

Ж.Е.Турекулова

Южно-Казахстанский государственный университет им. М.Ауезова, Шымкент (E-mail: turekulova74@mail.ru)

Влияние динамики международных перевозок через Суэцкий канал на социально-экономическое развитие Египта

В статье отмечено, что транспортные коммуникации, являясь важным формирующим элементом административно-территориального устройства государства и мощным двигателем внутреннего и внешнего рынков, играли огромную роль в организации жизнедеятельности любой страны и общества на всех исторических этапах развития человечества. Определено, что, обеспечивая условия, необходимые для развития хозяйственно-экономических связей между регионами, они служат объединяющим фактором отдельных отраслей экономики в общенациональную. Обоснована оценка той большой роли, какую играют морские каналы в межгосударственных внешнеэкономических связях. На примере Суэцкого канала, связывающего Средиземное море и Индийский океан, автор показал его огромное значение для Египта.

Ключевые слова: Суэцкий канал, Египет, транспорт, международные перевозки, межгосударственные экономические связи, социально-экономическое развитие.

Введение

Идея соединения Средиземного и Красного морей судоходным каналом, зародившаяся еще в глубокой древности и непрерывно эволюционировавшая в течение тысячелетий, имеет непосредственное отношение к грандиозным транспортно-коммуникационным системам общемировой значимости. Само возрождение этой идеи в очередной раз в XIX в. и ее воплощение в проект Суэцкого канала вызвали невиданный ажиотаж среди мировой общественности, ожидавшей от него революционных результатов. Реализация данного проекта в жизнь и ввод в эксплуатацию Суэцкого канала в середине XIX в. полностью подтвердили адекватность подобных ожиданий: морские транспортно-коммуникационные пути претерпели кардинальные изменения, их эффективность резко возросла, отдаленные друг от друга государства и регионы стали ближе, расстояния между ними ощутимо сократились, расходы по их преодолению и по грузоперевозкам ощутимо снизились. Следует особо акцентировать, что это событие не только стало качественным скачком в развитии водных транспортных путей и морских международных перевозок, но и серьезно повлияло на содержание и структуру сухопутных транспортно-коммуникационных систем в XIX в., а также воздушных трасс в XX в. Все это оказало, безусловно, благотворное воздействие на поступательное движение отдельных государств и целых регионов, а также на развитие разносторонних взаимных связей между ними, ускоряя процессы торгового, духовного, культурного и научного обмена между различными народами и, в конечном итоге, обогащая мировую цивилизацию.

Непреодолимое значение международных транспортно-коммуникационных систем, в т.ч. Суэцкого канала, для мирового сообщества постоянно обеспечивало им одно из центральных мест в исследованиях исторического, экономического, культурно-цивилизационного и другого характера. Интерес ученых к ним подпитывался мощными мотивами. Во-первых, восстановление истинных фактов, связанных с рождением, эволюцией и упадком подобных систем, способствует воссозданию целостной картины истории народов и регионов, выяснению конкретной роли и места в ней транспортно-коммуникационных систем. Во-вторых, знание правды об истории транспортно-коммуникационных систем необходимо для того, чтобы вооружиться опытом прошлого, который востребован и сегодня в силу перманентности процессов эволюции подобных систем как органической части общечеловеческого прогресса.

1 Транспортировка товаров через Суэцкий канал

Для Египта Суэцкий канал является не только источником в национальном доходе — это неотъемлемая часть египетской истории, культуры, идентичности и цивилизации [1].

Международные перевозки, осуществляемые через Суэцкий канал, с самого начала его функционирования как морского транспортного пути оказывали заметное влияние на социально-экономическую ситуацию в Египте. Развитие средств транспорта, несомненно, самым серьезным образом отразилось на расширении внутренней и внешней торговли Египта [2; 150].

В 1870 г. через Суэцкий канал прошло всего 486 судов [3; 80]. Тоннаж торговых судов, заходящих в Александрию, возрос незначительно — с 907 000 т в 1863 г. до 1238 тыс. т в 1872 г. [4; 139]. Не стали периодом бурного роста трафика через канал и 80-е годы XIX в. В 1885 г. объем перевозимых через Суэцкий канал грузов достиг 6 336 000 т, затем, по причине мировой депрессии, упал до 5 768 000 т в 1896 г. Последующие восстановление и рост объемов грузоперевозок через Суэцкий канал позволили лишь в 1891 г. достичь уровня 8,7 млн т [5; 125]. Такие результаты были слишком далеки от радужных ожиданий мировой общественности, что посеяло определенные сомнения в глобальном успехе нового морского транспортного узла. Они послужили главным аргументом для исследователей, которые отмечали, что ожидания резкого роста международных перевозок и кардинальных изменений в мировой торговле, связанные с вводом в действие Суэцкого канала, оказались не вполне корректными на фоне результатов начального периода его функционирования [6; 118].

Но, как показала дальнейшая история, причиной подобного положения стало не отсутствие востребованности Суэцкого канала, а великая мировая депрессия 1880–1890 гг., повлекшая за собой полный застой в инвестиционной активности в сфере мирового судостроения. Подъем мировой экономики и развитие заморских владений крупнейших империй той эпохи в корне изменили положение канала в международной транспортной системе: между 1895–1900 гг. через Суэцкий канал ежегодно проходили уже от 3 400 до 3 500 [7; 559] судов. Англия, как крупнейшая морская держава той эпохи, которая пользовалась привилегированным положением в Египте, обеспечивала львиную долю перевозок через канал. Прямая зависимость общих объемов грузоперевозок от Англии в XIX – первой половине XX вв. подтверждается и динамикой грузооборота между метрополией и ее крупнейшей колонией — Индией: рост экспорта пшеницы из Индии в Великобританию за 1897–1898 гг. выразился в астрономической разнице — 29 000 и 484 000 т. Одновременно выросли и объемы поставок английского угля за указанные годы — с 598 000 до 666 000 т [5; 120]. В целом же доля Британии в морских перевозках через Суэцкий канал составляла: до 75 процентов в 1891 г., около 65 процентов в 1896–1900 гг., около 62 процентов в 1901–1905 гг. и до 60 процентов в 1913 г. [5; 128].

Динамика прохождения судов через канал в XX в. отличалась в основном положительными характеристиками, за исключением отдельных непродолжительных периодов. Главный показатель, характеризующий место Суэцкого канала в мировой транспортной системе, к 1928–1929 гг. вырос до 6 000 судов ежегодно. За указанный период объем грузоперевозок через канал увеличился в четыре раза и в 1930-х гг. стабилизировался на уровне 30 млн т в год. Такими оставались объемы грузооборота через Суэцкий канал вплоть до начала Второй мировой войны [8].

Первая мировая война, естественно, отрицательно сказалась на объеме перевозок через Суэцкий канал — уровень движения морского транспорта упал до минимальных показателей. В период войны он практически полностью зависел от перевозки солдат и военных снаряжений. 1919 г. был отмечен заметным оживлением «пассажирских» перевозок, вызванным процессом репатриации солдат, участвовавших в войне. В указанном году уровень трафика через канал реанимировался до показателей 1903/1905 гг.

Начало восстановления мировой экономики со второй половины 1919 – первой половины 1920 гг. положительно отразилось и на международной торговле. Благоприятный период был несколько «подпорчен» Великой американской депрессией, начавшейся осенью 1929 г. Приведенная ниже таблица 1 [5; 128] наглядно свидетельствует о зависимости грузоперевозок через Суэцкий канал от процессов мирового развития.

Таблица 1

Грузоперевозки через Суэцкий канал в 1920-1932 гг.

Годы	Всего в тоннах	Доля Англии	Годы	Всего в тоннах	Доля Англии
1920	17 575 000	10 838 000	1927	28 963 000	16 534 000
1921	18 119 000	11 397 000	1928	31 906 000	18 124 000
1922	20 743 000	13 383 000	1929	33 466 000	19 114 000
1923	22 730 000	14 264 000	1930	31 669 000	17 600 000
1924	25 110 000	14 995 000	1931	30 028 000	16 624 000
1925	26 762 000	16 016 000	1932	28 340 000	15 721 000
1926	26 060 000	14 969 000			

Несмотря на мировой экономический кризис конца 20-х – начала 30-х годов XX в., динамика трафика через Суэцкий канал в целом продолжала оставаться позитивной. В 1935 г. через него было перевезено 32,8 млн т грузов, а в 1937 г. был достигнут рекордный уровень грузоперевозок — 36,5 млн т. Одной из главных причин активизации грузоперевозок через канал в 30-е годы XX в. стало увеличение в их структуре доли нефти [8]. Так, если в 1913 г. на нее приходилось лишь 2 процента от общего объема перевозок, то в 1938 г. она вплотную подошла к 25-процентному уровню [8].

Но затем наступил период спада: уже в 1939 г. данный показатель снизился до 29,6 млн т. Проблемы грузоперевозок через канал были усугублены, главным образом, осложнениями в международной военно-политической обстановке, сложившейся перед началом новой мировой войны и в течение ее начального периода: в 1937–1942 гг. транзит через канал упал на 80 процентов. И только в 1947 г. удалось вновь выйти на предвоенный уровень 1937 г. А к началу 1950-х гг. транзит через Суэцкий канал вырос более чем в два раза. Исследователи отмечают, что такая положительная динамика наблюдалась благодаря так называемому «корейскому буму», вызванному войной на Корейском полуострове и перевооружением НАТО. В течение 1951–1956 гг. количество судов, проходящих через Суэцкий канал, выросло еще на 40 процентов [8].

2 Влияние Суэцкого канала на социально-экономическое положение Египта

Географический разброс товароперевозок, осуществляемых через Суэцкий канал, демонстрируя его важное место в международном разделении в данной области мирохозяйственных отношений, одновременно свидетельствует о достаточно высокой степени зависимости социально-экономического развития Египта от данного фактора. Любые более или менее значимые события, происходившие в различных частях света, в какой-то степени имели последствия для Египта, оказывая активизирующее или замедляющее воздействие на динамику важной отрасли египетской экономики — перевозку грузов через Суэцкий канал, в которой были заняты сотни тысяч человек. Широкая представленность географических пунктов, связанных с этим фактором, лишь увеличивала риски для стабильного развития египетской экономики.

Т а б л и ц а 2

Географический разрез грузов, перевезенных через Суэцкий канал в 1937 г. (%)

Географические пункты	Проценты
Индия, Бирма, Цейлон	24.4
Китай, Япония, Филиппины	20.4
Восточная Африка и окружающие ее острова	6.9
Океания	6.5
Тихоокеанские порты США	1.2
Порты Красного моря и Аденского залива	7.6
Порты Персидского залива	16.6

История эволюции Суэцкого канала протекала в полном соответствии с духом теории о «морской силе» А.Т.Мэхэна, который утверждал: «Первое и очевидное, чем выглядит море, с политической и социальной точек зрения, — это большая дорога. Или, может, вернее было бы сказать, что это широкая равнина, по которой можно идти во всех направлениях, но в которой некоторые хорошо протоптанные тропы свидетельствуют о том, что доводы рассудка заставили выбрать именно эти маршруты для путешествия, а не другие. Эти маршруты называют торговыми путями» [9; 363]. Волею истории Египет оказался одним из важнейших перекрестков таких путей, противоречиво воздействуя на него, что связано, в первую очередь, с могущественными державами мира.

Влияние морских перевозок на экономику Египта в большой степени зависело от позиций довольно значительного количества судовладельческих корпораций, главным образом британских. В 1901 г. из 37 судоходных компаний, пользующихся Суэцким каналом, 22 были английскими, 5 — немецкими, 3 — французскими, остальные принадлежали Австрии, России, Бельгии и другим европейским странам. Именно эти государства конкурировали между собой на мировом рынке морских перевозок: в 1898 г. доля английских компаний в перевозках с использованием Суэцкого канала достигла 78 процентов, затем она начала уменьшаться и в 1920–1930 гг. стабилизировалась на уровне 50 процентов от общего объема трафика через канал. Английское доминирование на канале продол-

жалось на всем протяжении эпохи между двумя мировыми войнами. Так, в 1929 г. 28 из 55 ведущих судоходных клиентов ВКСК считались английскими. Благодаря активизации своей индонезийской политики Голландия также стала одним из ведущих государств, активно использовавших Суэцкий канал. Франция принимала меры для сокращения своего отставания от других участников этого трансокеанического морского пути [8]. Однако Вторая мировая война стала причиной катастрофического падения транзита через канал: между 1937 и 1942 гг. он упал, как было уже отмечено, на 80 процентов, что негативно отразилось на экономическом положении Египта.

Следует заметить, что интенсивность и объемы грузоперевозок с севера на юг и в обратном направлении были непропорциональными, что адекватно отражало особенности экономического состояния государств, расположенных к северу и югу от канала. Так, в период с 1920 по 1929 и с 1949 по 1955 гг. число грузоперевозок с севера на юг удвоилось, а с юга на север возросло в четыре раза. «Нефтяная революция», вызванная скачкообразным ростом экспорта нефти с Ближнего Востока, значительно активизировала движение танкеров через канал, поскольку поставки примерно половины ближневосточной нефти осуществлялись силами танкерного флота [10; 88]. Доля танкеров среди водного транспорта, следующего через Суэцкий канал, в 1948 г. достигла 60 процентов против 17 в 1938 г. [8]. Канал обеспечивал поставку нефти с Персидского залива в Западную Европу [11].

Следует отметить, что накануне национализации объем перевезенных через Суэцкий канал грузов составил 115 756 тыс. т. При этом поток грузов, идущих с юга на север, составлял 87,4 млн т и в четыре с лишним раза превышал объем грузов, перевозимых с севера на юг. В 1955 г. Суэцким каналом пользовались суда около 50 государств. Через него прошло 14 666 судов с общим нетто-тоннажем 115,7 млн т. Грузооборот канала достиг рекордной цифры, составив 107,5 млн т, из которых около 70 процентов приходилось на долю нефти и нефтепродуктов. Компания Суэцкого канала получала огромные доходы — 35 млн фунтов в год, из которых лишь 1 млн поступал Египту. Основной капитал компании увеличился с момента ее создания более чем в пять раз [12; 35].

Нетрудно догадаться, что все это приносило баснословные дивиденды истинным хозяевам Суэцкого канала — развитым государствам Запада, в первую очередь Великобритании. О приблизительных размерах доходов, получаемых от эксплуатации Суэцкого канала, можно судить по данным приведенной ниже таблицы [13; 28].

Таблица 3

Динамика роста доходов ВКСК во второй половине XIX – первой половине XX в.

Годы	Общий доход (тыс. франков)	Чистая прибыль (тыс. франков)
1880	41820	12 330
1900	99 440	51 570
1910	134 100	82430
1920	260 960	143 660
1937	1 448 484	—
1947	6 754 468	4 129 291
1950	28 020 286	16 662 184

Печальной реальностью было то, что доля египетского государства в этих доходах выражалась в смешных цифрах — чуть более трех процентов от их общего объема. Однако это не означает, что степень экономической эффективности Суэцкого канала для Египта ограничивается только получаемой им долей от чистых доходов ВКСК. В большей степени она проявлялась в обеспечении благоприятных макроэкономических показателей, а также социально стабилизирующего фактора в условиях густонаселенной страны.

Рост трафика через Суэцкий канал и увеличение объемов перевозимой нефти крупнотоннажными танкерами поставили перед ВКСК новые задачи по дальнейшей модернизации этого водного пути. В 1950 г. поставка нефти из ближневосточного региона в Европу возросла на 90 процентов [14; 611]. А открытие в 1951 г. трансаравийского нефтепровода означало для Суэцкого канала появление реальной конкурентной сети перевозки углеводородного сырья. Это событие ускорило реализацию восьмого этапа работ за всю историю канала по его модернизации. Этот этап, предусматривавший работы по углублению и расширению канала, был реализован в 1955–1960 гг. Он включил в себя, помимо прочего, масштабные операции по выпрямлению и оптимизации траектории движения

судов на определенных участках, обустройству ряда участков для разъезда встречных судов; в ходе этого этапа — самого грандиозного из всех модернизационных работ — было извлечено 54 млн кубических метров грунта, что равнялось по объему двум третям грунта, извлеченного при рытье первоначального канала в 1859–1869 гг. [8].

Результаты преобразований не заставили себя долго ждать: уже в 1956 г. канал ежедневно пересекали в среднем 45 судов. При этом работы по реконструкции не прекращались, т.е. они шли без остановки движения судов на каком-либо участке. Прямым результатом грандиозных изменений в трафике через Суэцкий канал стало увеличение объемов международных товароперевозок, осуществляемых через канал, со 121 млн т в 1952 г. до 250 млн т в 1968 г. [15; 125]. В 1966 г. через Суэцкий канал проследовало 21250 судов, на его долю пришлось свыше 70 процентов мировых нефтеперевозок. Доходы Египта от эксплуатации канала в 1966 г. составили 95 млн ег. ф. По тоннажу перевозимых грузов Суэцкий канал захватил уверенное первенство в мире среди всех международных каналов. Уже тогда он вышел на показатели, которыми характеризовалась его доля в мировой торговле на протяжении всей второй половины XX в. Через него ежегодно проходили более 20 тысяч судов под флагами более чем 100 стран мира. Они перевозили до 250 млн т различных грузов, что составляло порядка 14 процентов от общего объема мировых перевозок. Примечательно, что большая часть нефтяных перевозок из района Персидского залива в Европу и Америку осуществлялась через Суэцкий канал. По морскому пути, соединяющему Средиземное и Красное моря, перевозилось почти $\frac{3}{4}$ добытой на Ближнем и Среднем Востоке нефти [16; 105].

Известно, что в октябре 1956 г. работа Суэцкого канала была парализована вследствие англо-франко-израильской агрессии против Египта. Во время военных действий на канале было потоплено много судов и повреждено его оборудование. 10 апреля 1957 г. (после восстановления) Суэцкий канал был вновь открыт для сквозного судоходства, а в 1958 г. акционеры бывшей ВКСК были вынуждены согласиться с получением компенсации.

Следует акцентировать, что катастрофические последствия тройственной агрессии против Египта особенно отрицательно повлияли на функционирование Суэцкого канала. Вся сила их негативных последствий в концентрированном виде проявилась в виде значительного ущерба, нанесенного торгово-экономическим отношениям межгосударственного и межрегионального характера. На время была парализована деятельность крупнейшей в мире трансокеанической водной артерии, на которую приходилась львиная часть международных морских грузоперевозок; в ее водах было затоплено несколько десятков судов, принадлежавших различным странам. Позднее для полного восстановления канала понадобилось несколько лет. Если потери Египта от этого катастрофического события были частично компенсированы нефтедобывающими арабскими странами, то ущерб, причиненный международной торговле, был, естественно, невосполним.

Вскоре после провала тройственной агрессии с целью улучшения условий судоходства была разработана новая обширная программа возобновления функционирования Суэцкого канала, его реконструкции, обслуживания и т.д. С января 1958 г. по июнь 1962 г. египетской администрацией Суэцкого канала была реализована первая очередь данной программы, которая была направлена на обеспечение комфортных условий обслуживания проходящих через канал судов и предусматривала:

- увеличение поперечного сечения канала с 1200 до 1500 кв.м для прохождения судов водоизмещением до 55 тыс. т;
- выпрямление канала и модернизацию его навигационного оборудования;
- увеличение количества технологических судов, обслуживающих канал;
- строительство судоремонтных мастерских и т.п.

На реализацию первой очереди программы было затрачено 40 млн ег. ф. А 1 сентября 1961 г. начались работы по осуществлению второй очереди программы: ее основной целью было углубление южной части канала. В целом же начиная с 1956 г. на модернизацию канала было израсходовано около 23.5 процента всех доходов, полученных от его эксплуатации, тогда как со времени его строительства до момента национализации на эти цели было истрачено лишь 3.8 процента полученных от его эксплуатации доходов. Только с 1960 по 1965 гг. капиталовложения с целью реконструкции канала составили 35 млн. ег.ф. Администрация Суэцкого канала и в дальнейшем продолжала выделять большие средства на его реконструкцию, чтобы обеспечить пропуск через него судов с осадкой в 40 футов. А углубление канала только на один фут обходилось АРЕ в 10 млн ег.ф. Значительные ассигнования выделялись и на жилищное строительство для рабочих и служащих канала, на их медицинское и культурное обслуживание. Совокупный эффект перечисленных мероприятий находил свое

отражение в положительной динамике экономического развития Египта и улучшении социальной ситуации в стране.

Осуществление модернизационных программ благоприятно отражалось и на динамике перевозок через канал. В 1955 г. с юга на север через него прошли танкеры общей грузоподъемностью 66,9 млн т, а в 1963 г. — 132,3 млн т. Но в 1964 г. число нефтеналивных судов, прошедших через Суэцкий канал, заметно уменьшилось, что объясняется ростом потребления странами Западной Европы ливийской и алжирской нефти.

В целом же в годы независимости судоходство по каналу заметно активизировалось. Если в 1955 г. через канал проследовало 14.6 тыс. судов, то в 1958 г. их число достигло уже 17.8 тыс., а в 1966 г. перевалило за 20 тыс. За период с 1955 по 1965 гг. через Суэцкий канал прошло всего 189 тыс. судов, что принесло государству дивиденды в размере 563 млн ег. ф. [17; 113]. По годам это выглядело следующим образом: в 1955 г. — 31.8 млн ег. ф., 1956 г. — 29.4, 1958 г. — 42.1, 1960 г. — 50.1, 1961 г. — 51.2, 1962 г. — 53.7, 1963 г. — 71.1, 1964 г. — 78.4, 1965 г. — 85.4 млн ег. ф. [18; 218].

Следует отметить, что направление грузопотоков через канал ярко отражало односторонний характер колониальной экономики большинства стран, расположенных к югу от него. В перевозках с юга на север преобладала сырая нефть, что стало результатом ее растущей добычи на Аравийском полуострове и в других странах, расположенных по периметру бассейна Персидского залива, а также недостаточности нефтеперегонных мощностей в этом регионе. С севера на юг следовали нефтепродукты, получаемые на нефтеперерабатывающих заводах Европы из нефти, добываемой в районе к югу от Суэцкого канала [17; 114].

Наряду с нефтью через Суэцкий канал с юга на север перевозились марганцевая, медная, хромовая, титановая руды, бокситы и другие виды минерального сырья, а также каучук, хлопок, джут, шерсть, чай, тростниковый сахар, ценные тропические породы дерева и другие товары. В перевозках с севера на юг преобладали машины, цемент, химические удобрения, уголь, текстильные изделия и другие промышленные товары. При этом общий тоннаж грузов, следующих с юга на север, как правило, в несколько раз превышал объемы грузов, перевозимых с севера на юг [18; 218]. Движение судов по Суэцкому каналу неуклонно возрастало, что свидетельствовало о том, что он исправно выполнял функции одной из главных международных транспортно-экономических морских артерий [19; 216].

Заключение

Таким образом, эволюция Суэцкого канала, как одного из важнейших составляющих международной транспортной системы, протекала в сложных международных условиях, испытывая на себе все нюансы военно-политических и торгово-экономических изменений, происходивших в мире на протяжении многих десятилетий. Несмотря на то, что основная часть доходов, получаемых от его эксплуатации, доставалась иностранным государствам, частным и юридическим лицам, Суэцкий канал все же выполнял важную социально-экономическую функцию, способствующую поступательному движению Египта как государства.

Введение в действие Суэцкого канала в корне изменило геополитическое значение Египта в мировой политике, выдвинув его в сердцевину геостратегических устремлений ведущих государств той эпохи. Последние стремились использовать его в качестве эффективного инструмента для продвижения и защиты своих колониальных планов. Канал превратился в чувствительный нерв сложной системы управления колониями и эксплуатации их ресурсов. Колониальные державы отлично понимали, что долгосрочное использование канала соответственно их интересам предполагает создание международной легитимной базы, основанной на соответствующих международных документах. Этот процесс, начавшийся с момента подписания Стамбульской конвенции о нейтрализации Суэцкого канала, продолжался на всем протяжении второй половины XIX – первой половины XX вв. и был проникнут стремлением ведущих держав максимально продлить сроки его льготного использования, что полностью противоречило интересам Египта.

Парадоксальным фактом оставалось то, что вплоть до антиимпериалистической революции 1952 г. высокая геополитическая значимость Суэцкого канала служила сдерживающим фактором на пути диверсификации внешнеполитических связей и внешнеэкономического сотрудничества Египта. Даже после этого судьбоносного для страны события ведущие государства мира, в первую очередь США и бывший СССР, используя различные рычаги, стремились укреплять свое присутствие в Египте для получения максимума возможностей влиять на деятельность такого исключительно значимого

в международных мирохозяйственных и военно-политических отношениях водного пути, как Суэцкий канал. Характерным в этом отношении стали события, происходившие вокруг зарождения и реализации проекта Асуанского гидроузла. Возникшее советско-американское противостояние по этому вопросу, как известно, завершилось тогда фактической победой бывшего Советского Союза, что имело далеко идущие последствия для изменения геополитической карты всего мира.

За годы своего функционирования Суэцкий канал превратился в одну из главных мировых трасс международных перевозок и стал влиятельным фактором международной торговли. Парадоксальным следствием этой объективной данности было то, что, обеспечивая на протяжении почти полутора столетий колоссальные финансовые дивиденды мировым державам — частным и юридическим иностранным лицам, он оставался фактически бесприбыльным предприятием для страны, на чьей территории располагался.

Вместе с тем Суэцкий канал, будучи одним из значимых составляющих египетской экономической инфраструктуры, все же выполнял важную социально-экономическую функцию в масштабах государства. Такая роль Суэцкого канала была подкреплена фактом его национализации, последовавшей за антиимпериалистической революцией, а также тем, что канал впервые за время своего почти полуторавекового существования стал важным бюджетобразующим фактором для египетского государства.

Список литературы

- 1 Ahmed Eleiba Where is tye truth // Al-ahram. 22.11.2013 URL: <http://weekly.ahram.org.eg>
- 2 Экономическое развитие Египта в новое время / Рашид аль-Барави, Мухаммед Хамза Улейш; сокр. пер. с араб. Х.Селяма и Д.Юсупова; ред. предисл. П.В.Милоградова. — М.: Изд-во иностр. лит., 1954. — 245 с.
- 3 Энциклопедический словарь Ф.А.Брокгауза и И.А.Ефрона, 1890–1907. — СПб.: Брокгауз-Ефрон, 1890–1907. — 365 с.
- 4 Луцкий В.Б. Новая история арабских стран. 2-е изд. — М.: Наука, 1966. — 372 с.
- 5 Wilson Arnold T. The Suez canal Its Pasty Present and Future. — London: Oxford university Press, 1939. — 256 p.
- 6 Bonin Hubert. History of the Suez Canal Company: 1858–1960; between controversy and utility. — Geneve: Droz, 2010. — 573 p.
- 7 Fletcher Max E. The Suez Canal and World Shipping, 1869–1914 // The Journal of Economic History. — 1958. — № 18. — 556–573 p.
- 8 Bonin Hubert. Suez. URL: http://espritimperial.free/SUEZ_4_BONIN.doc
- 9 Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на историю, 1660–1783. — М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб.: Terra Fantastica, 2002. — 600 с
- 10 Bamberg J. British petroleum and global oil, 1950–1975. — Cambridge: Cambridge University Press, 2000. — 637 p.
- 11 Higginbotham John. Suez Canal in the Grosshairs // URL: http://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/suez-canal-crosshairs_20130901.html
- 12 Дементьев И.А., Генин И.А. Объединенная Арабская Республика. — М.: Гос. изд-во геогр. лит-ры, 1959. — 86 с.
- 13 Дементьев И.А. Суэцкий канал. 2-е изд. — М.: Гос. изд-во геогр. лит-ры, 1954. — 72 с.
- 14 Yergin D. The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, & Power. Simon & Schuster, New York, 1991. — 945 p.
- 15 Karabell Zachary. Parting the Desert: The creation of the Suez Canal. — New York: Alfred A.Knopf, 2003. — P. 280.
- 16 Румянцев В.П. Нефтяной фактор в ближневосточной политике США (1957–1959 гг.) // Вестн. Томского гос. ун-та. — 2009. — № 322. — С. 101–106.
- 17 Лушикова Л.И. Государственные финансы ОАР. — М.: Наука, 1971. — 238 с.
- 18 Объединенная Арабская Республика. — М.: Наука, 1968. — 440 с.
- 19 Арабская Республика Египет. — М.: Гл. ред. вост. лит-ры «Наука», 1990. — 355 с.

References

- 1 Eleiba Ahmed. *Al-ahram*, 2013, 22 November // URL: <http://weekly.ahram.org.eg>
- 2 Rashid al-Baravi, Muhammad Hamza Uleysh. *The economic development of Egypt in contemporary history*, Moscow: Publishers of the foreign Lit, 1954, 245 p.
- 3 Collegiate Dictionary F.A. Brockhaus and I.A Efron, 1890–1907, St-Peterburg: Brockhaus – Efron, 1907, 365 p.
- 4 Lutsky V. *Modern history of the Arab countries*, Moscow: Nauka, 1966, 372 p.
- 5 Wilson Arnold T. *The Suez canal Its Pasty Present and Future*, London: Oxford university Press, 1939, 256 p.
- 6 Hubert Bonin. *History of the Suez Canal Company: 1858–1960; between controversy and utility*, Geneve: Droz, 2010, 573 p.
- 7 Max E. *The Journal of Economic History*, 1958, 18, p. 556–573.
- 8 Bonin Hubert. URL: http://espritimperial.free/SUEZ_4_BONIN.doc

- 9 Mahan Alfred Thayer. *The Influence of the Sea Power upon the History, 1660–1783*, Moscow: ООО «АСТ publishers», 2002, 600 p.
- 10 Bamberg J. *British petroleum and global oil, 1950–1975*, Cambridge: Cambridge University Press, 2000, 637 p.
- 11 Higginbotham John. URL: http://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/suez-canal-crosshairs_20130901.html
- 12 Dement'ev I.A., Genin I.A. *United Arab Republic*, Moscow: State Publishing House of geographic literature, 1959, 86 p.
- 13 Dementev I.A. *The Suez Canal. 2nd edition*, Moscow: Geografiz, 1954, 72 p.
- 14 Yergin D. *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, & Power*. Simon & Schuster, New York, 1991, 945 p.
- 15 Karabell Zachary. *Parting the Desert: The creation of the Suez Canal*, New York: Alfred A.Knopf, 2003, p. 280.
- 16 Rumyantsev V.P. *Bulletin of the Tomsk State University*, 2009, № 322, p. 101–106.
- 17 Lushnikova L.I. *Public finance UAR*. Moscow: Nauka, 1971, 238 p.
- 18 *United Arab Republic*, Moscow: Nauka, 1968, 440 p.
- 19 *Arab Republic of Egypt*, Moscow: The main editorial of the Oriental literature, 1990, 355 p.

Ж.Е.Төрөкүлова

Суэц каналы арқылы халықаралық тасымалдау қарқынының Египеттің әлеуметтік-экономикалық дамуына ықпалы

Көлік коммуникациялары мемлекеттің әкімшілік-территориялық құрылымындағы маңызды құрылымдық элемент және ішкі және сыртқы нарықтардың қозғаушы күші бола отырып, адамзаттың барлық тарихи даму кезеңінде, елдер мен қоғамдардың өмірінде үлкен роль атқарады. Аймақтар арасындағы шаруашылық-экономикалық байланыстарды дамыту үшін қажетті жағдайларды жасай отыра, олар экономиканың жекелеген салаларын жалпы ұлттық түріне біріктіру факторының біріктіруші қызметін атқарады. Теңіз каналдарының, сонымен қатар мемлекетаралық сыртқы экономикалық байланыстардағы орны ерекше. Осы тұрғыда Жерорта теңізі мен Үнді мұхитын байланыстырушы артерия ретіндегі Суэц каналының маңызды ерекше.

Z.Turekulova

The influence of the dynamics of international traffic through the Suez Canal on the socio-economic development of Egypt

Transportation communications are an important element in shaping the administrative-territorial structure of the state and a powerful engine of internal and external markets, playing a huge role in organizing the life of any country and society at all historical stages of human development. They provide the conditions necessary for the development of economic ties between the regions. They serve as a unifying factor in individual industries nationwide. Marine channels also play an important role in interstate of foreign economic relations. In this context, a very large part of the Suez Canal is its purpose as an artery linking the Mediterranean Sea and the Indian Ocean.