

## ПРОБЛЕМА РОСТА ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РИСКОВ В РОССИИ

Сложившаяся в России ситуация в области воздействия нефтегазовой промышленности на потенциал энергетических рисков уникальна. Для всего остального мира главная проблема в сфере энергетических рисков – загрязнение моря и прибрежной полосы в результате аварий танкеров (достаточно вспомнить аварию танкера «Престиж»), и только в России наблюдается масштабное загрязнение нефтью и нефтепродуктами земли, имеют место масштабные катастрофы с большим числом человеческих жертв. Даже в советские времена, когда информация о подобных случаях практически не просачивалась в средства массовой информации, власти не смогли скрыть случая, когда в результате прорыва газопровода, идущего вдоль одного из участков Транссибирской магистрали, газ заполнил долину, по которой были проложены железнодорожные пути. В момент прохождения двух пассажирских поездов по этому участку газ взорвался, унеся жизни практически всех пассажиров. Поэтому состояние системы трубопроводного транспорта в России требует постоянного внимания, поскольку многие нефте- и газопроводы проложены вдоль железнодорожных путей, вблизи крупных населенных пунктов, не говоря уже о реках и озерах.

В настоящее время в России имеется в целом более 1 млн. км трубопроводов: 217 тыс. км магистральных трубопроводов, по которым осуществляется транспортировка продукции нефтегазового комплекса, в том числе 151 тыс. км – газопроводы, 46,7 тыс. км – нефтепроводы и 19,3 тыс. км – нефтепродуктоводы<sup>1</sup>. Кроме того, протяженность промысловых трубопроводов составляет около 380 тыс. км, а протяженность газораспределительных систем – примерно 420 тыс. км. С помощью магистральных трубопроводов перемещается 100% добываемого газа, почти 99% добываемой нефти и около 50% нефтепродуктов<sup>2</sup>.

Столь огромная протяженность российской трубопроводной системы объясняется тем, что основная масса нефтяных и газовых месторождений находится далеко от центров энергопотребления. Например, разведанные запасы нефти России сосредоточены на 11 крупнейших и 140 крупных месторождениях. При этом основная масса запасов (68,5%) находится в Западной Сибири, в том числе свыше 50% – в Ханты-Мансийском автономном округе<sup>3</sup>.

В России открыто и разведано 770 газовых месторождений, из которых 339 вовлечены в разработку. Разведанные запасы газа также сосредоточены главным образом в Западной Сибири (77,8%). При этом почти 73% запасов концентрируется в 22 крупнейших месторождениях (свыше 500 млрд. куб. м в каждом<sup>4</sup>).

Россия в настоящее время занимает 1-е место в мире по добыче газа и второе (после Саудовской Аравии) – по добыче нефти. При этом особенно тревожно выглядит ситуация при добыче нефти. Так, в 2002 г. в России было добыто 370 млн. т нефти, но из них, по собственным данным российских нефтекомпаний, было утеряно почти 3,7 млн. т нефти, которая нанесла ущерб окружающей среде. В то же самое время экологи утверждают, что на самом деле потери добычи нефти были в 3–5 раз выше, однако доказать этого они не смогли<sup>5</sup>.

В основном загрязнение нефтью окружающей среды происходит в нашей стране из-за аварий на внутрипромысловых и межпромысловых нефтепроводах, на которых, по информации экологов, ежегодно происходит около 50 тыс. мелких и средних аварий. Причиной этого является главным образом изношенность труб. Дело в том, что примерно 25% общей протяженности магистральных нефтепроводов эксплуатируется более 30 лет, 30% – от 20 до 30 лет, 12% – от 10–20 лет. Возрастная структура газотранспортной системы России характеризуется следующими показателями: 13% газопроводов находятся в эксплуатации свыше 30 лет, 20% – от 20 до 30 лет, 34% – от одного года до 20 лет<sup>6</sup>. К тому же по статистике, 22% аварий на трубопроводах происходит из-за заводских дефектов труб, а 31% – из-за строительного брака<sup>7</sup>, что еще более повышает степень энергетических рисков в стране.

Следует заметить, что согласно российским стандартам, труба может эксплуатироваться в течение 10 лет, однако в Сибири, где сосредоточены обширные запасы нефти и газа,

имеются районы со столь активной природной средой, что срок жизни трубы сокращается до 1 года и 2 месяцев. На срок эксплуатации труб оказывает также свое воздействие усилившаяся после распада СССР интенсивность эксплуатации нефте- и газопроводов и снижение внимания к ремонту и замене изношенных участков системы трубопроводного транспорта.

Во многом подобная ситуация объясняется социально-экономическими последствиями распада СССР. Так, если в советские времена существовал ежегодный план замены изношенных участков трубопроводов, то после его распада, когда нефть была в срочном порядке приватизирована, новые хозяева были заинтересованы главным образом в быстрейшем накоплении капитала. Отсюда – резко возросшая эксплуатация магистральных нефте- и газопроводов с целью вывоза за рубеж наибольших объемов нефти и газа, а также желание продолжить эксплуатацию изношенных участков, т.к. ремонт труб обходился в тот период намного дешевле, чем их замена. Не следует также забывать, что часть металлургических предприятий, изготовлявших трубы, оказалась после распада СССР за пределами России, а на импорт труб и соответствующего оборудования у новых собственников российских нефти и газа в тот момент не имелось достаточных средств. Эта ситуация усугублялась тем, что советские законы, касающиеся охраны окружающей среды также прекратили свое существование, а на выработку новых требовалось время.

Все это привело к тому, что в настоящее время даже при наличии труб и средств на реконструкцию изношенных участков трубопроводов проблема ремонта и замены всех изношенных участков на сегодня выглядит нереальной, поскольку может занять более 40 лет<sup>8</sup>. Так, за 1999 г. было реконструировано 1200 км труб, т.е. менее 1%<sup>9</sup>. К тому же российские компании до сих пор не обладают средствами, необходимыми для ремонта и реконструкции трубопроводов, поскольку стоимость ремонта 1 км магистральных трубопроводов составляет в условиях России 140–150 тыс. долл., например, компания «Транснефть» (одна из крупнейших в России), обладающая магистральными нефтепроводами общей длиной 47 тыс. км, способна ежегодно ремонтировать не более 1,4 тыс. км. При этом для ремонтно-восстановительных работ всех эксплуатируемых нефтепроводов компании «Транснефть» потребуется около 6,5 млрд. долл., что превышает ее капитал<sup>10</sup>.

К тому же на сегодняшний день структура разведанных месторождений нефти и газа продолжает ухудшаться. Так, в целом по России доля трудноизвлекаемых запасов нефти, которые характеризуются низким дебитом скважин и невысокими темпами отбора нефти, превысила 60%. Если 10 лет назад доля вовлеченных в разработку нефтяных запасов с дебитом скважин менее 25 т в сутки составляла 55%, то сейчас такую долю составляют запасы с дебитами до 10 т в сутки, а свыше 30% разрабатываемых запасов имеют очень высокую степень обводненности – более 70%<sup>11</sup>. Например, на месторождении Самотлор были скважины, которые производили в сутки до 1200 т нефти. Сейчас рентабельной считается скважина, дающая 3 т нефти в сутки, причем из 100% «раствора», поднятого на поверхность, 96% составляет вода. Но даже оставшиеся 4% нефти позволяют работать (при цене 16 долл. за баррель одна скважина дает нефти минимум на 336 долл. в день). Для выработки остаточных запасов нефти на «старых» месторождениях необходимы новые технологии и новое оборудование, могущие позволить избежать роста энергетических рисков. Однако приобретение и эксплуатация нового оборудования связаны со значительными финансовыми затратами. Например, реконструкция и модернизация Самотлора оценивается в 8 млрд. долл.<sup>12</sup>, которых нет у новых собственников месторождения. Государство также не торопится помочь частным владельцам с инвестициями. В результате ситуация продолжает ухудшаться, оборудование все чаще выходит из строя, а окружающая среда деградирует, поскольку меняют только те трубы, которые постоянно прорывает. К тому же процесс прорывов труб в последние годы нарастает, т.к. многие нефтяные месторождения вступили в позднюю стадию разработки, а поэтому добываемая на них нефть содержит повышенное количество сероводорода, способствующего ускорению внутренней коррозии нефтепроводов.

Подобная ситуация стала типичной практически для всех нефтедобывающих районов России, большинство которых по сути превратилось в огромные нефтяные болота, и многие специалисты считают, что ликвидировать последствия новых аварий в таких районах просто не имеет смысла. К тому же новые трубопроводы строятся в целях экономии из труб низкой коррозионной стойкости, т.е. из дешевых малоуглеродистых низколегированных сталей и без противокоррозионного

покрытия на внутренних и наружных поверхностях труб, что заметно сокращает срок службы последних. Нефтяные компании не стремятся нести дополнительные расходы и ремонтировать трубопроводы, пока они еще функционируют, а штрафы за наносимый окружающей среде вред невелики. Так, по законодательству, ущерб для окружающей среды рассчитывается для нефтекомпаний исходя из оценки одного лося в 50 руб. (1,5 евро), лисы – в 10 руб. (0,30 евро), соболя – в 20 руб. (0,59 евро), кабана – в 30 руб. (0,88 евро)<sup>13</sup> и т.д. Понятно, что при таких расценках компания предпочитает заплатить штраф, чем предпринимать комплекс дорогостоящих мер по охране окружающей среды. По мнению экологов, ситуацию может изменить лишь практика персональных штрафов руководства нефтяных компаний.

Серьезный экологический ущерб наносят пожары на нефтегазовых скважинах. Учитывая труднодоступность ряда из них, эти пожары длятся в течение длительного времени. Например, в 1985 г. на скважине № 37 месторождения Тен-гиз возник нефтегазовый горящий фонтан, ликвидация которого длилась 396 дней<sup>14</sup>. Свой негативный вклад в этот процесс вносит и Газпром, который в 2001 г. сжег около 6 млрд. куб. м попутного газа в факелах и при изъятии газа из газохранилищ<sup>15</sup>.

С другой стороны, следует отметить, что ситуация с состоянием газопроводов, принадлежащих Газпрому, находится в гораздо лучшем состоянии, если их сравнивать с нефтепроводами. Причин этому несколько. Одна из основных состоит в том, что Газпром остается государственной компанией, которая жестко контролируется правительством, выделяющим в случае необходимости Газпрому средства на ремонт, модернизацию и строительство газопроводов, несмотря на их дороговизну (например, стоимость строительства 1 км магистрального газопровода в северных условиях достигает 2 млн. долл.<sup>16</sup>).

Кроме того, утечки газа в случае прорыва газопровода менее губительны для окружающей среды по сравнению с аварийным разливом нефти, на долгие годы отравляющей природу.

Не следует также сбрасывать со счетов тот факт, что значительная часть магистральных газопроводов была проложена по поверхности земли, тогда как нефтепроводы строились так называемым открытым способом, т.е. отрывалась

траншея, а на ее дно укладывались стальные трубы. При применении этой технологии осуществить плотное прилегание трубопровода ко дну траншеи практически невозможно. Затем траншея засыпалась грунтом. В результате в местах контакта опоры трубопровода с дном траншеи под воздействием веса самого трубопровода, веса протекающей в нем нефти и веса грунта, насыпанного сверху, возникают предельные контактные напряжения, под воздействием которых трубопровод начинает деформироваться и в нем образуются продольные и поперечные трещины и разрывы, сквозь которые нефть, перекачиваемая по трубопроводу под давлением, начинает проникать в грунт.

Необходимо заметить, что в России проблема роста энергетических рисков имеет достаточно четко выраженную тенденцию, поскольку это связано с перспективами последовательного роста добычи и экспорта продукции всего энергетического комплекса страны.

В настоящее время в России разрабатывается проект комплексного использования четырех направлений для экспорта российской нефти и транзита нефти из бывших советских республик через территорию России:

1. Северо-Балтийское направление, главным звеном которого является Балтийская трубопроводная система, ориентированная на доставку нефти из месторождений Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции и Казахстана потребителям северо-западной Европы.

2. Центральное европейское направление. Это направление традиционно для России, обеспечивающей с его помощью поставки нефти в Польшу, Германию, Чехию, Словакию, Венгрию, Хорватию и страны бывшей Югославии.

3. Восточно-Сибирское направление. В связи с весьма быстрым развитием промышленности стран Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего Китая, здесь возникли новые центры энергопотребления, куда планируется направить нефть Восточной Сибири.

4. Каспийско-Черноморское направление, в котором основную роль должны играть, помимо Новороссийска и Туапсе, Каспийский трубопроводный консорциум и нефтепровод «Дружба-Адрия» (Adrija), с помощью которых Россия надеется экспортировать свою нефть, минуя проливы Босфор и Дарданелы<sup>17</sup>.

В сфере развития газодобычи Россия разрабатывает следующие основные проекты экспорта газа:

1. К 2007 г. вывести на проектную мощность (16 млрд. куб. м в год) газопровод «Голубой Поток», протяженность которого по суше составляет 1913 км и по морскому дну – 396 км.

2. К 2010 г. построить газотранспортную систему Ямал-Запад протяженностью 5350 км и пропускной способностью около 65 млрд. куб. м в год.

3. Начать широкие работы по строительству Северо-Европейского газопровода, предназначенного для экспорта российского газа в Западную Европу по новому маршруту: через район Балтийского моря на побережье Германии. Общая протяженность трасс газопровода варьируется от 1400 до 1600 км. При этом длина морского участка газопровода составит около 1200 км<sup>18</sup>.

4. Экспорт газа в Китай, Ю.Корею и Японию. В настоящее время известно более 10 проектов и предварительных проработок поставок российского газа в Китай и страны Северо-Восточной Азии. Учитывая российско-китайские договоренности, в соответствии с которыми ежегодный объем газа на российско-китайской границе должен составлять не менее 20 млрд. куб. м в год, подготовлено технико-экономическое обоснование строительства газопровода между Иркутской областью (Ковыкта) и Китаем. Ориентировочная стоимость строительства – 8–12 млрд. долл.<sup>19</sup>

Понятно, что столь обширные планы развития нефтегазового комплекса России не могут не вызывать критики со стороны потенциальных конкурентов, экологических организаций и т.д. При этом весьма трудно отделить реальные опасности возникновения новых энергетических рисков от мнимых или же выдвигаемых недобросовестными конкурентами. Можно лишь заметить, что фактически ни один крупный энергетический проект сейчас не обходится без громкого экологического скандала, причем это касается не только России. Более того, замечено, что как только в прессе появляются планы строительства нового газо- или нефтепровода, то вдоль его предполагаемой трассы часто вспыхивают политические, социальные, экологические, а иногда и военные конфликты.

Например, не случайно политики тех стран, которые выступают за альтернативные российским варианты строительства транснациональных нефтепроводов из Каспийского ре-

гиона делают упор на загрязнение Черного моря в зоне российских нефтеналивных терминалов и на опасности экологической катастрофы в проливе Босфор. Точно так же экологическая карта постоянно разыгрывается в межгосударственных спорах по поводу принципов раздела Каспийского моря и освоения энергетических ресурсов его шельфа.

Если отложить в сторону претензии, исходящие из принципов конкурентной борьбы, и отбросить изначально абсурдные и невыполнимые требования ряда экстремальных экологических организаций (например, требования отказаться от осуществления новых нефтегазовых проектов, да и старые «заморозить»), то большинство претензий экологов выглядит вполне обоснованным.

Например, трасса намечаемого к строительству газопровода в Китай должна пройти через территорию Тункинского национального парка, разработка нефти на шельфе о. Сахалин угрожает существованию серых китов, а прокладка по дну Каспийского моря трубопровода для перекачки нефти, насыщенной серой и другими агрессивными примесями, равносильна закладке экологической мины под весь Каспийский регион и т.д.

Поэтому перед Россией, так же как и перед всеми другими странами, как экспортерами, так и импортерами энергоресурсов, стоит крайне важная задача сведения к минимуму энергетических рисков. Для этого необходимы совместная разработка норм и принципов строительства новых энергетических объектов, серьезные инвестиции в модернизацию эксплуатируемых объектов, выработка нового российского природоохранного законодательства в соответствии с международным стандартом ISO14001 и другие меры. Понятно, что все потенциальные энергетические риски учесть невозможно хотя бы в силу форс-мажорных обстоятельств (землетрясения, наводнения, извержение вулканов, военные конфликты и т.п.), но свести их к минимуму – главная задача.

<sup>1</sup> Нефть. Газ. Строительство. М., 2000, сентябрь, с. 27.

<sup>2</sup> Там же, с. 34.

<sup>3</sup> БИКИ, 15.11.2001, с. 13.

<sup>4</sup> Там же.

<sup>5</sup> Коммерсантъ, 15.04.2003, с. 20.

<sup>6</sup> Россия и мусульманский мир. 2002, № 4, с. 182.



- <sup>7</sup> Независимая газета, 22.09.2002, с. 7.
- <sup>8</sup> Там же, 05.02.1999, с. 5.
- <sup>9</sup> Нефть. Газ. Строительство. 2000, сентябрь, с. 35.
- <sup>10</sup> Коммерсантъ, 30.08.2001, с. 13.
- <sup>11</sup> Там же.
- <sup>12</sup> НГ – регионы, 1999, май.
- <sup>13</sup> Коммерсантъ, 15.04.2003, с. 20.
- <sup>14</sup> Независимая газета, 05.02.1999, с. 5.
- <sup>15</sup> Коммерсантъ, 18.12.2002, с. 17.
- <sup>16</sup> Время МН, 08.02.2003, с. 4.
- <sup>17</sup> Деловые люди. М., 2002, № 132, с. 68–69, 13.
- <sup>18</sup> Нефть. Газ. Строительство. 2000, сентябрь, с. 28–30.
- <sup>19</sup> За рубежом, М., 2000, № 11, с. 9.

АРАБСКИЙ ВОСТОК:  
ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ  
ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ  
ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ

В политике арабских государств по отношению к иностранным инвестициям в 90-е годы прошлого столетия были достигнуты определенные успехи, выразившиеся в совершенствовании законодательной и институциональной базы привлечения зарубежных капиталов. В то же время предпринимавшихся усилий оказалось явно недостаточно, чтобы переломить негативную тенденцию, которая стала заметно проявляться, начиная со второй половины 80-х годов. В подтверждение этого вывода достаточно привести следующие цифры: если нетто-приток частного иностранного капитала в государства «третьего мира» в 1996 г. вырос более, чем в шесть раз по сравнению с 1990 г., то в страны Арабского Востока в тот же период он сократился почти в два раза (1, 14.02.2002; 2, с.12).

Под влиянием азиатского валютно-финансового кризиса 1997–1998 гг. чистый приток частного капитала в экономику развивающихся стран начал неуклонно сокращаться, а в 2000–2001 гг. баланс поступлений инвестиций стал отрицательным. При этом нетто-отток зарубежного капитала из арабских стран значительно превышал общие показатели: в частности, в 2001 г. он составил 34 млрд. долл. против 6,5 млрд. долл. для всего развивающегося мира (1; 14.02.2002).

Ситуация с привлечением прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в арабские страны складывалась еще более негативно. В указанный период рассматриваемому региону удавалось привлекать ежегодно в среднем, по оценке автора, не более 7–8% общего объема ПИИ, направлявшихся в экономику развивающегося мира, что не превышало 2–3% глобальных инвестиций. Уменьшение притока прямых вложений из-за рубежа справедливо вызывает обеспокоенность руководства

арабских стран, поскольку это может привести к замедлению темпов их хозяйственного роста.

В современном мире стало аксиомой, что устойчивое экономическое развитие невозможно без эффективного участия в мирохозяйственных процессах, в том числе без активного использования преимуществ от привлечения прямых иностранных инвестиций. Международная миграция капитала облегчается тем обстоятельством, что за последние десятилетия получили широкое распространение унифицированные нормы государственного регулирования инвестиционных процессов. Они содержатся как в двусторонних межгосударственных соглашениях о защите и поощрении капиталовложений, так и в многосторонних договоренностях, действующих в рамках международных экономических организаций, в частности Всемирной торговой организации (ВТО).

И тем не менее, как справедливо полагает российский исследователь П.Мозиас, говорить о формировании в мировом хозяйстве глобального инвестиционного пространства, функционирующего по одинаковым для всех правилам, было бы одновременно и преувеличением, и упрощением. Развивающаяся и вширь, и вглубь интернационализация хозяйственной жизни отнюдь не устраняет качественных различий между отдельными составными частями мирового хозяйства (развитыми, развивающимися и переходными экономиками). Национальные экономики действительно становятся все более взаимозависимыми, и во многом это происходит как раз благодаря международным потокам капитала. Но при этом в странах с разным уровнем экономического развития ПИИ играют неодинаковую роль. Это касается и мотивации иностранных инвесторов, и тех целей, которые ставит перед собой принимающая страна, а также той политики по отношению к иностранным инвестициям, которую она проводит (3, с. 65).

В этой связи следует подчеркнуть, что при всей противоречивости влияния иностранного капитала на воспроизводственный процесс и в целом на социально-экономическую эволюцию арабских государств нельзя не признать, что поступление сюда иностранных инвестиций и вместе с ними современных технологий и «ноу-хау», несомненно, ведет к укреплению производственно-технического потенциала этих стран, способствует положительным изменениям в отраслевой и технологической структуре их экономики, увеличивает возможности их промышленного развития.

За последние два десятилетия интернациональные потоки инвестиционного капитала наряду с международной торговлей превратились в основной мотор глобализации мировой экономики. Они способствуют углублению международного разделения труда и являются наиболее эффективным механизмом распространения передовых технологий. Это может раскрепостить производственный потенциал арабских стран, так же как и открытие новых рынков для производимых ими товаров и услуг с более высокой добавленной стоимостью, что, в свою очередь, создает высокодоходные виды деятельности.

Функционирование в арабских государствах сектора иностранного капитала существенно расширяет фонд накопления этих стран и прежде всего тех, где норма совокупного накопления невелика из-за ограниченности внутренних ресурсов. Кроме того, растут валютные резервы принимающих государств, так как помимо притока самого капитала в арабские страны поступает (после реализации на внешнем рынке) часть стоимости, произведенной в секторе иностранного капитала.

К положительным моментам деятельности иностранного капитала на Арабском Востоке можно также отнести рост вовлеченности расположенных здесь стран в мировое капиталистическое хозяйство (МКХ). Арабские государства строят свою экономическую стратегию по целому ряду параметров с учетом импульсов, поступающих из МКХ. Проводниками этих импульсов, несущих более высокий уровень технологии и организации производства, являются иностранные и смешанные компании, национальные фирмы, контролируемые западным капиталом. Таким образом, арабские страны объективно заинтересованы в привлечении иностранных инвестиций в более значительных объемах, чем это наблюдалось во второй половине 90-х – начале 2000-х годов.

Причины нынешнего низкого уровня притока ПИИ в рассматриваемый регион многочисленны. Одна из них – и весьма важная – заключается в общем несовершенстве законодательной базы, а также в недостатке и неразвитости институциональной инфраструктуры в большинстве стран региона. В ряде случаев существует необходимость укрепления последовательности в государственной политике по отношению к зарубежным инвесторам и национальному частному сектору. В этой связи эксперты ЮНКТАД, в частности, полагают, что с целью улучшения условий для привлечения инвестиций правитель-

ствам арабских стран необходимо применять равные и прозрачные правила регулирования ко всем инвесторам и воздерживаться от необоснованного вмешательства в деятельность частного сектора (4).

Важным инструментом унификации инвестиционного законодательства в арабском регионе рассматривается межарабская кооперация в области регулирования ПИИ, одним из проявлений которой стала подготовка во второй половине 90-х годов проекта нормативных актов для арабского инвестиционного кодекса. По мере выхода этих усилий за рамки регионального и субрегионального сотрудничества арабский мир мог бы рассматриваться в качестве нового экономического пространства с ясной и четкой структурой и стратегией развития, открытого глобальным инвестиционным возможностям. Представляется, что подобный подход способствовал бы смягчению негативных факторов, связанных с узостью внутренних рынков многих арабских стран, а также дополнительным, более энергичным инвестиционным инициативам.

Региональная конференция, посвященная привлечению иностранных инвестиций в арабский мир, которая проходила в Бейруте в сентябре 1998 г., обозначила следующие проблемы, требующие незамедлительного решения с целью увеличения притока ПИИ:

- формулирование определения прямых и портфельных инвестиций и путей регулирования взаимодействия между ними с практической точки зрения;
- защита интересов миноритарных инвесторов в корпоративном законодательстве и в нормативных актах, регулирующих финансовые рынки;
- разработка преференциального режима для межарабских инвестиций, в частности, на этапе вступления на рынок и создания структуры;
- разработка режимов изъятий – таких, как режимы экспортных промышленных зон, а также систем стимулов и льгот, например, таможенных льгот;
- организация дискуссий по проблемам инвестирования;
- проекты гарантий в сфере инвестиций;
- подготовка законодательной базы, связанной с проблемами конкуренции и функционирования рыночной экономики;
- разработка различных аспектов регулирования процесса передачи технологий;

- разработка юридических норм, обеспечивающих стабильность и прозрачность инвестиционного законодательства;
- создание адекватной юридической базы для агентств по продвижению инвестиций и определение их компетенции;
- внедрение международных стандартов и практики в национальные нормативные базы, а также в двусторонние, региональные и многосторонние договоры и соглашения;
- проведение в жизнь законов и инструкций, мониторинг практики их применения.

Конференция призвала правительства, стремящиеся к улучшению инвестиционной инфраструктуры, обмениваться опытом в рамках перечисленных проблем и направлений, перенимать лучшие образцы из практики своих соседей и конкурировать с ними в деле совершенствования законодательной и институциональной базы.

Для того, чтобы выявить лучшие образцы практики в рассматриваемой области и рекомендовать их к применению в странах региона, должна быть проведена значительная аналитическая работа. Например, необходимо дать четкие определения основных понятий, связанных с инвестированием, и ввести их в региональную практику, чтобы избежать двойного толкования при их интерпретации. В этой связи Бейрутская конференция рекомендовала предпринять следующие шаги:

- создать подробную базу данных, включающую законодательные и институциональные аспекты, а также статистику, касающуюся инвестиций;
- подготовить словарь специальных терминов и понятий, в том числе связанных непосредственно с инвестированием, на арабском, английском и французском языках. В словаре должно также содержаться определение каждого понятия и термина;
- составить детальные сравнительные таблицы, отражающие динамику данных об инвестиционных режимах в арабском мире.

На конференции было подчеркнуто, что подобные форумы целесообразно проводить ежегодно, поскольку они вносят существенный вклад в развитие аналитических методов и инструментария, а также в совершенствование технологий оценки условий для привлечения инвестиций в арабский регион в целом и в отдельные страны, в частности. Ведь на этих встречах собираются вместе независимые эксперты, представители институтов, вовлеченных в инвестиционный процесс, и частных

структур (индивидуалы и профессиональные ассоциации). Кроме того, было рекомендовано создать Арабское отделение Всемирной ассоциации агентств по поощрению инвестиций (World Association of Investment Promotion Agencies – WAIPA). В результате арабские агентства по стимулированию инвестиций имели бы свой форум, в рамках которого они могли бы сотрудничать и обмениваться информацией (5). Помимо этого, для активизации деятельности в области привлечения ПИИ арабские страны могут использовать ресурсы и возможности существующих институтов, таких, например, как Арабский валютный фонд и Межарабская корпорация по гарантированию инвестиций, а также региональные секретариаты ООН.

Постепенная трансформация законодательной базы в большинстве арабских стран позволяет создавать более благоприятные условия для ПИИ. Некоторые арабские правительства предприняли в 80–90-е годы прошлого столетия определенные усилия по продвижению своих стран по пути либерализации инвестиционного законодательства. Однако эти усилия во многих случаях не привели к созданию адекватной законодательной и институциональной базы для потенциальных инвесторов. Она все еще содержит множество норм, институтов и инструментов, которые разнятся по многим позициям от страны к стране и серьезно отличаются от принятых в развитых рыночных экономиках. Из этого вывода следует, что перед руководством рассматриваемых стран стоит нелегкая задача коренного пересмотра государственной политики в изучаемой области. При этом западные эксперты (в частности, работающие в структурах ЮНКТАД) считают, что любая программа поощрения инвестиций в арабских государствах должна осуществляться в следующей логической последовательности:

1. Анализ и оценка инвестиционного климата. При этом особое внимание должно быть обращено на недостатки и упущения действующих законодательных и институциональных систем, а также на эффективность инвестиционной политики по привлечению ПИИ.

2. Изучение всех спорных вопросов и альтернатив инвестиционной политики с целью облегчения принятия решений правительствами, учитывая специфический характер вопросов, затрагивающих инвестиционный климат.

3. Деятельность во всех направлениях, связанных с осуществлением экономических реформ, включая принятие мер в

сфере регулирования и законодательства, а также создание или развитие соответствующих институтов. Ратификация двусторонних и многосторонних соглашений, имеющих к этому отношение.

4. Принятие поощрительных мер, базирующихся на улучшенной законодательной и институциональной базе для инвестирования.

Трудно не согласиться с изложенной выше последовательностью. Безусловно, конкретные решения должны приниматься, исходя из весьма специфических характеристик соответствующих государств, институтов и экономических структур. Вместе с тем было бы серьезной ошибкой игнорировать современную трансформацию мирового экономического пространства, в рамках которого национальные и региональные хозяйственные системы все больше открывают свои рынки иностранным предприятиям, постепенно демонтируя барьеры в торговле товарами и услугами.

Что касается Арабского Востока, то для того, чтобы находиться в русле отмеченных процессов, здесь необходимо провести существенную модернизацию законодательной и институциональной базы. Эта задача на самом деле не так уж проста, поскольку современная инвестиционная инфраструктура должна отвечать многочисленным критериям. В первую очередь, она призвана отражать специфические потребности и условия соответствующей страны. С другой стороны, она должна быть способна в средне- и долгосрочной перспективе ответить на региональные и глобальные проблемы и вызовы.

В настоящее время достаточно широко осознается, что адекватная инфраструктура в области ПИИ способна решать, как минимум, основные инвестиционные вопросы и создавать максимально приемлемую систему основополагающих принципов и правил, нацеленных на управление инвестициями и связанной с ними деятельностью в современных реалиях. В этой связи следует отметить, что обширная международная законодательная база, созданная к началу 2000-х годов, включает великое множество принципов и правил, разнообразных по происхождению и по формам, различающихся по своей основательности и специфике и действующих на нескольких уровнях. Эта база включает положения международного таможенного права, двусторонние, региональные и многосторонние соглашения, нормативные акты международных организаций (таких, например, как МВФ и ВТО) и авторитетные официальные



документы, не имеющие обязательной силы (в частности, декларации, принятые государствами, или резолюции международных организаций).

Вместе с тем следует подчеркнуть, что указанная база все еще носит далеко не полный характер главным образом потому, что пока нет устойчивого консенсуса по всем затрагиваемым аспектам и поднимаемым вопросам. Она появилась сравнительно недавно и используется пока недостаточно широко, однако, уже генерировала определенное число принципов и правил в большинстве областей инвестирования, которые действительно могут служить образцами для правительств, в том числе и арабских стран, при разработке ими законодательной и институциональной базы регулирования инвестиций.

В то же время курс на более активное включение в глобальные экономические процессы, вытекающий из либерализационных тенденций, подразумевает, что страны должны защищать себя от разрушительной конкуренции. С другой стороны, правительства нуждаются во внедрении лучших практических достижений, связанных с прямыми иностранными инвестициями, сознавая, что достижения одной страны в наше время быстро становятся точкой отсчета для остальных. Выявление подобных примеров для подражания весьма уместно в контексте арабского региона, поскольку оно обеспечивает более благоприятную конкурентную среду. Таким образом, сотрудничество на региональном уровне выгодно всем вовлеченным в этот процесс государствам. Поэтому очень важно, чтобы арабские страны пытались выработать согласованные позиции по ключевым вопросам, возникающим в сфере регулирования ПИИ.

Очевидно, что интересы и позиции отдельных стран могут существенно различаться в зависимости от структуры их экономик, социополитических факторов, внутреннего промышленного и технологического потенциала, размеров рынка, культурных особенностей, текущих финансовых обязательств (величины внешнего и внутреннего долга) и т.д. Поэтому арабским странам достаточно сложно согласовывать позиции по многим вопросам, касающимся инвестирования. Тем не менее общий подход ко всем ключевым проблемам необходим для того, чтобы защитить свои законные интересы. Наконец, выработка и согласование целей (насколько возможно) коллективно, а также в индивидуальном порядке (если необходимо) приобретает в современных условиях приоритетное значение.

При этом необходимо заметить, что в широком смысле факторы, предопределяющие инвестиционный климат, взаимосвязаны, и любое улучшение в отдельном звене (стране, направлении, решении проблемы) позитивно влияет на другие составляющие. Так, например, модернизация национальной юридической и институциональной базы регулирования иностранных инвестиций путем внедрения международных норм и стандартов, несомненно, приведет к гармонизации законодательных актов и регулирующих правил в масштабах всего региона. Подобное развитие событий в значительной степени способствовало бы появлению на Арабском Востоке интегрированного рынка для инвесторов как местных, так и иностранных.

Улучшение ситуации с привлечением прямых иностранных инвестиций в арабских странах требует существенного совершенствования базовых факторов, предопределяющих общий инвестиционный климат. Эти факторы необязательно подпадают под прямой государственный контроль и в любом случае предполагают достаточно длительный период времени для получения сколько-нибудь существенных результатов. Тем не менее приоритетные меры включают прежде всего шаги по улучшению административной и регуливающей практики, которая затрагивает ПИИ и разрабатывается, насколько это возможно, с учетом лучших образцов других стран. Опыт многих арабских государств показывает, что имеется набор средств и методов, которые заслуживают специального рассмотрения.

Изучение мировой практики свидетельствует о том, что существуют два базовых условия, которым должна отвечать законодательная и институциональная система страны, стремящейся к привлечению иностранных инвестиций. Первое – это стабильность основополагающих принципов системы. Как известно, инвесторы чувствуют себя более комфортно в стране, где регулирующие правила (даже достаточно жесткие) стабильно выдерживаются, чем там, где часто меняются «правила игры».

Второе условие связано с прозрачностью национальной системы регулирования. При этом прозрачность подразумевает не только необходимость информирования или любой другой формы распространения сведений о мерах, принимаемых в области инвестирования, но и подробные разъяснения «правил игры» с целью избежания двойного толкования и разночтений, а также их адекватное применение. Но это далеко не везде соблюдается в арабском мире. Например, Марокко и Ту-

нис добились бесспорного прогресса в трансформации своей законодательной и институциональной системы, начиная с середины 80-х годов. Однако инвесторы по-прежнему высказывают претензии относительно недостаточной прозрачности регулирующих правил, что приводит в результате к живучести устаревшей практики.

1. Бюллетень иностранной коммерческой информации (БИКИ).
2. Globalization and Growth Prospects in Arab Countries. IMF, 1997.
3. Мировая экономика и международные отношения. М., 2002, № 1.
4. Investment Regimes in The Arab World. UNCTAD. New-York – Geneva, 2000.
5. UNCTAD. World Investment Report 1999 Foreign Direct Investment and Challenge of Development. N.Y. – Geneva, 1999.

## МАВРИТАНИЯ НАКАНУНЕ НЕФТЯНОЙ ЭРЫ

Мавритания, одна из беднейших стран мира с доходом на душу населения всего 430 долларов, готовится к вступлению в клуб богатых государств – экспортеров нефти. На конец 2005 г. запланировано начало добычи углеводородного сырья на оффшорном месторождении Шингетти, расположенном в 80 км юго-западнее столицы Нуакшота. Очевидно, что ожидаемый в связи с этим приток финансовых ресурсов окажет огромное воздействие на экономическую, социальную и политическую обстановку в стране. В то же время обеспокоенность вызывает вопрос, сумеет ли руководство Мавритании рационально распорядиться этими средствами, использовать их на цели экономического развития и осуществление социальных программ, не вызовет ли «золотой поток» усиления хозяйственных диспропорций и социального неравенства, паразитизма в национальном масштабе, коррупции и борьбы за власть. До сих пор президент Маауйя Ульд Тайя, стоящий у власти уже 20 лет, демонстрировал авторитарный, но разумный и прагматичный подход к проблемам развития страны, проводя последовательную линию на модернизацию всех сторон жизни, участие в глобализационных процессах, характерных для современного мира. В то же время в Мавритании наблюдается активизация различных оппозиционных сил, в том числе исламистского характера, ориентированных на дестабилизацию внутренней обстановки, что связано, несомненно, с нефтяными перспективами. Ее кульминацией стала попытка государственного переворота 8 июня 2003 г., участники которого сейчас частично скрываются за границей (в Мали), а частично арестованы и должны вскоре предстать перед судом.

В последнее время Мавритания стала пользоваться повышенным вниманием со стороны США и НАТО. Ее геополитическое положение как составной части «Большого» Ближнего Востока и одновременно «ворот» в зону Сахеля обусловило тот

факт, что Вашингтон отводит этому государству важное место в своей концепции борьбы с международным терроризмом у самых его истоков. Надо отметить, что мавританское руководство активно поддерживает линию США на войну с терроризмом по всем направлениям.

Таким образом, Мавритания, всегда находившаяся в общем-то на обочине мировых экономических и политических процессов, готовится к большим переменам.

Мавритания – одно из крупнейших государств Африки по площади (1,1 млн. кв. км). При численности населения 2,75 млн. чел. она входит в тройку самых редко населенных стран мира (после Монголии и Намибии). Более 90% ее территории – пустыни, и до получения независимости в 1960 г. около 85% населения занимались кочевым скотоводством. Сейчас всего 5% мавританцев – номады-кочевники, а треть населения сосредоточена в Нуакшоте. В настоящее время наблюдается огромный приток иммигрантов из соседних государств – Мали, Сенегала – в мавританские города, что связано с оживлением экономики и строительным бумом в преддверии нефтяной эры.

В связи с географическим положением страна, в частности, ее сельское хозяйство, сильно зависит от климатических и погодных условий. Так, например, сильные засухи в 2000–2001 гг. привели к резкому сокращению урожая зерна, аналогичная картина наблюдалась в 1992, 1994 и 1996 гг. Осенью 2004 г. в Мавритании имело место массовое нашествие саранчи, в результате которого было уничтожено от 50 до 100% посевов продовольственных культур. По оценкам, дефицит зерна составит в 2005 г. до 400 тыс. т при общих потребностях страны в 560 тыс. т<sup>1</sup>.

Другой серьезной проблемой Мавритании является сильная зависимость от внешнеэкономической конъюнктуры, в частности, от колебания мировых цен на основные товары, экспортируемые страной. Это связано с крайне низкой диверсификацией экспорта, 99% которого обеспечивают всего два вида товаров – железная руда (55%) и морская рыба (45%). Несмотря на то, что еще в 80-х годах прошлого века правительство страны поставило задачу сделать вывоз более разнообразным, положительных сдвигов не наблюдалось вплоть до последнего времени. К тому же неблагоприятные климатические условия, низкий уровень развития собственной промышленности обуславливают высокую степень зависимости

Мавритании от импорта, 30% стоимости которого составляют нефтепродукты, 25% – продовольствие, 25% – машины, транспортное и промышленное оборудование и 15% – потребительские товары<sup>2</sup>. Доля экспорта в ВВП за 1993–2003 гг. снизилась с 43,8% до 33,5%, импорта, напротив, возросла с 59,7% до 74,6% за тот же период<sup>3</sup>. В результате увеличился дефицит внешнеторгового баланса.

Велика также зависимость Мавритании от внешних финансовых источников, и в обозримом будущем она вряд ли уменьшится, если только не будет компенсирована притоком нефтяных средств. Как государство, входящее по классификации международных финансовых учреждений в категорию наименее развитых стран, Мавритания пользуется преимущественно кредитами и субсидиями по линии официальной помощи развитию на льготных условиях. Ее чистый приток в последнее десятилетие составляет 200–210 млн. долл. ежегодно. В 1998–2001 гг. за счет внешней помощи было обеспечено 90% инвестиций в экономику<sup>4</sup>.

В результате массированного использования иностранных средств был накоплен большой внешний долг, составивший на 1993 г. 2,2 млрд. долл., что на тот период было эквивалентно 217% ВВП и 497% экспортной выручки. В ходе переговоров с Парижским клубом кредиторов и в рамках инициативы по реструктуризации долгов беднейших государств с высоким уровнем задолженности, в 2002 г. объем внешнего долга Мавритании был сокращен наполовину, ежегодные суммы выплат в счет долга снижены с 88 млн. долл. в 1988 г. до примерно 39 млн. долл. на период 2002–2011 гг.<sup>5</sup> Высвобождаемые финансовые ресурсы страна будет использовать на программы борьбы с бедностью.

За прошедшие два десятилетия произошли определенные изменения во вкладе различных секторов в экономику Мавритании. Наиболее заметным было сокращение удельного веса в ВВП аграрного сектора – с 33,8% в 1983 г. до 27,4% в 1993 г. и 19,3% в 2003 г. Зато возросла доля промышленности – с 21,2% до 30% за 1983–2003 гг., хотя удельный вес обрабатывающих отраслей остается низким (8,7% ВВП). Увеличился вклад сектора услуг с 45% до 50,8% за аналогичный период, что вызвано быстрым развитием торговли, транспорта и связи, в частности, сферы телекоммуникаций<sup>6</sup>.

Важнейшая отрасль хозяйства Мавритании – добыча минерального сырья. Добывающая промышленность страны це-

ликом ориентирована на экспорт и является крупнейшим поставщиком иностранной валюты для экономики. Мавритания стоит на 15-м месте в мире по вывозу железной руды, поставляя ежегодно на мировой рынок 10–11 тыс. т этого сырья. Мавританская руда отличается высоким содержанием металла (66%), ее запасы оцениваются в 190 млн. тонн. Кроме того, имеются месторождения с запасами около 660 млн. т сырья с содержанием металла 36–40%. Производство сосредоточено в городе Зуэрат, откуда сырье перевозится по 700-километровой железнодорожной ветке в порт Нуадибу. Добычей руды занимается компания СНИМ («Сосьете Насьональ Индустриель э Миниер»), 80% капитала которой принадлежит государству, остальные 20% – Исламскому банку и инвесторам из Ирака, Иордании и Кувейта. Это крупнейшая компания Мавритании с числом занятых более 4 тыс. чел. В 2002 г. СНИМ экспортировала продукции на сумму 184 млн.долл., что составило 56% стоимости всего мавританского экспорта. Импорт оборудования, машин, запчастей и пр. для нужд компании превышает 70 млн. долл. Высокая конкуренция и сильные колебания цен на железную руду на мировом рынке вызывают значительные изменения объема производства и вывоза сырья год от года<sup>7</sup>.

Мавритания имеет широкие возможности для производства и других видов минерального сырья – меди, золота, алмазов и фосфоритов и др. Запасы медной руды, например, оцениваются в 23 млн. т. Добыча ведется на месторождении Гелб Мохрейн вблизи города Акжужт на севере страны. Канадская компания «Биллитон» собирается построить здесь предприятие производительностью 30 тыс. т медного концентрата. Недавно образованный консорциум «Тазиаст», в который вошли компании из Канады, Австралии и ОАЭ, с участием правительства Мавритании ведет в районе Акжужта разведку на золото и другие драгоценные металлы (платину, палладий и др.). В 2005 г. планируется ввод в строй первого завода по производству золота (до 4 т в год в течение ближайших 10 лет), принадлежащего консорциуму и расположенного в 260 км севернее Нуакшота.

В 1998 г. австралийская компания «Аштон» обнаружила месторождения алмазов в районе Мактейра в 400 км к востоку от Зуэрата. Канадская «Рекс Даймондс» открыла еще две перспективные для поиска алмазов территории в Регибате. С 1995 г. интерес к добыче алмазов проявляет известная южноафриканская фирма «Де Бирс». Количество зарубежных компаний

(американских, канадских, австралийских, французских), занимающихся геологической разведкой на территории Мавритании и добычей минерального сырья, заметно увеличивается. Только за 1999–2001 г. их число возросло с 8 до 14, а объем капиталовложений в отрасль за те же годы – с 10 до 13,5 млн. долл.<sup>8</sup> Их деятельность осуществляется в форме совместных предприятий и по контрактам о разделе продукции.

В стране есть значительные запасы каменной соли (450 млн. т), фосфоритов (160 млн. т), гипса (9 млрд. т). Однако разработка месторождений этих видов сырья тормозится недостаточным развитием инфраструктуры, в частности, дорог для вывоза продукции к морским портам и низкой пропускной способностью последних.

После принятия в 1999 г. нового кодекса добывающей промышленности и в 2002 г. Закона о капиталовложениях заметно расширились инвестиционные возможности для частных вкладчиков. Им были предоставлены различные налоговые льготы и гарантии, упрощены процедура инвестирования и порядок получения лицензий.

Таким образом, в последние годы наблюдается значительная диверсификация в добывающей отрасли страны. Однако особое значение для экономики Мавритании будет иметь открытие нефтяных месторождений.

Разведка на нефть велась в стране еще в 60-е годы прошлого века. Поиски в тот период были признаны бесперспективными и постепенно прекратились. В 90-е годы интерес к нефти в Мавритании возобновился, этому способствовали появление новых технологий, поощрительная политика правительства, а также рост мировых цен на нефть. Геологические изыскания были начаты австралийской компанией «Вудсайд Петролеум» и английской «Дана Петролеум».

В 2001 г. фирма «Вудсайд» обнаружила месторождение нефти в прибрежной зоне в 80 км от побережья страны. В 2004 г., когда были закончены предварительные изыскания, компания объявила, что запасы сырья на месторождении Шингетти оцениваются в 142 млн. баррелей и имеют промышленное значение. Начало добычи намечено на конец 2005 – начало 2006 г., потребности в капиталовложениях составят 500 млн. долл. Ежедневно планируется извлекать 75 тыс. баррелей сырья, для чего будет пробурено 6 скважин и установлена платформа, с которой нефть планируется загружать непосредственно в танкеры.



В 2003 г. в 8 км от первого нефтяного бассейна был обнаружен второй, расположенный на площади 54 кв. км, с запасами, оцениваемыми в 300–400 млн. баррелей. Предварительные изыскания на месторождении Тиоф планировалось завершить в конце 2004 г. В случае, если наличие промышленных запасов подтвердится, добыча начнется в 2007 г.<sup>9</sup>

Также в оффшорной зоне обнаружены значительные запасы природного газа. Это месторождение «Банда», содержащее 80–100 млн. баррелей нефти и большое количество природного газа (до 1 трлн. куб. футов), изысканиями на котором занят консорциум в составе австралийских фирм «Вудсайд» и «Хардман» и английской «Бритиш Газ». Второе месторождение с условным названием «Пеликан» было обнаружено английской компанией «Дана» совместно с «Хардман» и «Рок Ойл». Его запасы оцениваются в 3 трлн. куб. футов природного газа.

Мавританское правительство весьма заинтересовано в скорейшем начале добычи углеводородного сырья и поощряет участие иностранных компаний в поисках и эксплуатации месторождений. Для нефтяных компаний был введен упрощенный налоговый режим. В настоящее время изыскания ведутся не только в прибрежной зоне, но и на большей части территории страны, в них участвуют около десятка иностранных фирм, в том числе «Тоталь», «Бримакс», «Репсол» и др.

Прямые иностранные инвестиции, связанные с развитием нефтегазового сектора, в 2000–2001 гг. составили более 80% всего притока данного вида капиталовложений в Мавританию. Ожидается, что к 2005 г. их объем возрастет более чем в 4 раза по сравнению с 2001 г. и превысит 325 млн. долл. Всего за период 1999–2002 гг. иностранные компании инвестировали в отрасль 235 млн. долл., а за 2003–2007 гг. планируют осуществить капиталовложения в объеме 1080 млн. долл.<sup>10</sup>

Насущной необходимостью для правительства Мавритании является разработка средне- и долгосрочной стратегии развития нефтегазового комплекса. Получаемые от продажи углеводородов значительные финансовые средства должны быть использованы для создания надежной основы экономического роста и для решения социальных проблем, в частности, борьбы с бедностью. Это подразумевает развитие других отраслей хозяйства, помимо нефтегазовых, и повышение их конкурентоспособности. Важной проблемой также является принятие адекватных мер по защите окружающей среды.

Вторая по своему значению для экономики страны отрасль после добывающей промышленности – рыболовство. Его доля в экспортных поступлениях достигает 45%, в доходах госбюджета – 25%. При этом удельный вес рыболовной промышленности в ВВП – около 5%. Ежегодно вылавливается до 700 тыс. т рыбы<sup>11</sup>. Береговая линия Мавритании протянулась на 754 км, а прибрежные части Атлантического океана, расположенные в 200-мильной экономической зоне, относятся к одним из богатейших в мире рыболовецких районов. В 80-е годы прошлого века происходило быстрое наращивание численности рыболовецкого флота Мавритании и увеличение объема вылавливаемой рыбы, что привело к чрезмерной эксплуатации морских ресурсов прибрежных вод. В результате этого уловы стали сокращаться, особенно это коснулось наиболее ценных пород рыбы, соответственно уменьшились и размеры экспортной выручки (например, с 65% до 49% всей стоимости экспорта в 1998–2000 г.)

С 1994 г. правительством Мавритании была начата реформа рыболовной отрасли. Ее целью стала выработка договоренной стратегии развития сектора с учетом действия рыночных механизмов. Постепенно снижалась доля государственного участия в пользу частного сектора – в государственной компании СМКП («Сосьете Моританиен пур ля Комерсиализасион де Пуасон»), бывшем монополисте отрасли, доля государства сократилась до 35%. Поощряется приток иностранных инвестиций в совместные предприятия отрасли, однако участие зарубежных партнеров ограничивается 49% капитала смешанных компаний. Предпринимаются различные меры с целью поддержания биологического равновесия и естественного воспроизводства морских ресурсов. Строго регламентируется выдача лицензий на ведение лова, ежегодно устанавливается т.н. период биологического покоя, в течение которого запрещается рыбная ловля.

Промышленный рыболовный флот Мавритании базируется в порту Нуадибу и насчитывает около 140 судов. Кроме того, еще 30–35 тыс. чел. занимаются мелким производством, вылавливая до 30 тыс. т рыбы в год. До 40% улова сразу поступает на экспорт, остальное перерабатывается на 15 предприятиях, расположенных преимущественно в Нуадибу. Правительство поощряет развитие рыбообработывающей промышленности, поскольку это способствует удорожанию экспорта, притоку

частных инвестиций и росту числа рабочих мест. Ведется большая работа по приведению рыбоперерабатывающих технологий в соответствие с международными санитарными нормами. Основными потребителями мавританской рыбной продукции являются Япония и европейские страны.

В мавританских водах также ведут лов иностранные суда. В 1995 г. было заключено первое соглашение с Евросоюзом, предоставляющее права на вылов рыбы судам европейских государств. По последнему подобному соглашению, подписанному в 2001 г. на период до 2006 г., размеры компенсации Мавритании были увеличены с 267 до 430 млн. евро. Европейским судам (общим числом не более 137) было запрещено вести лов в ближайшей прибрежной зоне, зарезервированной для мелких мавританских предпринимателей. Кроме того, лицензии на отлов рыбы выданы еще 20–30 иностранным судам, преимущественно из стран Восточной Европы<sup>12</sup>.

В настоящее время в стране осуществляется ряд проектов по модернизации рыболовного флота, совершенствованию мониторинга морских ресурсов, развитию перерабатывающих мощностей. Финансируют эти проекты Япония, Евросоюз, а также Всемирный банк и Африканский банк развития.

Обрабатывающие отрасли промышленности в Мавритании развиты слабо. Причем долговременной тенденцией является не только относительное сокращение удельного веса данного сектора в ВВП (с 9,2% до 6,2% только на протяжении 90-х годов прошлого века), что вызывается также и повышением роли добывающей промышленности и сферы обслуживания, но и абсолютное снижение показателя добавленной стоимости, приходящейся на одного занятого в обрабатывающих отраслях (с 46 до 34 долл. за 1990–98 гг.).

Сельское хозяйство Мавритании не является экспорториентированной отраслью экономики и даже не в состоянии полностью обеспечить внутренние нужды страны. Однако в нем занято более 43% рабочей силы, а вклад аграрного сектора в ВВП в 2001–2002 гг. составлял около 17% (в том числе земледелия – 3–3,5%). Природные условия страны оставляют пока мало надежд на достижение самообеспеченности продовольствием, в частности, зерном. Наиболее перспективен в плане развития зернового хозяйства расположенный в южной части район орошаемого земледелия в долине р. Сенегал, где в основном выращиваются рис и овес. В оазисах преобладает по-

требительское земледелие, способное удовлетворить потребности лишь небольшого количества жителей. Животноводство, доля которого в ВВП, производимом в первичном секторе, достигает 70%, практически целиком представляет собой традиционную отрасль, слабо интегрированную в остальную экономику. Государство проводит политику, нацеленную на диверсификацию сельскохозяйственного производства и повышение его эффективности, особенно в районах с неблагоприятными условиями. Развитию аграрного сектора препятствуют отсталая инфраструктура, неразвитость системы кредитования сельских производителей, устаревшая модель землепользования.

Одним из наиболее слабых звеньев мавританской экономики остается транспорт и прочая инфраструктура. Протяженность дорожной сети – 10,3 тыс. км, причем только 11% дорог имеет твердое покрытие (средний показатель для наименее развитых стран – 16%). Плотность дорожной сети, равная 1 км на 100 кв. км территории, чрезвычайно мала даже по африканским меркам (этот показатель составляет для стран южнее Сахары 5 км, для государств Западной Африки – 3 км). Многие районы Мавритании вообще не имеют дорожной сети, не связаны между собой современной автомагистралью два главных экономических центра – Нуакшот и Нуадибу. Существующие дороги требуют значительных расходов на содержание, так как часто повреждаются во время песчаных бурь или в период сезона дождей в южной части. Транспортные расходы чрезвычайно высоки. Между тем развитие сельскохозяйственного района на юге страны в долине реки Сенегал, эксплуатация ряда недавно обнаруженных месторождений минерального сырья невозможны без соответствующей инфраструктуры. В настоящее время доставка железной руды от места добычи в Зуэрате в порт Нуадибу для дальнейшего экспорта осуществляется по железнодорожной ветке протяженностью 853 км и пропускной способностью 15–18 млн. т в год, построенной еще в 1960 г.<sup>13</sup>

В Мавритании два морских порта. Нуакшот, называемый «Портом дружбы», был построен китайскими специалистами в 1986 г. Его грузооборот в 2001 г. составил 1447 тыс. т. Это основной торговый порт страны, через который поступает до 90% импортируемых товаров (в основном пшеница, сахар, цемент, клинкер). Второй – Нуадибу, через который осуществляется вывоз железной руды (10,5 млн. т в 2002 г.), рыбы (162 тыс. т в 2001 г.), а также ввоз нефтепродуктов (до 300 тыс. т ежегодно)<sup>14</sup>.

Из-за слабого развития автодорог особое значение приобретает воздушный транспорт. В Мавритании имеется 10 аэропортов и 7 взлетно-посадочных полос, однако только 3 аэропорта – в городах Нуакшот, Нуадибу и Атар – относятся к классу международных. Пассажиропоток двух крупнейших аэропортов – Нуакшота и Нуадибу в 2002 г. составил 294 тыс. чел., всех остальных – около 40 тыс.чел., причем две трети этой величины приходились на аэропорт Атара<sup>15</sup>. Национальная авиакомпания «Эр Мавритания», осуществляющая полеты между Нуакшотом и Нуадибу, а также в Касабланку, Париж, Бамако, Дакар и некоторые другие горорда Западной Африки, в 2000 г. была приватизирована.

В настоящее время в связи с активизацией работ по поиску нефти и других полезных ископаемых, ожидаемым началом эксплуатации уже обнаруженных запасов углеводородного сырья, что приведет к оживлению экономики в целом, развитие транспортной инфраструктуры является одной из самых насущных задач. Так, в 25 км к северо-западу от Нуакшота намечается строительство нового аэропорта, что потребует капиталовложений в объеме 170 млн. долл. Планируется построить и модернизировать более 1300 км автодорог, в том числе шоссе между Нуакшотом и Нуадибу протяженностью 470 км, которое станет частью современной магистрали, проходящей от границы с Марокко до Дакара.

Оставаясь до настоящего времени одним из наименее развитых государств мира, Мавритания вместе с тем имеет неплохие перспективы. Одним из оснований для подобного утверждения является нацеленность руководства страны на проведение экономических реформ, последовательность и грамотность их осуществления. Реформирование экономики страны при финансовой и технической поддержке Международного валютного фонда, Мирового банка и других доноров было предпринято еще в середине 80-х годов и показало положительные результаты, в частности, в плане ускорения роста ВВП. Однако политические события того периода – мавритано-сенегальский конфликт 1989 г. и кризис в Персидском заливе 1991 г., парализовавшие экономическую активность и сократившие приток внешней помощи, вызвали ухудшение условий развития и, в конечном итоге, снижение показателя ВВП на душу населения (в среднем на 2% в год в 1990–92 гг.).

С 1993 г. был начат новый виток реформ, направленных на макроэкономическую стабилизацию и создание основ дол-

современного роста. Их содержание в принципе достаточно традиционно и аналогично подобным мероприятиям, проводимым в других развивающихся государствах и инициируемым международными финансовыми организациями. Так, осуществляются меры, направленные на снижение роли государства в экономике и усиление действия рыночных механизмов, создаются условия для активизации частного предпринимательства, усиления притока иностранных инвестиций в страну, для чего проводится либерализация и упорядочение экономического законодательства, реформирование банковской и кредитной сферы.

Реформа госсектора была начата с мероприятий по оптимизации государственных расходов, для чего правительство перешло к принятию программ использования государственных ресурсов на трехлетний период, включающих как текущие, так и капитальные расходы. Это способствовало росту эффективности и прозрачности этой сферы. Подобную цель также преследовало введение системы аудита и компьютеризация расчетов. В 2001–02 гг. были разработаны приоритетные направления среднесрочного развития для таких важных сфер, как транспортная инфраструктура, городское и сельское хозяйство, здравоохранение и образование.

Однако самой ответственной частью стала реформа государственных предприятий, роль которых в экономике страны в конце 80-х – начале 90-х годов была довольно велика. Так, госпредприятия осуществляли в тот период более половины капиталовложений, поглощали пятую часть кредитов банковского сектора и обеспечивали работой около четверти всех занятых в современном секторе экономики. Но вследствие высокой монополизации и неэффективного ведения хозяйства госсектор страдал от больших финансовых потерь и высокой задолженности. В течение 90-х годов были полностью или частично приватизированы две трети государственных компаний. Доходы государства от продажи своей доли составили за 1998–2002 гг. 59 млн. долл. На 2003 г. государство оставалось полным или мажоритарным владельцем 18 компаний, крупнейшей из которых является СНИМ – основной производитель такой стратегически важной для страны продукции, как железная руда. Значение СНИМ для экономики иллюстрирует тот факт, что ее удельный вес в ВВП Мавритании достигает 11–12%, всех остальных госпредприятий – 3–4%<sup>16</sup>. В то же время правитель-

ство заявляет, что готово снижать степень своего участия в СНИМ в пользу частных инвесторов.

Частный капитал также активно привлекается в сектор связи и телекоммуникаций, энергетики и водоснабжения, транспорта. Руководство Мавритании отводит ему роль локомотива роста экономики и занятости. В связи с этим принимаются меры по приведению внутреннего экономического законодательства в соответствие с международными процедурами. На активизацию частного, в том числе иностранного, предпринимательства также направлен принятый в 2002 г. инвестиционный кодекс, обеспечивающий инвесторам различные налоговые льготы и оптимизирующий систему сбора налогов. Было осуществлено сокращение прямых налогов при одновременном расширении налогооблагаемой базы. Например, налог на компании в 2001–02 гг. был снижен с 35 до 25%, что соответствует нижнему значению аналогичного показателя в регионе. Также была упрощена система косвенного налогообложения – введен единый налог на добавленную стоимость в размере 14%, который взимается со всех товаров, за исключением тех, которые преобладают в потребительской корзине беднейших слоев населения<sup>17</sup>.

Реформа коснулась и банковской системы страны, призванной играть важную роль в мобилизации финансовых ресурсов и обеспечении инвестиционного процесса. Крупными недостатками банковского сектора были его концентрация в руках небольшого числа привилегированных богатых семей, выдача кредитов на основе личных связей и их сосредоточение среди узкого круга лиц, что не давало возможности рассчитывать на поддержку банковских кредитов средним и мелким предпринимателям. Государство ликвидировало свое участие практически во всех коммерческих банках страны (которых насчитывается 7). Был усилен контроль за проведением банковских операций с учетом международной финансовой практики. Центральный банк Мавритании постепенно переходит к рыночным механизмам регулирования банковской сферы. Отмечается, что реформирование банковского сектора протекает медленно и трудно.

Значительный прогресс достигнут в либерализации внешней торговли страны. Наиболее заметными мероприятиями в этой сфере стали: отмена всех экспортных и импортных монополий, а также системы лицензирования; сокращение числа

тарифных ограничений с 33 до 3 пунктов; снижение величины максимальной тарифной ставки со 180 до 20% от стоимости товара. К 2001 г. средний уровень внешнеторговых тарифов уменьшился с 19 до 9,2%<sup>18</sup>.

Результаты структурных реформ 90-х годов представляют достаточную убедительность. Самым очевидным стало ускорение роста ВВП – его среднегодовые темпы возросли с 3,6% в 1991–94 гг. до 4,5% в 1999–2002 гг. Темпы инфляции, напротив, сократились с 7,3% до 4% за те же годы. Увеличился удельный вес капиталовложений – с 18,6% ВВП в среднем в 1995–98 гг. до 26% в 1999–2002 г.<sup>19</sup>

Наметилось определенное улучшение внешнеэкономических позиций Мавритании. В частности, дефицит текущего баланса снизился с 18,4% в 1991–94 гг. до 6,9% в 1999–2002 г. Начиная с 1995 г. постепенно увеличивается объем золотовалютных резервов: в 1999 г. они составляли 0,2 млрд. долл., что эквивалентно 4,6 месяцев импорта), в 2003 г. – уже 0,4 млрд. долл. (8,7 месяцев импорта). Это обеспечивает некоторую стабильность при колебаниях цен на мировых рынках, поскольку, по оценкам специалистов Всемирного банка Мавритании, необходимо располагать резервами в объеме 6-месячной стоимости импорта для нейтрализации экзогенных шоков<sup>20</sup>.

Руководство страны считает одной из первоочередных задач совершенствование человеческих ресурсов. Начиная с 1994 г. сокращение бедности и социальное развитие стали ключевой целью экономической стратегии Мавритании. Государственные расходы на цели образования, здравоохранения, борьбы с бедностью возросли с 5,8% ВВП в 1990–92 гг. до 10,5% в 2002 г., одновременно были приняты меры, направленные на повышение эффективности использования этих средств.

Доля населения, живущего за чертой бедности, сократилась за 1990–2000 г. с 56,6 до 46,7%. Это – обнадеживающая тенденция, хотя удельный вес бедных все еще очень велик, особенно в сельской местности, где они составляют 61,2%. В городах в нищете живет 25,4% населения<sup>21</sup>.

Заметно улучшились другие социальные показатели. Так, с 49% в 1986–87 гг. до 84,4% в 2000–01 гг. увеличилась доля детей школьного возраста, посещающих образовательные учреждения. С 30% в 1990 г. до 70% в 2001–02 гг. возрос удельный вес населения, имеющего доступ к услугам здравоохра-



нения. В 2000 г. Мавритания имела более высокую продолжительность жизни по сравнению со странами Африки южнее Сахары (53 года и 47 лет соответственно), однако отставала по этому показателю от других наименее развитых государств мира, где средняя продолжительность жизни составляла 58 лет. Очень высокой остается и доля неграмотных среди взрослого населения – 51%, тогда как в среднем в Африке южнее Сахары она равна 46%<sup>22</sup>. Таким образом, развитие социальной сферы является в настоящее время одной из самых насущных проблем для Мавритании.

Все крупные проекты в экономическом и социальном секторах в значительной мере финансируются за счет внешней помощи. По данным Всемирного банка, Мавритания получает больше финансовых ресурсов в расчете на одного жителя, чем африканские страны южнее Сахары в среднем – 100 долл. и 20 долл. соответственно. Помощь поступает от Африканского и Исламского банков развития, Европейского Союза, различных арабских фондов, а также на двусторонней основе от Германии, Франции, Японии, Кувейта, Саудовской Аравии, ОАЭ. МБРР в настоящее время осуществляет в Мавритании программы на общую сумму в 269 млн. долл.<sup>23</sup>

В случае, если правительство Мавритании сумеет эффективно распорядиться доходами от ожидаемой торговли углеводородным сырьем, не снизит темпов проведения хозяйственных реформ, можно ожидать дальнейшего улучшения экономической ситуации в стране. Возможно, Мавритания сумеет в таком случае преодолеть отсталость и выйти из категории наименее развитых стран мира. Правда, в этом случае она лишится некоторых льгот, которые дает подобный статус, – безвозмездной денежной помощи, активной технической и финансовой поддержки международных организаций, благоприятных условий при урегулировании внешнего долга и пр. Мавритании придется в большей мере опираться на собственные силы и внутренние резервы в процессе развития.

<sup>1</sup> Jeune Afrique/L'Intelligent, № 2289, 21–27.11.2004, с. 49.

<sup>2</sup> The World Bank. Mauritania – Accelerating Diversified, Private Sector Led Growth. Economic Report, 11.07.2003, с. 4 / [www.worldbank.org/servlet/WDSContentServlet/](http://www.worldbank.org/servlet/WDSContentServlet/).

<sup>3</sup> Mauritania at a Glance. – /[www.worldbank.org/](http://www.worldbank.org/).

- <sup>4</sup> US Commercial Service. Mauritania. Country Commercial Guide. Sept.2004, c. 20 – //A:coutryguide2004.htm/.
- <sup>5</sup> Mauritania – Accelerating Diversified..., c. 19.
- <sup>6</sup> Mauritania at a Glance...
- <sup>7</sup> Mauritania. Coutry Commercial Guide..., c. 43.
- <sup>8</sup> Mauritania – Accelerating Diversified..., c. 46.
- <sup>9</sup> Jeune Afrique/L’Intelligent, № 2259, 25.04–1.05.2004, c. 49.
- <sup>10</sup> IMF. Coutry Report N 03/317, /www.imf.org/external/.
- <sup>11</sup> Jeune Afrique/L’Intelligent, № 2259, 25.04–1.05.2004, c. 55.
- <sup>12</sup> Mauritania – Accelerating Diversified..., c. 15.
- <sup>13</sup> The World Bank. Mauritania. Transport Sector Overview. Sector Report, 29.09.2004, c. 4 / www.worldbank.org/.
- <sup>14</sup> Там же, c. 19.
- <sup>15</sup> Там же, c. 14.
- <sup>16</sup> The World Bank. IRM. Public Enterprise Sector Adjustment Program. Report № 29071, 27.05.2004, c. 17 – /www.worldbank.org/WBSITE/External/
- <sup>17</sup> Mauritania – Accelerating Diversified..., c. 12.
- <sup>18</sup> Там же, c. 4.
- <sup>19</sup> The World Bank. Mauritania. Country Assistance Strategy, c. 4 – http://web.worldbank.org/.
- <sup>20</sup> Jeune Afrique/L’Intelligent, № 2258, 18–24.04.2002, c. 41.
- <sup>21</sup> The World Bank. Mauritania. Regulatory Reform, Market Performance and Poverty Reduction. Report № 25783, 25.06.2003, c. 10 / www.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/.
- <sup>22</sup> Mauritania at a Glance – /www.worldbank.org/.
- <sup>23</sup> Jeune Afrique/L’Intelligent, № 2259, 25.04–1.05.2004, c. 47.

**ИРАН И ТУРКМЕНИСТАН: ПРОБЛЕМЫ  
ТРАНСПОРТИРОВКИ ПРИРОДНОГО ГАЗА  
В РЕГИОН ЮЖНОЙ АЗИИ**

В феврале 2005 г. министр нефти и газа Индии выступил с сенсационным предложением о создании единой газопроводной сети всех стран Азии, где, по его словам, находятся свыше 55% мировых разведанных запасов природного газа. «Мы должны смотреть дальше наших национальных газопроводных сетей, – сказал он на III Азиатском саммите потребителей газа. – Нам нужно преодолеть конфронтационный подход и создать общеазиатский рынок по образцу Организации африканского единства или Евросоюза». Крупнейшие потребители газа – Индия и Китай – также находятся в Азиатском регионе. «Вполне возможно, что иранский газ может быть доступен, скажем, в Китае, если достроить предполагаемый ирано-пакистано-индийский газопровод до Южного Китая», – считает министр<sup>1</sup>.

Естественно, что для осуществления столь грандиозного глобального замысла необходима реализация комплексной системы региональных проектов, которые впоследствии, при прочих благоприятных условиях, можно было бы объединить в качестве звеньев в единую газовую систему Азии. Но на современном этапе трудности и проблемы существуют даже на региональном уровне, – и сама Южная Азия (в первую очередь, Индия, равно как и соседний Пакистан) является в этом плане наглядным подтверждением.

Кардинальные изменения, происходящие на мировой политической арене на рубеже веков, заставляют посмотреть на энергетические ресурсы вообще и на природный газ, в частности, в несколько ином аспекте – не только с точки зрения экономической эффективности и перспективности его добычи, транспортировки и потребления, но и в качестве фактора международных (двусторонних, региональных, глобальных) отношений. Это особенно важно для того, чтобы определить, на что

будет ориентирована энергетическая политика того или иного государства в перспективе и какими реальными ресурсами и возможностями обладает такой обширный и стратегически значимый регион, как Южная Азия. Естественно, энергетическая стратегия, базирующаяся на собственных ресурсах, должна в то же время учитывать возможные изменения как в мире (иными словами, интересы США и России), так и в сопредельных странах. Для Индии и Пакистана такими странами являются главные потенциальные поставщики природного газа из Центральной Азии и из стран Ближнего и Среднего Востока, а также соседний Афганистан, через территорию которого могут быть проложены маршруты предполагаемых трубопроводов.

Первым крупным потенциальным потребителем как туркменского, так и иранского газа должен стать индийский рынок. Доказанные запасы природного газа (преимущественно шельфовые) оцениваются в Индии в 1,4 трлн. куб. м, ежегодная добыча составляет 26 млрд. куб. м. По экспертным оценкам, Индия стоит на пороге газового бума: за последнее десятилетие страна стала потреблять в два раза больше газа. На сегодня Индия обеспечивает себя газом самостоятельно (потребность составляет около 30 млрд. куб. м в год), однако через несколько лет импорт может составить 50% общего потребления. В этой связи в последние годы Индия все активнее начинает искать потенциальных поставщиков природного газа, и главными конкурентами в этом перспективном направлении выступают Иран и Туркменистан. Пока вопрос о выборе маршрута газопровода для насыщения индийского рынка остается открытым – в феврале 2005 г. кабинет министров Индии лишь только одобрил начало переговоров о строительстве предполагаемых газопроводов.

Вторым потенциальным потребителем импортного газа в Южной Азии является Пакистан. В настоящее время разведанные запасы пакистанского газа оцениваются в 600 млрд. куб. м. За последние 15 лет среднегодовая добыча стремительно возросла в два раза: в 2000–2002 гг. она составляла 23–24 млрд. куб. м, то есть приблизилась к индийскому уровню (при этом в Индии проживает свыше 1 млрд. человек, а в Пакистане – 150 млн.). По экспертным оценкам, к 2018 г. потребности в энергии возрастут в Пакистане втрое, и страна может столкнуться с острым энергетическим кризисом<sup>2</sup>. Но если пакистанская энергетика с середины 80-х годов уже начала ориентироваться на

повышенное потребление газа, опираясь на собственные ресурсы, то в стратегических планах экономического развития появились прогнозы о возможном импорте природного газа из стран – потенциальных поставщиков. В середине 90-х годов в качестве предполагаемых газовых экспортеров назывались три государства: Катар, Иран, Туркменистан, прогнозируемый объем пакистанского импорта уже к 2000 г. должен был составить около 10 млрд. куб. м, а в более отдаленной перспективе возрасти до 73 млрд. куб. м (то есть в среднем по 25 млрд. куб. м на каждого газового поставщика)<sup>3</sup>.

Однако каждый из трех запланированных газовых проектов столкнулся с определенными проблемами, и их реализация до сих пор не начата. Так, Катар заявил о нежелании (точнее, неспособности) Пакистана платить коммерческую цену за газ; предполагаемые инвесторы в иранский проект были заблокированы санкциями США; наземный газопровод из Туркменистана должен был быть проложен по территории Афганистана, где продолжались военные действия.

Естественно, что при разработке проектов иранского и туркменского газопроводов Пакистан выступал в двояком качестве – не только как потенциальный потребитель газа, но и, что более существенно, как транзитная территория для поставок на индийский рынок. Окончательное решение о выборе оптимального и первостепенного варианта газового маршрута остается за Индией, однако и ей, по аналогии с Пакистаном, приходится сталкиваться со множеством внешних (сдерживающих) факторов. В случае с туркменским газом такими являются нестабильность в Афганистане и незаинтересованность России в этом проекте. В случае с иранским газом (вариант, к которому все более склоняется Индия) резким негативным фактором выступила антииранская позиция США.

Итак, в феврале 2005 г. индийский министр нефти и природного газа сообщил о том, что кабинет министров Индии одобрил начало переговоров о строительстве трубопроводов для импорта газа из Ирана, Туркменистана и Мьянмы. Построить в ближайшее время все три маршрута нереально как по политическим, так и по чисто финансовым соображениям.

В настоящее время окончательное решение принято лишь по поводу строительства газопровода из Мьянмы, который пересечет территорию Бангладеш. Газопровод из Мьянмы будет построен, в первую очередь, в связи с относительной близо-

стью, отсутствием высоких транзитных рисков, а также присутствием в газодобыче этой страны индийских корпораций (в частности, ONGC-Videsh). В то же время газовые запасы в Мьянме, несмотря на успехи в геологоразведке, не столь велики (360 млрд. куб. м), чтобы обеспечить стабильно растущий спрос со стороны экономики Индии. Поэтому основная борьба развернется между иранским и туркменским проектами. Но при этом, чтобы получить максимально выгодные условия поставок, Дели будет тянуть с выбором победителя.

Такой вариант вполне может устроить президента Туркменистана С.Ниязова, который в последние годы активно шантажирует не только Россию, но и Украину прекращением поставок газа<sup>4</sup>.

Пакистан, со своей стороны, отдает большее предпочтение туркменскому маршруту, тем более, что в первоначальном варианте он планировался как поставщик газа непосредственно для пакистанского рынка (о продолжении трубы в сторону Индии вопрос откладывался на более отдаленную перспективу). Кроме того, с самого начала разработок проекта Пакистан принимал в нем довольно активное участие. Наконец, следует также принять во внимание тот факт, что параллельно с проектом газопровода из Туркменистана в будущем планировалось проложить довольно мощный нефтепровод (протяженностью 1,6 тыс. км, пропускная способность до 250 млн. т нефти в год, предполагаемая стоимость проекта 2,7 млрд. долл.). В качестве терминалов рассматривались пакистанские порты Гвадар, Ормара и Пасни<sup>5</sup>. Складывается впечатление, что у Исламабада есть собственные стратегические расчеты в экспорте сжиженного газа (как собственного, так и импортируемого из соседних государств) в Азиатско-Тихоокеанский регион, прежде всего в Китай и Японию. Однако в настоящее время для Пакистана более выгодно создание собственной прочной трубопроводной инфраструктуры, а грандиозные проекты принесли бы гораздо больше прибыли, если бы их строительство было отложено на несколько лет.

Основой для подобных прогнозов является невысокая политическая активность, проявляемая пакистанским правительством в отношении небезызвестного Трансафганского газопровода (Туркменистан – Афганистан – Пакистан), наполненного туркменским газом. Отчасти это было подтверждено в ходе очередных раундов переговоров, которые состоялись в конце

2002 г. и на которых Туркменистан и Афганистан (в отличие от Пакистана) проявляли настойчивую заинтересованность в скорейшей реализации проекта<sup>6</sup>.

Пока вопрос о выборе маршрута остается открытым, и окончательное решение может быть принято лишь при участии всех заинтересованных сторон – не только поставщиков (Туркменистана и Ирана) и потребителей (Индии и Пакистана), но также России и США.

### **Туркменский вариант**

Проект экспорта туркменского газа в Индию по Трансафганскому трубопроводу существует уже более десятка лет, однако за это время не сдвинулся с места, несмотря на регулярные заявления Ашхабада о перспективности этого маршрута. Безопасность транзита газа по территории Афганистана даже с учетом присутствия американских войск выглядит весьма сомнительной как со стороны инвесторов, так и со стороны потенциальных потребителей. В Дели это прекрасно понимают, но не отказываются от лишнего аргумента на переговорах с тем же Ираном.

Общая протяженность газопровода должна составить около 1,4 тыс. км, из которых по территории Туркменистана должно быть проложено 170 км, Афганистана – 830 км, Пакистана – 400 км. Примерно 1,3 тыс. км трассы проляжет по ровной или относительно ровной местности. Планируется, что на территории Афганистана газопровод пройдет вдоль дороги Герат – Кандагар и пересечет границу с Пакистаном недалеко от Кветты. Наиболее предпочтительным местом для терминала, особенно с учетом дальнейшего строительства газопровода в Индию, является город Мултан в пакистанском Панджабе. От Мултана труба может быть удлинена еще на 650 км для выхода на индийский рынок.

Труба должна начинаться от Давлетабадского месторождения, запасы которого составляют 4 трлн. куб. м – из них в настоящее время добыто лишь 450 млрд. куб. м. В случае реализации проекта Туркменистан сможет выйти на мировые рынки газа, минуя Россию, и экспортировать от 15 млрд. до 30 млрд. куб. м газа ежегодно.

Первые оценки стоимости проекта (сделанные еще десять лет назад американской «Unocal») выглядят довольно внушительно – 2 млрд. долл. до Пакистана и еще 600 млн. долл. на индийскую ветку.

Следует напомнить, что еще в марте 1995 г. был подписан меморандум о строительстве газопровода и нефтепровода из Туркменистана в Пакистан. В документе подчеркивалось, что «Туркменистан заинтересован в экспорте газа в Пакистан по цене, сопоставимой с ценой природного газа, предлагаемого Пакистану третьими странами» (то есть Саудовской Аравией, Катаром и Кувейтом)<sup>7</sup>. Пакистан, со своей стороны, «заинтересован в покупке газа на условиях долгосрочного (30 лет) контракта с ежегодной поставкой до 20 млрд. куб. м»<sup>8</sup>. Отдельным пунктом в меморандуме отмечалось, что для ускоренной реализации проекта необходимо привлечение частных инвестиций.

Естественно, что маршрут трубопроводов (сначала газо-, а потом и нефтепровода) Туркменистан-Пакистан предполагалось проложить по афганской территории, однако политическая нестабильность в этой стране и, как следствие, отсутствие потенциальных инвесторов, отодвигали реализацию проекта на весьма отдаленную перспективу. Ситуация изменилась кардинальным образом после того, как стало известно о стратегических планах Аргентины, Японии и США, нацеленных на прокладку трубопроводов в Пакистан. Значение Афганистана как транспортного звена сразу поднялось на качественно новый уровень.

Следует особо отметить, что интерес США к Афганистану ослаб после вывода оттуда советских войск, однако вновь активизировался вследствие противостояния Ирану, но уже в значительной степени исходя из чисто экономических аспектов, связанных с прокладкой магистральных трубопроводов из Центральной Азии в обход иранской территории. Не случайно активная разработка проекта Туркменистан – Афганистан – Пакистан началась непосредственно сразу после широкой рекламной кампании Ашхабада по проектам газопроводов в Европу через Иран и Турцию.

В октябре 1995 г. в Ашхабаде был подписан первоначальный вариант соглашения о строительстве газопровода между туркменским правительством, американской компанией «Unocal» и саудовской «Delta». Позднее были подписаны соглашения между Туркменистаном и Пакистаном.

Официальные сообщения о соглашениях появились лишь через год – в октябре 1996 г. был подписан меморандум «О взаимопонимании в вопросах создания консорциума по проектированию и строительству газопровода Туркменистан – Афга-



нистан – Пакистан». Именно в это время стало известно об участии в проекте туркменско-российского АО «Туркменросгаз». До этого момента в борьбе за право строительства трубопроводов через Афганистан активно участвовала аргентинская «Bridas».

Показательно, что «Туркменросгаз» был создан по инициативе Ниязова в октябре 1995 г. Учредителями стали туркменское правительство (51% акций), РАО «Газпром» (45%) и корпорация «Итера», которая брала на себя обязанности оператора по транспортировке туркменского газа. В июне 1997 г. президент Туркменистана подписал постановление, прекращающее деятельность ТРАО – причиной назывались огромные долги, которые «Итера» накопила с 1996 г., продавая туркменский газ на Украину – свыше 450 млн. долл.<sup>9</sup>

Позднее, в структурном балансе сторон, участвующих в строительстве газопровода, произошли очередные изменения. В октябре 1997 г. в Ашхабаде было подписано соглашение о создании АО «Central Asia Gas Pipeline Ltd.». В число пайщиков и акционеров новой компании наряду с туркменским правительством вошли также «Henday» (Южная Корея), «Kresent» (Пакистан), «Itochu Corporation Impex» (Япония). Доля «Unocal» и «Delta» составила по 15%, 17% было зарезервировано за правительством Туркменистана. Позднее доля «Unocal» была увеличена до 46%, однако в декабре 1998 г. компания вышла из консорциума. Формально поводом для отказа «Unocal» от сотрудничества стало падение мировых цен на нефть и выполнение связанного с этим решения о сокращении затрат. Однако, по другим сведениям, за приостановкой трансафганского проекта стоял Госдепартамент США. (Очевидно, что с 1997 г. американцы не стремились ускорить работы по осуществлению этого проекта, поскольку он отвлек бы туркменский газ от более значимого для США транскаспийского газопровода). Позднее, в мае 2002 г. информированные источники сообщили, что «Unocal» вновь намерена принять участие в консорциуме совместно с другими американскими фирмами.

Наконец, в декабре 2002 г. в Ашхабаде было вновь подписано межправительственное соглашение о строительстве Трансафганского газопровода. Документ отразил юридические основы формирования консорциума, который займется строительством магистрали. Были также оговорены вопросы транзита газа и предоставления гарантий безопасности.

США также заявили о готовности выделить денежные средства под данный проект, который, по словам посла США в Туркменистане Лоры Кеннеди, «окажет серьезное влияние на стабильность и благополучие в Афганистане»<sup>10</sup>. Еще накануне переговоров было особо отмечено, что проект предусматривает создание 12 тыс. рабочих мест в Афганистане и должен стать одним из крупнейших инвестиционных проектов десятилетия.

Половину из необходимых для проекта 2–3 млрд. долл. обещал выделить Азиатский банк развития (АБР); вторая половина будет предоставлена частными инвесторами. Скорее всего, среди них будут компании США, Японии и Южной Кореи.

Как заявил С.Ниязов накануне подписания соглашения, трубопровод выгоден Туркмении, так как «расширит доступ на обширные мировые рынки»; проект выгоден и Афганистану, по территории которого пройдет труба; он выгоден Пакистану, «экономика которого нуждается в топливе»; наконец, он «выгоден потребителям на международном рынке, стремящимся обеспечить себя на будущее альтернативными источниками энергоресурсов»<sup>11</sup>. Вместе с тем вопрос об «индийской альтернативе» (то есть о продолжении газопровода до Индии) пока не был включен в повестку дня – в основном из-за напряженности в отношениях между Индией и Пакистаном.

Одновременно некоторые эксперты выделяют еще одну немаловажную проблему – это обостряющиеся отношения между Туркменистаном и Узбекистаном, который ранее тоже хотел участвовать в этом проекте. «Но туркмены решили действовать в одиночку, чтобы не получить могущественного конкурента. В сложившейся ситуации узбеки, пользуясь своим влиянием на жителей северных районов Афганистана, могут помешать строительству газопровода»<sup>12</sup>.

Официально подписание договора о трансафганском газопроводе было запланировано на январь 2003 г. – к этому моменту однозначную заинтересованность в этом проекте проявили только Туркменистан и Афганистан. США, по всей видимости, будут действовать посредством крупных международных организаций (типа АБР) и отдельных частных компаний – позиция «Unocal» пока окончательно не определена.

Большой преградой на пути реализации проекта выступает также специфика внутривнутриполитической обстановки в Туркменистане – авторитарный режим С.Ниязова и непредсказуемость его экономической стратегии не могут привлекать иностранных

инвесторов. Так, многие газеты цитируют директора бюро по делам СНГ, России и стран Среднего Востока при министерстве энергетики США Леонарда Коберна, который дал понять, что крупные американские компании уходят из Туркмении: «Они ничего не нашли и поняли, что не смогут работать в этой стране. Chevron Техасо не занимается Туркменией, поскольку начал серьезные проекты в Азербайджане и Пакистане»<sup>13</sup>.

Что касается позиций Пакистана и России, то здесь наблюдается не до конца однозначный подход. Пакистан, с экономической точки зрения, не может не быть заинтересован в трансафганском газопроводе, однако, видимо, рассчитывает на более крупных и надежных инвесторов в перспективе. (Как уже было отмечено выше, Исламабаду было бы намного выгоднее построить такой газопровод лет через пять).

Политика России осложнена позицией РАО «Газпром» в отношении экспорта туркменского газа: как пишут российские СМИ, «Москва дает за газ «несправедливую», с точки зрения Туркменбаша, цену, а напрямую разрешает торговать только с Украиной»<sup>14</sup>. Вместе с тем высказывается мнение, что для «Газпрома» важно, чтобы туркменский газ, который сейчас имеет выход на внешние рынки только через российские трубопроводы, не получил бы выход на южноазиатский рынок. Как сказал один из анонимных экспертов, тогда Туркмения будет обложена со всех сторон «красными флажками» (на турецком направлении «Газпром» уже выиграл конкурентную борьбу) и будет вынуждена играть по газпромовским правилам»<sup>15</sup>.

В настоящее время, с точки зрения Индии, фаворитом выглядит иранский проект – ему же отдает предпочтение «Газпром», делающий ставки на бесперебойные поставки туркменского газа не на индийский, а на российский рынок. Однако поскольку Индия пока не приняла окончательного решения в выборе между туркменским и иранским газом, Ашхабад позволяет себе не играть «по газпромовским правилам», а шантажировать как Москву, так и Киев прекращением поставок газа по уже заключенным контрактам.

### **Иранский вариант**

Теоретически Тегеран, который располагает резервами в 26 трлн. куб. м газа (второе место после России), представляется более перспективным по сравнению с Ашхабадом поставщиком. К тому же Иран вплотную подошел к началу избы-

точной, с точки зрения внутренних потребностей, добычи газа на основном месторождении «Южный Парс» (12 трлн. куб. м) и остро нуждается в рынках сбыта.

Газопровод стоимостью 3 млрд. долл. для поставок иранского газа в Индию начал разрабатываться еще в 1994 г. Первоначально маршрут предполагалось проложить либо по пакистанской территории, либо по шельфовой зоне Аравийского моря. В качестве заинтересованных сторон выступили Иран, Индия и Пакистан, однако вплоть до лета 2004 г. все предварительные переговоры велись только на двустороннем уровне (Иран – Индия и Иран – Пакистан), поскольку для индийско-пакистанских отношений кашмирская проблема имеет гораздо большее значение, нежели трубопроводный транспорт. Но в то же время более веским аргументом против данного проекта явилась позиция США (вследствие общей антииранской направленности их политики). Поэтому иранский вариант уже вызвал довольно сложные противоречия не только между странами региона, но и в российско-американских отношениях.

Иранский проект будет изо всех сил поддерживать и «Газпром», который рассчитывает в рамках программы сотрудничества с Индией и Ираном принять участие в строительстве газопровода и стать одним из поставщиков по нему. Напомним, что концерн ведет с Тегераном переговоры об участии в более поздних стадиях разработки Южного Парса (он участвовал в первой и второй из 25), которые, вероятно, будут давать возможность подрядчикам участвовать в сбыте продукции. Сейчас Иран расплачивается со всеми участниками проекта деньгами, а газ реализуют уполномоченные госструктуры. Кроме того, поставки иранского газа в Индию снизят риски появления этого продавца на рынке Европы, который может стать реальным конкурентом «Газпрому», а также окончательно закроют возможность экспорта в этом направлении туркменского газа.

В декабре 1998 г., сразу после выхода «Unocal» из трансафганского консорциума, министерство нефти и природных ресурсов Пакистана заявило, что существуют два альтернативных газовых проекта, поддерживаемых Катаром и Ираном. По словам представителя министерства, «оба государства заинтересованы продавать свой газ Пакистану и, соответственно, в строительстве газопроводов. В обоих направлениях продолжают работать фирмы из Австралии, Великобритании, Франции и Италии»<sup>16</sup>.

В апреле-мае 2002 г. делегация «Газпрома» посетила Иран, Индию, а затем и Пакистан с целью обсуждения участия России в строительстве транспакистанского газопровода. Как сообщила пакистанская газета «Dawn», «Газпром» не только заинтересован принять участие в импорте природного газа из Ирана в Пакистан и далее в Индию, он также намерен, по возможности, вытеснить американский «Unocal» из трансафганского консорциума<sup>17</sup>.

В августе 2002 г. пакистанские газеты сообщили о переговорах министерства нефти и природных ресурсов Пакистана и «Газпрома» о строительстве газопровода Иран-Пакистан-Индия. Проект предполагал прокладку трубы через территориальные воды Пакистана (аналогично «Голубому потоку» по дну Черного моря в Турцию). Помимо выполнения исследовательских работ, «Газпром» заявил о своей готовности стать одним из участников финансирования этого проекта. Параллельно свое желание участвовать в разработке проекта высказала австралийская «ВНР Petroleum», предлагающая построить сухопутный газопровод через территорию Пакистана. Многие эксперты высказывали мнение, что «австралийский проект, несмотря на свою относительную экономичность, вряд ли приемлем для Индии, поскольку там опасаются атак террористов, которым может быть подвержен газопровод на территории Пакистана»<sup>18</sup>.

В ноябре 2002 г. появились сообщения о том, что делегация «Газпрома» и министерство нефти и природных ресурсов Пакистана подписали в Исламабаде меморандум о взаимопонимании. В соответствии с этим документом «Газпром» должен был провести предварительные исследования по предложенному российской компанией маршруту прокладки газопровода из Ирана через пакистанские прибрежные воды в Индию. Российский концерн был наделен правом вести переговоры по привлечению инвестиций в реализацию проекта. Следующим шагом должно было стать подписание аналогичных соглашений с поставщиком и потребителем услуг – Ираном и Индией. По словам представителя «Газпрома», «принципиальное согласие сторон уже имеется»<sup>19</sup>.

Заинтересованность «Газпрома» в транспакистанском газопроводе имеет три аспекта. Во-первых, российский концерн владеет 30% долей в проекте освоения иранского газового месторождения Южный Парс, запасы которого оцениваются в

12 трлн. куб. м при проектной мощности 20 млрд. куб. м. (Общие разведанные запасы иранского газа – 23 трлн. куб. м). Во-вторых, строительство этого газопровода сделает трансафганский вариант (нацеленный на туркменский газ и поддерживаемый США) более сомнительным с экономической точки зрения: «Если ирано-индийский газопровод начнет строиться раньше, чем конкурирующие с ним, то экономическая целесообразность последних будет фактически сведена к нулю, тем более что и сейчас она не очевидна»<sup>20</sup>. В-третьих, транспакистанский газопровод, как отмечалось, позволит отвести часть иранского газа с европейского направления. (Теоретически Иран может ежегодно экспортировать до 200 млрд. куб. м газа и, по мнению экспертов, вполне способен составить конкуренцию газпромовским поставкам в Европу).

В целом проект «Газпрома» мог бы показаться выгодным всем тем, кто заинтересован в надежном транзите газа на Индостанский полуостров, минуя афганскую территорию. Поэтому, как следовало из сообщений пакистанской прессы, Дели склоняется к предложению «Газпрома»: «Индийцы надеются, что Исламабаду будет легче обеспечить безопасность своего участка трубы в прибрежных водах, нежели на суше»<sup>21</sup>.

Однако с мнением «Газпрома» позволила себе не согласиться индийская сторона, то есть главный потенциальный потребитель иранского газа. Как сообщил индийский министр, после рассмотрения всех возможных вариантов правительство приняло решение, что газопровод из Ирана в Индию будет прокладываться по «сухопутному маршруту», через территорию Пакистана<sup>22</sup>. В феврале 2005 г. Москву посетил министр нефти и газа Индии, с которым переговоры велись исключительно о возможности индийских инвестиций в российский нефтяной сектор (25 млрд. долл. в «Юганскнефтегаз», «Северную нефть» и сахалинские проекты). Что же касается меморандума, подписанного крупнейшей индийской нефтегазовой компанией ONGC и «Газпромом», то он «не содержит никакой конкретики»<sup>23</sup>.

Более активно (по сравнению с «Газпромом») ведутся переговоры между Индией и Ираном. В начале 2005 г. столицу Индии посетил министр нефти Ирана, и главы обоих ведомств объявили о намерении в течение ближайших месяцев согласовать технические детали будущих проектов. По словам исполнительного директора Национальной экспортной корпорации

природного газа Ирана Мохаммада Рахбари, если ранее предполагалось, что потребности Южной Азии в иранском газе составляют около 75 млн. куб. м в день, то теперь Пакистан требует 50 млн., Индия – около 100 млн.<sup>24</sup>

Иран, со своей стороны, был бы заинтересован в экспорте газа как на индийский, так и на пакистанский рынок, однако пока проект по-прежнему отодвигается на отдаленную перспективу. Пока гарантий бесперебойного транзита Дели от Исламабада не добился, однако политический диалог между странами проходит в конструктивном ключе.

«Тегеран более десяти лет ведет переговоры о реализации проекта стоимостью 2 млрд. долл. как с Исламабадом, так и с Дели. Однако представители Индии и Пакистана ранее по этому поводу не собирались. В Дели опасаются, что Пакистан в случае очередного ухудшения отношений может «перекрыть вентиль» трубопровода. Исламабад, со своей стороны, выражает готовность дать любые гарантии того, что этого не произойдет. Строительство газопровода, как отмечают эксперты, выгодно всем трем странам. Иран получает в лице Индии нового постоянного потребителя углеводородного топлива. Пакистан только от транзита газа будет иметь свыше 500 млн. долл. в год (по другим данным – от 600 до 800 млн.)»<sup>25</sup>.

В феврале 2005 г. свое отношение к строительству газопровода от иранского месторождения «Южный Парс» в Индию через территорию Пакистана высказал министр нефти и газа Индии. Он подчеркнул, что хотя правительство республики и дало министерству нефти и газа официальное разрешение на ведение переговоров, индийская сторона по-прежнему принимает во внимание соображения безопасности. В этой связи, сказал он, на индийско-пакистанской границе будут создаваться дополнительные резервуары с запасами газа на случай возможных перебоев с его поставками. Пока же первая (но, видимо, далеко не последняя) трехсторонняя встреча будущих газовых партнеров (Иран, Индия и Пакистан) запланирована в Исламабаде на апрель 2005 г.

Решение Индии, однако, нельзя признать окончательным, поскольку в игру активно включились США. О том, что в Вашингтоне недовольны набравшими ход переговорами между иранцами, пакистанцами и индийцами по вопросу строительства газопровода, стало известно в марте 2005 г., когда посол США в Индии высказал сомнения в возможности такой сделки.

Он напомнил, что переговоры по сворачиванию иранской ядерной программы окончательно зашли в тупик.

На встрече с индийским министром иностранных дел Натваром Сингхом глава госдепа США Кондолиза Райс также дала понять, что руководству Индии правильнее использовать более широкий подход к обеспечению энергетической безопасности (несмотря на то, что в ближайшие годы доля импортного газа на рынке Индии должна вырасти с 10 до 70%).

Случайно или нет, но 26 марта 2005 г. президент США Джордж Буш подписал разрешение на продажу в Пакистан истребителей F-16. (Сделка о поставке 28 самолетов была заключена еще в 1985 г., но в 1990 г. поставки были приостановлены в связи с развитием пакистанской ядерной программы). Правда, одновременно администрация Белого дома подписала разрешение на продажу истребителей и для ВВС Индии.

Между тем американское вмешательство может оказаться на руку и Индии, которая пока кардинально расходится с Ираном в вопросах цены поставок: жесткая позиция Вашингтона, возможно, сделает Тегеран (если он действительно заинтересован в строительстве газопровода) более сговорчивым. «Мы не станем покупать газ у Ирана, если не сможем впоследствии продавать его по приемлемой цене в Индии, – заявил министр нефти Индии. – Они говорят, что у них есть альтернативные рынки сбыта в США, Японии и Китае, которые готовы платить большую цену, вот пусть туда и продают»<sup>26</sup>.

Альтернативные покупатели у Ирана, похоже, действительно имеются. Уже объявлено о заключении сразу двух контрактов на поставку в общей сложности 13,6 млрд. куб. м газа ежегодно: 25-летнее соглашение было подписано с Кувейтом, который будет получать 3,6 млрд. куб. м газа в год, а остальной объем купил султанат Оман.

Как это ни покажется парадоксальным, но свою заинтересованность в строительстве газопровода Иран-Пакистан-Индия мог бы проявить и Ашхабад, поскольку к этой магистрали вполне реально присоединение газопровода из Туркменистана. Так, еще в декабре 1997 г. голландская «Shell» заговорила о возможности транзита туркменского газа через Иран в Пакистан и Индию в качестве дополнительной ветки или, скорее всего, альтернативы маршруту Туркменистан-Афганистан-Пакистан. Это произошло после введения в действие газопровода Туркменистан-Иран по маршруту Корпедже – Курт-Куи. Тегеран га-



рантировал Ашхабаду закупку природного газа, поступающего по этому газопроводу, в течение 25 лет при проектной мощности 12 млрд. куб. м в год.

Можно предположить, что в отдаленной перспективе вполне допустимо объединение туркменской и иранской газовых систем (которые, кстати, уже сегодня связаны нитью Корпедже – Курт-Куи) в единую магистраль, выходящую, в том числе, и на южноазиатский рынок. К тому времени, когда такая система будет построена, сжиженный газ с отгрузкой в портах Аравийского моря смогут получать Япония, Китай и Южная Корея. В данном случае выгода непосредственно Южной Азии очевидна: насыщая относительно дешевым импортным газом свой внутренний рынок, она будет владеть высокоразвитой инфраструктурой, обеспечивающей экспорт газа на рынок внешний. Вполне вероятно, что предложение Индии о создании единой газопроводной сети всех стран Азии приблизится к реальности. Пока же индийское правительство, активно участвуя в различных проектах и договорах, оставляет за собой право окончательного выбора наиболее оптимального газового маршрута.

<sup>1</sup> Время новостей, 15.02.2005.

<sup>2</sup> EIU, Country Profile. Pakistan, Afghanistan, 1996–97, с. 20.

<sup>3</sup> The Economist Intelligence Unit, 1996–97 с. 23–24.

<sup>4</sup> Так, в конце 2004 г. Туркменбаши решил поднять цену на газ для России и Украины с 44 до 60 долл. за тысячу кубометров (средняя цена на газ в России для населения составляет 29 долл. и 39 долл. для остальных потребителей), а после отказа перекрыл поставки газа. Украина была вынуждена поддаться шантажу и в январе 2005 года подписала новый контракт по новой цене – 58 долл. В феврале 2005 председатель правления «Газпрома» Алексей Миллер лично вылетел в Ашхабад на встречу с С.Ниязовым, однако начиная с января 2005 г. отгрузка туркменского газа «Газпрому» не возобновилась. Также безрезультатно окончился и визит в Ашхабад в марте 2005 года президента Украины В.Ющенко, заинтересованного в продлении контрактов на поставки туркменского газа после 2006 г.

<sup>5</sup> Деловой мир, 03.12.1996.

<sup>6</sup> Например, в октябре 2002 г. президент Пакистана П.Мушарраф отменил свое участие в трехсторонней встрече на высшем уровне по строительству трансафганского газопровода, которая должна была состояться в Ашхабаде. Сославшись на процесс формирования кабинета министров, Мушарраф попросил президента

Туркменистана С.Ниязова перенести встречу на более поздний срок. Подобная встреча состоялась 27 декабря 2002 г. – подробнее см. ниже.

<sup>7</sup> Деловой мир, 22.03.1995.

<sup>8</sup> Там же.

<sup>9</sup> Финансовые известия, 25.12.1997.

<sup>10</sup> Коммерсантъ, 27.12.2002.

<sup>11</sup> Там же.

<sup>12</sup> Там же.

<sup>13</sup> Время новостей, М., 18.06.2002.

<sup>14</sup> Вести, 27.12.2002.

<sup>15</sup> Время новостей, 6.08.2002.

<sup>16</sup> Dawn, 23.12.1998.

<sup>17</sup> Там же, 08.05.2002.

<sup>18</sup> Время новостей, 6.08.2002.

<sup>19</sup> Там же, 13.11.2002.

<sup>20</sup> Там же, 06.08.2002.

<sup>21</sup> Цит. по: Время новостей, 06.08.2002.

<sup>22</sup> Там же, 10.02.2005.

<sup>23</sup> Ведомости, 22.02.2005.

<sup>24</sup> Время новостей, 15.02.2005.

<sup>25</sup> Там же, 29.10.2004.

<sup>26</sup> Там же, 17.03.2005.

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Н.С.Глебова</b> ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ НА ЗАПАДНОМ БЕРЕГУ РЕКИ ИОРДАН И В СЕКТОРЕ ГАЗА (2000–2004 гг.)	3
<b>А.К.Лукоянов</b> «ПУРПУРНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ» В ИРАКЕ	23
<b>В.Н.Москаленко</b> ПАКИСТАН ПОСЛЕ ОТМЕНЫ ВОЕННОГО ПРАВЛЕНИЯ	42
<b>И.А.Свистунова</b> ИРАКСКИЙ КРИЗИС 2003 ГОДА И ТУРЕЦКО-АМЕРИКАНСКИЕ ОТНОШЕНИЯ	57
<b>Н.Ю.Ульченко</b> ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ПРАВИТЕЛЬСТВА ТУРЦИИ В 2003–2004 гг.: ОЖИДАНИЯ И РЕАЛЬНОСТЬ	69
<b>А.М.Вартамян</b> ИРАН И АМЕРИКАНСКИЙ ПЛАН «БОЛЬШОГО БЛИЖНЕГО ВОСТОКА»	113
<b>И.И.Иванова</b> ПОЗИЦИЯ ТУРЦИИ ПО ВОПРОСАМ БЛИЖНЕВОСТОЧНОГО УРЕГУЛИРОВАНИЯ	122
<b>Р.Р.Сикоев</b> ПАРЛАМЕНТСКИЕ ВЫБОРЫ АФГАНИСТАНА КАК ЗЕРКАЛО ПАРТИЙНОЙ БОРЬБЫ	137
<b>Ю.С.Кудряшова</b> ТУРЦИЯ И ПРОБЛЕМА РАЗДЕЛЕННОГО КИПРА	144
<b>И.А.Новиков</b> ЭКОНОМИКА ТУРЦИИ И УГЛЕВОДОРОДНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГИИ	162
<b>Е.В.Загорнова</b> ЭТАПЫ СТАНОВЛЕНИЯ И ВЗАИМООТНОШЕНИЯ НАИБОЛЕЕ ВЛИЯТЕЛЬНЫХ КУРДСКИХ ПАРТИЙ	183
<b>Д.А.Нечитайло</b> ИСЛАМ В ВЕЛИКОБРИТАНИИ	195
<b>С.Н.Кузнецов</b> АФГАНСКАЯ ПОЛИТИКА ПРЕЗИДЕНТА ПАКИСТАНА П.МУШАРРАФА ПОСЛЕ 11 СЕНТЯБРЯ	212
<b>В.А.Исаев</b> ПРОБЛЕМА РОСТА ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РИСКОВ В РОССИИ	241

<b>Л.Н.Руденко</b> АРАБСКИЙ ВОСТОК: ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ	250
<b>З.А.Соловьева</b> МАВРИТАНИЯ НАКАНУНЕ НЕФТЯНОЙ ЭРЫ	260
<b>М.Ю.Морозова</b> ИРАН И ТУРКМЕНИСТАН: ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ ПРИРОДНОГО ГАЗА В РЕГИОН ЮЖНОЙ АЗИИ	275