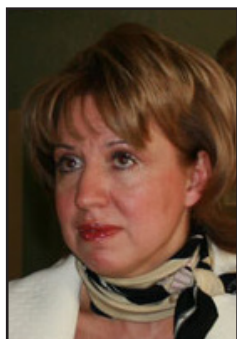


Транспортное измерение российско-египетских отношений



Ирина КАРАПЕТЯНЦ
Irina V. KARAPETYANTS

Юрий БАЖЕНОВ
Yuri M. BAZHENOV



Карпетянц Ирина Владимировна — доктор исторических наук, профессор, директор Института международных транспортных коммуникаций, проректор по международным образовательным программам Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Баженов Юрий Михайлович — кандидат географических наук, доцент МИИТ, Москва, Россия.

Transport Dimension of Russian-Egyptian Relations

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 186)

Авторы статьи дают ретроспективный обзор российско-египетских экономических и торговых отношений на протяжении последних веков, проводят исторические параллели, связанные с развитием транспортных сообщений. Более детальная оценка касается второй половины прошлого века и нынешнего времени. В заключительной части конструктивно и с проекциями на ближайшую перспективу рассматриваются направления сотрудничества в области транспорта, его технической части, подвижного состава и транспортного образования.

Ключевые слова: транспорт, российско-египетские отношения, ретроспективный анализ, сотрудничество.

С развитием средств массовой коммуникации и процессов глобализации фактор транспорта в межгосударственных отношениях приобретает все более важное значение. И отношения Российской Федерации и Арабской Республики Египет — не исключение.

1.

Даже в истории двух отдельно взятых стран легко найти элементы сходства, если внимательно посмотреть на ретроспективу развития их транспортных коммуникаций. Обе цивилизации, которые олицетворяют Египет и Россия, зародились как перекрестки на пути из Европы на Восток. Древнеегипетская цивилизация начала складываться в долине самой протяженной на Земле реки — Нила, тысячелетиями оставаясь при этом наиболее заметной вехой на пути из европейского Средиземноморья в Нубию, Индию, Персию и другие страны Среднего Востока. Схожим образом формировалось и древнерусское государство, сложившееся много позже на великом водном пути «из варяг в греки», который на протяжении столетий соединял страны Северной Европы с тем же

Средиземноморьем, а также Средним и Ближним Востоком.

Приблизительно в одно и то же время в обеих странах появилось железнодорожное сообщение: в России в 1851 году была построена линия Москва—Санкт-Петербург, а уже три года спустя первые поезда прошли из Александрии в Кафр-Исса. Эта линия стала первой железной дорогой в Африке и на Ближнем Востоке. Предполагалось, что она станет частью трансконтинентальной железнодорожной магистрали, которая соединила бы Европу с Индией, подобно тому, как несколько десятилетий спустя Транссибирская магистраль соединила Европу и Китай.

Однако первоначальному египетскому проекту не суждено было сбыться, ибо всего через 15 лет, в 1869 году, в стране был запущен, без сомнения, наиболее масштабный и грандиозный транспортный проект XIX столетия — Суэцкий канал, который позволил сократить расстояние из Европы в Индию почти на 8000 км. Морской путь из Средиземного моря в Красное, существовавший еще при фараонах, вновь был открыт. Все прошедшие с той поры почти полтора века, несмотря на все трудности, сопутствующие историческому процессу на Ближнем Востоке, революции и войны, Суэцкий канал являлся важнейшей транспортной артерией, благодаря которой осуществлялась изрядная доля мировой торговли.

И ныне канал сохраняет позиции одной из главных водных артерий, через него проходит около 8 % совокупного морского трафика и 22 % всех морских контейнерных перевозок в мире. По данным Египетского государственного агентства по статистике, только за минувшие десять лет доход страны от эксплуатации канала составил почти \$47 млрд. За этот период по нему прошло 182,2 тыс. судов, которые перевезли 8,3 млрд тонн грузов.

А в прошлом году мир потрясло новое грандиозное известие. Всего за год построено второе русло Суэцкого канала. В его прокладке были задействованы 43 тыс. рабочих и более 80 подрядчиков, инвестиции составили порядка 8 млрд долларов. Новое русло удвоит пропускную способность Суэцкого канала — с 49 до 97 судов в день за счет возможности их одновре-

менного прохождения во встречных направлениях. Глубина 24 метра допускает проводку через новое русло даже супертанкеров. Ожидаемая выручка от эксплуатации всего комплекса должна достигнуть в 2023 году 15 млрд долларов в год. А на подходе проект строительства третьей судоходной ветки канала, через которую станет возможным проход судов с максимальной осадкой [7–9].

По берегам нового канала, на площади в 76 тыс. кв. км предполагается создать промышленную зону, включающую судостроительные верфи, заводы по производству контейнеров, автосборочные цеха и т.д. Планируется также построить автомобильные и железнодорожные тоннели в районе Исмаилии и Порт-Саида, которые свяжут африканскую часть страны с Синаем.

Все эти грандиозные планы могут стать отправной точкой для нового этапа российско-египетского экономического сотрудничества, о чем было заявлено еще два года назад, когда 12 августа 2014 года в ходе переговоров президентов России и Египта в Сочи была достигнута договоренность о создании российской промышленной зоны в районе проектируемого тогда нового русла Суэцкого канала [3, 12].

Однако прежде чем оценивать перспективы нового этапа российско-египетского сотрудничества, стоит вкратце вспомнить историю двусторонних отношений.

2.

Первые связи между Россией и Египтом восходят к средневековью, когда очень немногочисленные паломники из Московского княжества проникали к христианским святыням на Синайском полуострове.

Много позже, в конце XVIII века, к религиозным интересам России в Египте прибавились и политические. Египет, стремившийся к независимости от Османской империи, рассматривался в Петербурге как естественный союзник в противоборстве с турецкой экспансией [1].

В соответствии с Кючук-Кайнарджийским договором 1774 года, завершившим русско-турецкую войну 1768–1774 годов, Россия впервые получила возможность учредить свои консульства на Ближнем



Востоке — в Дамаске, Бейруте, Александрии.

По указу Екатерины II, принятому в ноябре 1784 года, в Александрию был назначен первый российский консул Кондратий фон Тонус. С этого времени Россия имела постоянного представителя в Египте, за исключением периодов русско-турецких войн, а также начального периода советской власти (до 1943 года) [5].

Во второй половине XIX века отношения между двумя государствами — дипломатические, торговые, культурные — установились в полном объёме, на берегах Нила сформировалась русская община. В 1862 году в Каире были основаны дипломатическое агентство и генконсульство Российской империи. К тому же времени относится и начало регулярных транспортных связей между двумя странами. В 1858 году установлено пароходное сообщение между Одессой и Александрией, а в 1880-м — между Одессой и Порт-Саидом. Количество паломников из России исчислялось тогда сотнями.

Сеть консульских учреждений также расширяется. Кроме Каира и Александрии российские представители работали в Порт-Саиде, Суэце, Исмаилии и других городах. Дипломатический статус российские представительства сохраняли до 1923 года, поскольку власти Египта, имевшего тогда статус протектората Великобритании, не признали Советскую Россию [5].

Она же, в свою очередь, с первых лет своего существования пыталась установить отношения с Египтом. В июне 1920 года в Лондоне по британским законам советской делегацией было учреждено акционерное торговое общество ARCOS («All Russian Cooperative Society Limited»), которое установило торговые связи с египетскими фирмами, занимающимися экспортом хлопка. А в 1922 году из Египта в Советскую Россию была доставлена первая партия муки в 751 тыс. пудов, а из России в Египет — 16,1 тыс. тонн керосина. В дальнейшем такие поставки при посредничестве иностранных фирм продолжались.

В декабре 1922 года в Москве специально для торговли со странами Востока учреждена Российская Восточная торговая палата или Росвостторг, уделявшая

много внимания развитию торговых отношений с Египтом. В 1923 году египетские власти разрешили пароходам Совторгфлота заход в порты Александрия, Порт-Саид и другие, из которых те стали вывозить хлопок и джут.

В 1925—1926 годы СССР вывез в Египет товаров на 2923 тыс. руб., что составило приблизительно 0,5 % всего советского экспорта, и ввез из Египта товаров на 26561 тыс. руб. или 4 % от советского импорта.

В 1927 году в Александрии открылось представительство советского акционерного общества «Текстильимпорт», занимавшегося закупками хлопка. Товарооборот между двумя странами неуклонно увеличивался. Всего он составил по данным Росвостокторга за 1926—1927 годы 26,7 млн руб., а в 1927—1928 годы вырос до 41,1 млн руб., то есть более чем в 1,5 раза.

В условиях разразившегося в 1929 году мирового экономического кризиса важность торговли с СССР для Египта возросла еще больше. В середине 1930-х, по данным министра торговли Египта Абдессаляма Фахми, Советский Союз занимал четвертое место по импорту египетского хлопка. В свою очередь наша страна поставляла в Египет нефтепродукты и текстиль. С целью их импорта в 1933 году здесь была создана специальная компания [6].

3.

Полноценные дипломатические отношения между двумя странами были установлены в тяжелом для нас 1943 году. А уже через пять лет, в процессе восстановления народного хозяйства СССР, было подписано соглашение о поставках египетского хлопка в обмен на зерно, лесоматериалы и другую продукцию.

Расцвет же советско-египетских экономических отношений пришелся на 1950—1960-е годы.

6—8 мая 1958 года президент Объединённой Арабской Республики, в состав которой входил тогда Египет, Гамаль Абдель Насер встречался в Сочи с советским руководством. Результатом визита стало подписание сначала одного, а спустя два года и второго соглашений об оказании Египту экономической и технической

помощи в строительстве Асуанской плотины, в соответствии с которыми СССР предоставил займы на общую сумму 130 млн рублей. Советские специалисты сотрудничали с египетскими коллегами при строительстве плотины. В январе 1971 года Асуанский комплекс был введен в эксплуатацию.

Кроме того, были построены в 1963 году нефтеперерабатывающий завод в Суэце, в 1964 году — алюминиевый завод в Наг-Хаммади, в 1974 году — Хелуанский металлургический комбинат. Всего к началу 1970-х в Египте введены в эксплуатацию 33 крупных промышленных предприятия и 32 учебных центра. Все они до сих пор играют свою немалую роль в экономике страны.

Особо стоит отметить двусторонние отношения в военной сфере и прежде всего их транспортную составляющую. Первое соглашение было подписано в 1955 году и предусматривало поставку советского вооружения на \$250 млн. В последующем Советский Союз поддерживал Египет военными поставками в период Суэцкого кризиса 1956—1957 годов, во время шестидневной арабо-израильской войны 1967 года, но наибольшая по объему помощь была оказана в Октябрьской войне 1973 года.

Приведем лишь одну, но характерную деталь, касающуюся транспорта. Она опирается на информацию из зарубежных источников.

Советский Союз поставлял тогда в страну оружие, технику, оборудование и снаряжение. Боевые действия начались 6 октября, а уже 7 октября сразу из нескольких черноморских портов вышли транспортные суда, которые взяли курс на Александрию и Порт-Саид. Их путь занимал 3—4 дня. Но даже такой срок казался слишком долгим, и тогда решено было организовать прямой воздушный мост, который и заработал 10 октября. А уже с 12 октября от 60 до 90 советских самолетов ежедневно (!) прибывали на египетские и сирийские аэродромы. По данным авиадиспетчеров Кипра, за день в воздушном пространстве острова проходило до 18 бортов в час. Всего с 10 по 23 октября воздушными судами Ан-12, Ан-22, Ил-18, Ил-62, Ту-154 было выполнено 934 рейса,

перевезено 12,5 тыс. тонн различных грузов [13, 14].

Следующий этап двусторонних отношений начался в 1990 году, когда была подписана долгосрочная программа экономического, торгового и научно-технического сотрудничества до 2000 года, которая затем пролонгирована и продолжает действовать. В 1992 году приступила к работе совместная российско-египетская комиссия по торговому и экономическому сотрудничеству, успешно существующая и в настоящее время.

В феврале 2006 года в пригороде Каира открылось автосборочное предприятие Lada Egypt (ныне Al Amal Co). Российская компания ПАО «АвтоВАЗ» поставляет автокомплекты на сборку моделей 2107 и 2110 (6 тыс. автомобилей в год).

С осени 2008 года действует интермодальный железнодорожно-морской маршрут Лесосибирск (Красноярский край) — Александрия через порт Ростов-на-Дону. Компания «ТрансКонтейнер» отправила по нему ускоренный контейнерный поезд, сформированный из 35 вагонов, загруженных 40-футовыми контейнерами с пиломатериалами общим объемом 120 TEU. Срок их доставки составляет 15 дней, из которых шесть занимает железнодорожная часть, семь — перевозка водным транспортом и по одному дню — перевалка контейнеров в портах Ростов и Александрия [10].

25—26 мая 2015 года в Каире состоялось самое масштабное мероприятие за всю историю двусторонних отношений — форум «Торгово-промышленный диалог: Россия—Египет». С российской стороны в нем приняли участие более 200 представителей деловых кругов, с египетской — около 300 организаций и компаний. Одним из главных его итогов стала договоренность о создании совместной инвестиционной платформы.

Отдельной темой форума было обсуждение проектов в области транспортного машиностроения. В российскую делегацию входили представители таких известных машиностроительных компаний, как «Уралвагонзавод», «Трансмашхолдинг», «Тракторные заводы», «АвтоВАЗ», ОАК, «КамАЗ», «ГАЗ», корпорации «Иркут», «Ростех», «Вертолеты России».



По данным министерства промышленности и торговли Египта объем торговли между двумя странами за 2014 год вырос на 86 % по сравнению с уровнем предыдущего года. При этом российский экспорт увеличился вдвое, достигнув 4,9 млрд долл., а импорт — почти на четверть. Основными статьями экспорта из России в Египет являются энергоресурсы и пшеница, для которой северо-африканская страна остается крупнейшим рынком сбыта, обеспечивая от 25 до 30 % всего российского экспорта (30 млн т), а также до 40 % потребностей страны.

О перспективах развития сотрудничества с Египтом президент России В. В. Путин говорил во время визита в эту страну в феврале 2015 года. Он отметил, что видит большой потенциал партнерства в области высоких технологий, сферах атомной энергетики, космоса, в том числе совместном использовании российской системы спутниковой навигации ГЛОНАСС. Кроме того, Россия готова перейти к взаимным расчетам с Египтом в национальных валютах. Сейчас идет детальная проработка этого проекта.

4.

Понятно, что реализация столь амбициозных проектов немыслима без кардинального развития транспортных коммуникаций.

Постоянно возрастающий турпоток из России в Египет, на котором не сильно сказались даже события 2011 года, обеспечивался долгое время прямым воздушным сообщением между странами. Регулярные и чартерные рейсы из многих российских городов принимали по меньшей мере шесть египетских аэропортов. Это оборвалось 31 октября 2015 года после чудовищной катастрофы самолета компании «Когалымавиа», когда А-321, выполнявший рейс Шарм-эль-Шейх — Санкт-Петербург, был взорван в небе над Синайским полуостровом. Погибли 224 человека, что явилось крупнейшей авиакатастрофой в истории России и СССР.

Разумеется, по соображениям безопасности полеты российских воздушных судов в Египет были прекращены. Эта катастро-

фа послужила серьезным испытанием на прочность двусторонних связей, однако в итоге не оказала негативного влияния на взаимоотношения и экономическое сотрудничество между Москвой и Каиром.

На втором российско-египетском бизнес-форуме, который состоялся 31 января 2016 года в рамках Российско-Египетской комиссии по торговому и экономическому сотрудничеству, обсуждался вопрос о восстановлении воздушного сообщения между двумя странами. Понятно, что основой возвращения прежних авиалиний и туристических потоков может стать только полная гарантия безопасности египетских аэропортов и самих полетов. И здесь также открывается широкое поле деятельности для взаимного сотрудничества.

Кроме того, серьезные перспективы просматриваются в области железнодорожного транспорта. Между двумя странами отсутствует такое сообщение, но тем не менее железные дороги и сами по себе остаются значимым элементом в транспортной системе обеих сотрудничающих сторон. А отсюда закономерно, что в рамках упомянутых форумов принимали участие представители железнодорожного машиностроения, готовые поставлять свою продукцию и принимать заказы.

Так, например, «Трансмашхолдинг» планирует поставить в Египет 700 комфортабельных пассажирских вагонов, на что уже подписано рамочное соглашение. А брянские тепловозы снова могут появиться на магистралях страны пирамид. Посланцы Египетских национальных железных дорог посетили Брянский машиностроительный завод. Их интересуют выпускаемые на предприятии маневровые тепловозы ТЭМ-2. В Египет аналогичные машины более старших поколений поставляли еще в советское время и они хорошо зарекомендовали себя в местном климате. Сейчас завод выпускает четыре модификации тепловоза, которые были представлены делегации из Каира. Помимо маневровых египетских железнодорожников заинтересовал еще магистральный тепловоз 2ТЭ25КМ, который предназначен для работы на дальних расстояниях².

¹ <http://www.gudok.ru/news/mechengineering/?ID=1325968>.

² <http://www.ukbmz.ru/news/609/>.

Ещё момент: в 2014 году был представлен план электрификации Египетских железных дорог, согласно которому в период с 2017 по 2020 год на электроотягу должны быть переведены 1051 км магистральных линий. Сейчас электрификация местных дорог не превышает 15 %, и здесь открывается значительное поле деятельности для российских специалистов в рамках гипотетического пока совместного проекта, подобного тому, что был реализован в 2008–2012 годах на железных дорогах Ирана (линия Тебриз–Азаршахр). То же самое можно сказать и о программах автоматизации переездов, строительства вторых путей и т.п.

Следующим этапом могло бы стать участие российских специалистов в проектировании высокоскоростной магистрали Александрия–Каир–Асуан, над проектом которой также работают в Египте.

Со своей стороны Московский государственный университет путей сообщения мог бы готовить инженерные кадры по разным направлениям для реализации проектов в области железнодорожного транспорта. Перспективы тут вполне реальные. Наши египетские коллеги из Национального института транспорта намерены создать дочернюю структуру под рабочим названием «Институт транспортных технологий», где велась бы подготовка специалистов на основе академического бакалавриата по различным дисциплинам.

Перспективными направлениями сотрудничества могли бы стать:

- реализация совместных научно-исследовательских проектов по актуальным проблемам современных транспортных систем с привлечением известных российских экспертов из транспортных компаний и Министерства транспорта РФ;

- организация научно-практических и образовательных конференций по вопросам, представляющим взаимный интерес;

- подготовка совместных программ обучения для железнодорожного и других видов транспорта;

- академический обмен студентами, исследователями и преподавателями.

Наличие столь многообещающих предложений, деловое сотрудничество профессионалов в области транспортного образования из двух стран, судя по всему, получает в формате столь давних и взаимовыгодных отношений двух стран новые стимулы и перспективы дальнейшего развития.

ЛИТЕРАТУРА

1. Беляков В. В. Роль гуманитарных связей в межкультурном взаимодействии России и Египта: конец XIX – середина XX века / Автореф. дис... док. ист. наук. – М.: Институт Африки РАН, 2007. – 39 с.

2. Васильев А. М. Сотрудничество Российской Федерации с Арабской Республикой Египет: возможности и ограничения // Российский совет по международным делам (РСМД). – Вып. № 22. – М.: Спецкнига, 2015. – 22 с.

3. Васильев А. М., Виноцкий Д. И. Россия и Египет: перспективы есть, но для их реализации требуется время // Азия и Африка сегодня. – 2015. – № 4. – С. 2–6.

4. Военно-техническое сотрудничество между Россией и Египтом // Досье ТАСС. [Электронный ресурс]: <http://tass.ru/info/744961>. Доступ 16.06.2016.

5. Горячкин Г., Хохлов Н. Из истории русской дипломатии в Египте // Дипломатический вестник. – 2002. – № 12. – С. 151–154.

6. Густерин П. В. Советско-египетские отношения в 1920–30-х гг. // Россия в красках. [Электронный ресурс]: http://ricolor.org/history/eng/vs/9_11_2015/. Доступ 16.06.2016.

7. Доход Египта от эксплуатации Суэцкого канала за 10 лет составил \$47 млрд // ТАСС: Информационное агентство России. [Электронный ресурс]: <http://tass.ru/ekonomika/2163977>. Доступ 16.06.2016.

8. Египет намерен построить третью судоходную ветку Суэцкого канала // ТАСС: Информационное агентство России. [Электронный ресурс]: <http://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/2146612>. Доступ 16.06.2016.

9. «Искусственный Босфор»: зачем Египту второй Суэцкий канал // ТАСС: Информационное агентство России. [Электронный ресурс]: <http://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/2166794>. Доступ 16.06.2016.

10. Компания «ТрансКонтейнер» открывает новый контейнерный маршрут Лесосибирск–Александрия. [Электронный ресурс]: <http://www.trcont.ru/ru/press-centr/press-relizy/novost/article/kompanija-transkonteiner-otkryvaet-novyi-konteinern/>. Доступ 16.06.2016.

11. Сириоти Д. Зачем Путин поехал в Египет? // Иносм.ру. [Электронный ресурс]: <http://inosmi.ru/world/20150212/226218235.html>. Доступ 16.06.2016.

12. Glassman J. D. Arms for the Arabs. The Soviet Union and War in the Middle East. Baltimore, 1975. 320 p.

13. Porter B. D. The USSR in Third World Conflicts. Cambridge, 1984. 256 p.

14. Schmidt D. A. Armageddon in the Middle East. N.Y., 1974. 318 p.

Координаты авторов: **Карапетыанц И. В.** – karapetyants.imo.miit@gmail.com,
Баженов Ю. М. – eldorado3@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 15.09.2016, принята к публикации 23.12.2016.

