля, расширения

центров подготовки квалифицированных кадров по новым специальностям и пр. [9].

Широкий подход к авиационной и другим составляющим инфраструктурного обеспечения процессов развития важен и с той точки зрения, что Арабский регион за последние два-три десятилетия начал экономически отставать от ряда других развивающихся стран Востока, что поставило местных жителей еще перед одним вызовом.

Устранение его станет новым испытанием для большей части арабских стран, поскольку потребует мобилизации дополнительных ресурсов на преодоление трудностей. Такая ситуация воспроизводится на постоянной основе, и на каждом этапе важно

осознавать, какой подход нужнее и полезнее для конкретной арабской страны — валовый или прорывной на отдельных направлениях, как в случае с гражданской авиацией [10]. Вариант развития авиабизнеса по образцу аравийских монархий носит в целом достаточно гармоничный характер и не нарушает пропорций роста. В остальных случаях потребуются точное понимание того, к чему стремится государство — к развитию без роста или росту без развития, и какие подходы к этой теме будут предпочтительнее с точки зрения подъема общего уровня производства и модернизации механизмов управления национальным хозяйством каждой конкретной арабской страны.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Филоник А. Страны Аравии в поисках стимулов для развития: гражданская авиация как фактор роста. Новое восточное обозрение. 20.08.2010.
2. Rzaev A. Как началась история гражданской авиации в регионе Арабского залива. AVIAMOST.ae. 27.10.2019. URL: <https://aviamost.ae/ru/%D0%BA%D0%B0%D0%BA-%D0%BD%D0%B0%D1%87%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%8C-%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F-%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B6%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9-%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8-%D0%B2-%D1%80%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B5-%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%B1%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B2%D0%B0>
3. Веселов А.Ю. О развитии рынка гражданской авиации Саудовской Аравии. Институт Ближнего Востока. 23.10.2019. URL: <http://www.iimes.ru/?p=62058>
4. Хмелик В. Air Arabia или что нам готовит арабский лоукостер. LIVEJOURNAL. 16.04.2018. URL: <https://khemelikvictor.livejournal.com/140283.html>
5. Мавашев Ю. Как на Dubai Airshow соревновались Россия и США. Оружие России. 21.11.2021. URL: <https://www.arms-expo.ru/analytics/meropriyatiya/yuriy-mavashev-kak-na-dubai-airshow-sorevnovalis-rossiya-i-ssha/>
6. Константинов А. Катар поддержит гражданскую авиацию Ирака. ANNA-NEWS.info. 27.04.2018. URL: <https://anna-news.info/katar-podderzhit-grazhdanskuyu-aviatsiyu-iraka/>
7. Тропова Е. Российские самолеты будут быстрее чинить в ОАЭ. Как отрасль адаптируется к санкциям? Ассоциация туроператоров. 14.02.2023. URL: <https://www.atorus.ru/node/51402>
8. Тримайлов А. Арабские страны могут стать главным въездным рынком для России. Profi+Travel. 24.05.2022. URL: <https://profi.travel/articles/55253/details>
9. Ларосса Э. В Арабских Эмиратах растёт число женщин, работающих в авиации. РУССКИЕ ЭМИРАТЫ. 26.08.2016. URL: <https://russianemirates.com/news/uae-news/v-arabskikh-emiratakh-rastyet-chislo-zhenshchin-rabotayushch/>
10. Лысцева М. Какая российская авиатехника интересует арабский мир. ТАСС. 18.11.2019. URL: <https://tass.ru/armiya-i-opk/7129795>

REFERENCES

1. Filonik A. Arabian countries in search of incentives for development: Civil aviation as a growth factor. New Eastern Outlook. Aug. 20, 2010. (In Russ.).
2. Rzaev A. How the history of civil aviation in the Arabian Gulf region began. AVIAMOST.ae. Oct. 27, 2019. URL: <https://aviamost.ae/ru/%D0%BA%D0%B0%D0%BA-%D0%BD%D0%B0%D1%87%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%8C-%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F-%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B6%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9-%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8-%D0%B2-%D1%80%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B5-%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%B1%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B2%D0%B0>

- 0%BD%D0%B5-%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%B1%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B2%D0%B0 (In Russ.).
3. Veselov A. Yu. On the development of the civil aviation market in Saudi Arabia. Middle East Institute. Oct. 23, 2019. URL: <http://www.iimes.ru/?p=62058> (In Russ.).
 4. Khmelik V. Air Arabia, or what an Arab low-cost airline is preparing for us. LIVEJOURNAL. Apr. 16, 2018. URL: <https://khmelikvictor.livejournal.com/140283.html> (In Russ.).
 5. Mavashev Yu. How Russia and the USA competed at the Dubai Airshow. Oruzhie Rossii. Nov. 21, 2021. URL: <https://www.arms-expo.ru/analytics/meropriyatiya/yuriy-mavashev-kak-na-dubai-airshow-sorevnovalis-rossiya-i-ssha/> (In Russ.).
 6. Konstantinov A. Qatar will support Iraqi civil aviation. ANNA-NEWS.info. Apr. 27, 2018. URL: <https://anna-news.info/katar-podderzhit-grazhdanskuyu-aviatsiyu-iraka/> (In Russ.).
 7. Tropova E. Russian aircraft will be repaired faster in the UAE. How is the industry adapting to sanctions? Association of Tour Operators. Feb. 14, 2023. URL: <https://www.atorus.ru/node/51402> (In Russ.).
 8. Trimailov A. The Arab countries can become the main entry market for Russia. Profi+Travel. May 24, 2022. URL: <https://profi.travel/articles/55253/details> (In Russ.).
 9. Larossa E. In the United Arab Emirates, the number of women working in aviation is growing. RUSSIAN EMIRATES. Aug. 26, 2016. URL: <https://russianemirates.com/news/uae-news/v-arabskikh-emiratakh-rastyet-chislo-zhenshchin-rabotayushch/> (In Russ.).
 10. Lystseva M. What kind of Russian aircraft is of interest to the Arab world. TASS. Nov. 18, 2019. URL: <https://tass.ru/armiya-i-opk/7129795> (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / ABOUT THE AUTHORS



Владимир Александрович Исаев — доктор экономических наук, профессор Института стран Азии и Африки, МГУ им. М.В. Ломоносова, Москва, Россия
Vladimir A. Isaev — Dr Sci. (Econ.), Professor, Institute of Asian and African Studies, Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia
<https://orcid.org/0000-0003-1797-3143>
 Автор для корреспонденции / Corresponding author
v-isaev@yandex.ru



Александр Оскарович Филоник — кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института востоковедения РАН, Москва, Россия
Alexander O. Filonik — Cand. Sci. (Econ.), Lead Researcher, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia
<https://orcid.org/0000-0001-7455-0361>
fao44@mail.ru

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.
Conflicts of Interest Statement: The authors have no conflicts of interest to declare.

Статья поступила 10.02.2023; после рецензирования 05.04.2023; принята к публикации 20.04.2023.
Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.
The article was received on 10.02.2023; revised on 05.04.2023 and accepted for publication on 20.04.2023.
The authors read and approved the final version of the manuscript.