

3-27

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ

На правах рукописи
УДК 338.32 (569.1)

ЗАНБУА КАСЕМ МАХМУД

ФОРМИРОВАНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН (НА ПРИМЕРЕ СИРИИ 1946-1985 гг.)

Специальность 08.00.17 - Экономика развивающихся
стран

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва - 1990

Работа выполнена в Отделе арабских стран Института востоковедения АН СССР.

Научный руководитель - кандидат экономических наук А.О.ФИЛОНИК

Официальные оппоненты - доктор экономических наук, профессор П.П.МОИСЕЕВ
кандидат экономических наук, доцент Л.С.БОЧАРОВА

Ведущая организация - Всесоюзный научно-исследовательский конъюнктурный институт МВЭС СССР

Защита состоится "28" декабря 1990 г. в 15.00 час. на заседании Специализированного Совета Д.003.01.05 по экономическим наукам Института востоковедения АН СССР по адресу: Москва, ул.Рождественка, 12.

С диссертацией можно ознакомиться в Библиотеке Института востоковедения АН СССР по адресу: Москва, ул.Рождественка, 12.

Автореферат разослан "3" декабря 1990 г.

Ученый секретарь
Специализированного совета
по экономическим наукам
кандидат экономических наук


ХРЯЦЕВА Н.М.

© Институт востоковедения АН СССР, 1990.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования заключается в том, что среди обширного круга проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся государства в ходе реализации своей экономической самостоятельности, существенное место отводится вопросам создания производственной инфраструктуры. Формирование этой отрасли, объективно превращающейся в один из решающих факторов текущего хозяйственного развития независимых стран, сохраняет свое принципиальное значение и на грядущих этапах укрепления их экономической самостоятельности.

Производственная инфраструктура выполняет важнейшую функцию основы обеспечения расширенного воспроизводства в разных отраслях хозяйственной деятельности. От степени ее зрелости зависят многие параметры национальных экономик, в том числе темпы роста, уровень эффективности, возможности диверсификации и т.п.

Производственная инфраструктура оказывает существенное влияние на характер размещения производительных сил, создает условия для освоения и включения в полноценный хозяйственный оборот отдаленных территорий, залежей полезных ископаемых, потенциальных сельскохозяйственных угодий. С ее помощью могут формироваться весомые предпосылки для повышения занятости в отсталых районах, в сельской местности, сокращаются сельскохозяйственные миграции, улучшаются общие показатели использования рабочей силы и тем самым сдерживаются негативные последствия неблагоприятной демографической ситуации. Другими словами, результаты строительства в области инфраструктуры имеют помимо хозяйственного и большое социально-политическое значение.

Исключительная важность инфраструктуры для деятельности

экономического организма и в связи с этим необходимость наращивания ее потенциала заставляет преодолевать немалые трудности, возникающие при сооружении ее объектов. В частности, требуется длительное напряжение всех материально-технических ресурсов государства, мобилизация крупных накоплений для финансирования строительства, проведение трудоемких работ в колоссальных размерах. И развивающиеся страны вынуждены идти на подобные истощающие расходы, поскольку, коренные сдвиги в их хозяйстве и социальный прогресс в противном случае окажутся недостижимыми в обозримой перспективе.

В условиях Сирии все важнейшие отрасли инфраструктуры находятся в собственности государства, за счет чего формируется значительная часть основных фондов госсектора. Таким образом, в экономическом отношении она — одна из основ осуществления государством руководящей роли в экономической жизни страны. Эта роль реализуется не только через непосредственную хозяйственную деятельность государства, но и через другие присущие ему функции. В частности, — с помощью разрабатываемой им стратегии социально-экономического развития, предусматривающей в том числе и привлечение частного национального и иностранного капитала в отрасли инфраструктуры — транспорт, ирригацию, топливно-энергетическое хозяйство и т.п. Очевидно, что в подобных обстоятельствах производственная инфраструктура выступает как многофункциональная категория, затрагивающая самые разные аспекты жизнедеятельности государства — экономические, социальные, политические, и др.

Научная новизна и практическая значимость работы. Представляется, что исследование на протяжении длительного отрезка времени эволюции производственной инфраструктуры Сирии имеет помимо научного интереса и практическое значение. С одной стороны, тема предлагаемого исследования может быть с достаточным основанием отнесена к числу малоизученных как советскими востоковедами, так и сирийскими экономистами в той ее части, в какой это связано именно с Сирией, поскольку по вопросам инфраструктуры в развивающемся мире в целом имеется собственная литература. С другой стороны, содействие Советского Союза в создании таких отраслей инфраструктуры, как железнодорожный транспорт, ирригационное строительство и др., лежащих в основе госсектора, в течение нескольких десятков лет — важный элемент

советско-сирийского экономического и технического сотрудничества, имеющего перспективы на будущее. Разработка этой темы может, таким образом представлять интерес для советских практических организаций.

Цель исследования заключается в том, чтобы на примере Сирии выяснить некоторые общие тенденции развития инфраструктурного хозяйства развивающихся стран, особенности его формирования, направленность экономической политики государства под углом подхода к решению проблем инфраструктуры.

Для этого автор стремился выделить особенности инфраструктуры развивающихся стран; определить динамику её развития и место инфраструктуры развивающихся стран в инфраструктурном хозяйстве не социалистического мира; выяснить, какие элементы инфраструктуры получили наибольшее развитие в рассматриваемый период; показать, по возможности, содействие производственной инфраструктуры росту национальной экономики Сирии; установить характер взаимосвязи производственной инфраструктуры с другими отраслями сирийской экономики; определить уровень участия государственного и частного секторов в формировании инфраструктурного хозяйства Сирии.

Теоретической и методологической основой диссертации послужили труды классиков марксизма-ленинизма. Диссертант опирался также на теоретические положения, выдвинутые в работах советских востоковедов Левковского А.И., Примакова Е.М., Рейснера Л.И., Симони Н.А., Тюльпанова С.И., Тягуненко В.Л., Широкова Г.К. Большую помощь автору оказали монографии и статьи по исследуемой теме советских ученых И.Ю.Авдакова, Э.Б.Алаева, Л.Б.Аристовой, Ю.И.Блохина, Э.Н.Волчек, В.Жамина, В.Красовского, Б.Х.Краснопольского, В.М.Лифшица, С.С.Носовой и др. Общее представление о характере социально-экономического развития Сирии и сдвигов в конкретных отраслях её производства было почерпнуто в работах В.В.Вавилова, В.П.Викторова, А.О.Филоника.

Определенное значение имело ознакомление с трудами западных экономистов по рассматриваемой теме. К ним относятся монографии П.Розенштейн-Родана, Х.Ардта, Р.Нурксе, Дж.С.Повери, У.Росту, Х.Сингера.

Использовались также диссертации сирийских граждан, защищенные в СССР, в частности, работы Б.З.Абдульфаттаха, Ш.Мусы, А.М.Фатхи и работы некоторых арабских авторов по отдельным ас-

спектам рассматриваемой темы, в частности, изданные в Сирии монографии Я.Арудаки, И.Дарвиша, М.эль-Хумша.

При подготовке диссертации оказались полезными планы социально-экономического развития Сирии, сборники национальной и международной статистики, отчеты министерств и ведомств, решения конференций ПАСВ, периодическая печать.

Однако, несмотря на относительно широкий круг источников тема производственной инфраструктуры в комплексном виде в них не освещается, к тому же имеющиеся сведения ограничиваются преимущественно вопросами электроэнергетики.

С одной стороны, это существенно затруднило работу над темой, т.к. отсутствие статистической информации и фактологического материала не давало возможности детально проследить эволюцию отраслей производственной инфраструктуры и дать исчерпывающую картину их состояния на нынешнем этапе, а в ряде случаев даже заставило отказаться от рассмотрения отдельных инфраструктурных подразделений, например, материально-технического снабжения, инженерных сетей предприятий, ремонтной службы.

Структура диссертации определяется логикой построения исследования, необходимостью последовательного решения его задач и состоит из введения, трех глав и заключения.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обосновываются актуальность работы, приводятся ее цели и задачи, краткий обзор источников и литературы.

В главе I - "Место инфраструктуры в экономике развивающихся стран" дается анализ важнейших исследований в области инфраструктуры, определяется отраслевой ее состав в означенных странах, динамика и место их инфраструктуры в мировом инфраструктурном хозяйстве.

На современном этапе экономического развития инфраструктура превратилась в фактор мощного воздействия на воспроизводственные процессы в развивающемся мире, выделившись в самостоятельную отрасль хозяйства в результате дальнейшего углубления общественного разделения труда. Значительное расширение отраслевого состава инфраструктуры, как ответ на усиление динамичности межотраслевых и внутриотраслевых связей, возникновение интеграционных процессов в экономике и усложнение воспроизводственного механизма привело к тому, что виды хозяйственной деятельности, от которых зависит во многом эффективность всего

общественного производства, выдвинулись практикой на совершенно особое место. Не случайно видный западный экономист П.Розенштейн-Родан рекомендует в условиях развивающихся стран использовать т.н. опережающий тип развития инфраструктуры, то есть осуществлять несбалансированные, преобладающие капиталовложения в инфраструктуру и обеспечивать максимальное "насыщение" территории инфраструктурными условиями, и на этой базе развивать основное производство. Ряд советских экономистов считают, однако, что такой "опережающий тип развития инфраструктуры" предстает менее рациональным направлением в подъеме производства.

В западных экономических исследованиях по проблемам инфраструктуры, в неё, обычно, включают все отрасли и виды экономической деятельности, имеющие общехозяйственное и социальное назначение. В частности, автор словаря экономических терминов А.Гилпин относит к отраслевому составу инфраструктуры энергетику, транспорт, жилищное строительство, образование и здравоохранение. Исследователь Дж.Хили включает, помимо них, ирригацию и дренаж. Его коллега Р.Нурксе пополняет перечень инфраструктуры еще и профессиональной подготовкой.

Отличается от таких общепринятых подходов разработка проблем инфраструктуры американским ученым А.Хиршманом. Его концепция в целом предстает более полной и глубокой, чем некоторые другие теории западных экономистов и приближается, на взгляд диссертанта, к адекватному объяснению сущности инфраструктуры, основанному на комплексном анализе общего и особенного в системе инфраструктурного хозяйства, расширительном и узком толковании его предметной базы, приближенном к реальной ситуации в развивающихся странах.

Западные исследования затрагивают разные стороны инфраструктурного хозяйства, рассматривая его как в совокупности, так и по отдельным элементам. При этом значительное внимание уделяется проблемам транспортного обеспечения производственного процесса. Однако, если в 60-е гг. транспортировка и товародвижение анализировались преимущественно в связи с концепцией маркетинга, то уже в 70-е годы они стали сферой исследований экономистов, специализирующихся на проблемах движения товарных потоков. Выделение вопросов транспортировки и товародвижения в особое направление объясняется, в первую очередь, тем, что в условиях ожесточенной конкурентной борьбы новым, а зачастую,

и решающим фактором снижения себестоимости становится не столько само производство, сколько сопутствующие операции — перевозка, складирование, погрузка, выгрузка, перевалка, хранение и др., т.е. связанные с использованием транспорта.

В целом разработки западных экономистов в области определения функций инфраструктуры и обеспечения на её базе процесса воспроизводства, взаимозависимости развития инфраструктуры и темпов экономического развития, а также характера инвестиционной деятельности как существенной предпосылки экономического роста имеют важное значение для практической деятельности развивающихся стран по созданию соответствующих отраслей.

Определением понятия инфраструктуры, выбора входящих в её состав отраслей, проблемами эффективности инфраструктуры и др. занимается и советская экономическая наука.

Значительная часть советских авторов рассматривает вопросы инфраструктуры в рамках опыта социалистической системы хозяйствования. Однако известная общность места инфраструктуры в системе производительных сил определяет и возможность использования для исследования общих условий развития производства в развивающихся странах ряда методологических подходов, применяющихся при изучении инфраструктуры при социализме.

Хотя термин "инфраструктура" уже давно используется в советской экономической литературе, тем не менее единого мнения о его содержании не выработано. Наряду с доводами в пользу включения в разряд инфраструктуры "всей системы сооружений и коммуникаций, обслуживающих оборот в народном хозяйстве", высказываются и мнения о подключении к ней сферы бытовых и культурных услуг. Возможно, что такая подобного рода интегральная трактовка инфраструктуры предполагает высокий уровень развития производительных сил, при котором все инфраструктурное хозяйство в силу зрелости своей элементной базы сливается в единый комплекс, находящийся в гармоничном соотношении с другими отраслями народного хозяйства. Однако такой подход, видимо, не универсален для всех случаев. Не случайно, С.И.Тюльпанов принял необходимость определить характер взаимодействия инфраструктуры и производственной сферы в свете формационного и укладного подходов. В связи с этим представляется, что и отраслевой состав инфраструктуры определяется конкретным типом хозяйства, развитием всей экономики. И не только этим, но и находится под

воздействием многочисленных факторов, специфичных для отдельно взятой страны.

Преобразование инфраструктурного хозяйства колониального типа — насущная потребность освободившихся стран. Поэтому развитие его преимущественно в рамках государственного неизбежно для отсталых, дезинтегрированных экономик. В связи с этим свыше половины госинвестиций в ряде развивающихся стран приходилось в 70–80-е годы именно на инфраструктуру, что привело к увеличению её доли в ВВП этих стран. Однако сдвиги в инфраструктуре осуществлялись по разным регионам неравномерно. Если ранжировать эти последние по темпам становления производственной инфраструктуры, то выяснится, что она быстрее развивалась в странах Ближнего и Среднего Востока, а также Южной и Юго-Восточной Азии. С некоторым отставанием от них следовали страны Латинской Америки. Наименьшие темпы развития отмечались в Африке.

Повышение темпов развития этой отрасли привело к тому, что место развивающихся стран в производстве товаров и услуг на предприятиях инфраструктуры не социалистического мира увеличилось, а роль их в развитии базы производственной инфраструктуры в мировом капиталистическом хозяйстве стала более весомой. Однако характер её развития продолжает кардинально отличаться от того, что наблюдается в развитых капиталистических странах. Причина в том, что для инфраструктурного комплекса многоукладных стран в целом характерно преобладание его доиндустриальных и раннеиндустриальных форм, представленных в большинстве маломощными немеханизированными или слабомеханизированными объектами. Более того, асимметричность обслуживания государственной производственной инфраструктурой современного и традиционного секторов экономики усиливает общеэкономическую несбалансированность и дуалистический характер экономики развивающихся стран.

В то же время неравномерность географического распределения инфраструктуры, диспропорции в её размещении в периферийных странах сохраняются, что препятствует интеграции отдельных хозяйственных территорий здесь в единый экономический комплекс и оптимизации размещения производительных сил.

В главе II — "Инфраструктурное хозяйство как часть экономического потенциала" — рассматриваются роль государства в создании инфраструктуры и эта последняя как фактор совершенствования хозяйственной деятельности.

В формировании инфраструктурного комплекса Сирии можно проследить два условных этапа, определявшихся, в конечном итоге, классовой природой стоявших у государственного руководства сил. Границы переходов между этапами слабо выражены, поскольку фазы принятия решений по развитию инфраструктуры и фазы реализации её объектов не совпадают.

Первый этап охватывает период с середины 40-х по 1963 г., т.е. с момента достижения политической независимости и до прихода к власти ПАСВ.

Сложившаяся в то время концепция формирования государственности предполагала отнесение вопросов создания инфраструктурных объектов к компетенции государства, поскольку только оно и в мандатных период, и после независимости могло мобилизовать средства для капиталоемкого инфраструктурного строительства. На начальном этапе капиталовложения направлялись на сооружение новых объектов и реконструкцию старых не только в ограниченных масштабах, но и в значительной мере стихийно. Средства распылялись по мелким проектам, в результате чего достигалось лишь количественное наращивание элементов вспомогательной инженерно-технической базы. В целом создаваемая инфраструктура скорее приспособлялась к сложившейся мелкотоварной и мелкокапиталистической структуре хозяйства, чем служила фактором преодоления территориальной и отраслевой дезинтегрированности экономики.

Второй этап охватывает время с 1963 г. до настоящего момента. Этот период ознаменовался новым подходом к проблеме социально-экономического развития страны. Его целесообразно разделить на два отрезка. Первый — семилетний (до начала "исправительного движения" 1970 г.) характеризовался активным переходом государства к непосредственной хозяйственной деятельности, образованием крупного госсектора, строительством новых предприятий в промышленности, энергетике, на транспорте, в сельском хозяйстве.

Как результат этого, разрозненные инфраструктурные объекты постепенно начали закладывать основу единого инфраструктурного хозяйства, которое не только стало способствовать улучшению возможностей функционирования разных отраслей экономики, но и само превращается в важный фактор хозяйственной деятельности государства.

Эта тенденция продолжала нарастать на протяжении второго временного отрезка, начавшегося в 1970 г. Со второй половины 70-х гг. сирийская экономика заметно продвинулась вперед. Приток внешней помощи обеспечивал наращивание индустриальной базы и создание многочисленных инфраструктурных объектов. Крупный вклад в строительство современной экономики внесли также СССР и другие социалистические страны. От спорадического развития вспомогательных объектов был сделан существенный шаг к созданию производственной инфраструктуры на широком фронте, призванный подготовить условия для создания фундамента ускоренного экономического подъема.

Однако период бума в капитальном строительстве к середине 80-х годов миновал в связи с оскудением внешних источников финансирования. Ряд объектов инфраструктуры оказался замороженным. И хотя в стране создан достаточно мощный задел по инфраструктуре, ее дальнейшее развитие, как весомый фактор совершенствования хозяйственной деятельности, по-прежнему остается актуальной.

Как известно, современная экономика требует хозяйственного механизма, все элементы которого находятся в тесной и органичной взаимосвязи и поддерживают целостность хозяйственного цикла. В Сирии же эффективность промежуточных звеньев, определяющих действенность внутрипроизводственных связей и связей между производителем и потребителем невелика, что часто проявляется в неспособности увязать в единое целое все фазы воспроизводства. Планомерно развиваемая инфраструктура в этих обстоятельствах — одно из важнейших средств достижения бесперебойности работы основного производства и, следовательно, повышения его эффективности. Сбалансированное развитие национальной экономики тесно увязано и с необходимостью равномерного и последовательного освоения не включенных в активный хозяйственный оборот местностей. Именно инфраструктура выступает как важное средство пространственного объединения общественного производства, способствующего совершенствованию форм его организации и функционирования. Поэтому включение в рамки единого хозяйственного комплекса экономически развитых районов зоны Дамаск-Хомс-Халеб и менее развитых районов восточной и северо-восточной частей страны с помощью их инфраструктурного обустройства, а также создание предпосылок, которые могли бы способствовать сближению уровней развития указанных районов, — важная перспективная задача.

В первой половине 80-х годов государство сделало некоторые шаги во исполнение программы "региональной справедливости". Однако сложившаяся в прежние годы тенденция неравномерного финансирования провинциальных проектов развития, в т.ч. и инфраструктурных, сохраняется, тем более сейчас, когда финансовая база любых действий, связанных с освоением восточных районов, сузилась. Поэтому государство только декларирует намерение в перспективе отказаться от ведомственно-отраслевого пути в решении экономических проблем, в частности, связанных с преодолением региональных диспропорций, с оптимизацией функций подсобных и вспомогательных производственных структур.

Очевидно, что государство не готово в данных экономических условиях кардинально решать проблемы крупного хозяйственного значения. В связи с этим по объективным и субъективным причинам оптимизация хозяйственной деятельности на базе совершенствования воспроизводственного процесса как результата взаимодействия собственного производства и инфраструктурного хозяйства остается без практического воплощения.

В главе III - "Основные элементы инфраструктурного хозяйства" - исследуется отраслевой состав производственной инфраструктуры Сирии в сопоставлении с данными по ряду других развивающихся стран. Транспорт, связывающий пространственно в единое целое разные отрасли хозяйства и обеспечивающий движение продукта между производителями и потребителями, является важным условием развития и нормального функционирования экономики. Создание системы путей сообщения в Сирии началось во второй половине XIX в. со строительства железных дорог. Но только к настоящему времени созданы предпосылки для связывания основных районов страны в единое целое. Формируя сеть сообщений, государство исходит из того, что рельсовые перевозки предпочтительны в силу своей экономичности и способности одновременно обеспечивать перемещение большого количества грузов и пассажиров, а также по той причине, что капиталовложения в железнодорожный транспорт более рентабельны, чем в автомобильный.

Общая длина железных дорог составляет около 2 тыс. км. Все линии объединены в два узла - южный и северный, сложившиеся еще в период до независимости. Сирия активно сотрудничает с СССР в проектировании и прокладке железнодорожных линий. В рамках такого сотрудничества на протяжении последних нескольких десятилетий в стране были продолжены или реконструированы важ-

нейшие железные дороги, 1650 км. которых построены при прямом содействии СССР. Строительство этих транспортных коммуникаций ведется с таким расчетом, чтобы обеспечить в перспективе возможность соединения с европейской системой, а также подготовить выход для состыковки с линиями других арабских стран.

Тем не менее Сирия продолжает испытывать нехватку развитой сети железнодорожных линий, хотя ее положение здесь несколько лучше, чем в ряде других развивающихся государств. В частности, если сравнивать плотность железных дорог (показатель, наиболее точно характеризующий обеспеченность народного хозяйства железнодорожными услугами), то Сирия уступает только Индии.

В 80-е годы в Сирии практически полностью обновился парк локомотивов, переведенный на дизельную тягу. Подвергся модернизации вагонный парк. Таким образом качественные и количественные сдвиги в подвижном составе очевидны, но в то же время они не были самыми большими среди развивающихся стран Азии.

В целом локомотивный и вагонный парки удовлетворяют потребности в перевозках. Объем пассажироперевозок к нынешнему времени увеличился в 4 раза по сравнению с 1963 г. Перевозки грузов возросли в 9 раз за этот же период. Но хотя приведенные цифры значительны, опыт эксплуатации дорог показывает, что национальный железнодорожный транспорт обладает нерезализованными потенциалами, и использование его резервов может внести существенный вклад в повышение эффективности транспортной инфраструктуры в целом. По масштабам грузоперевозок железнодорожный транспорт несколько уступает автомобильному - 47% перевозок против 53% во второй половине 80-х годов, хотя в 1970 г. разрыв был неизмеримо большим. Но пока Сирия продолжает относиться к числу тех развивающихся стран, которым свойственна транспортная модель с преобладанием автомобильных перевозок грузов, и которая продолжает работать в Таиланде, на Филиппинах, в Шри-Ланке и ряде других. Транспортировка сырья, готовой продукции, транзитных грузов, как видно, все еще в значительной степени осуществляется по автодорогам, которые ныне сложились в соответствующий комплекс, выполняющий важные функции по обслуживанию производственных связей.

Только за последнюю четверть века в Сирии наблюдается существенный рост дорожной сети, которая увеличилась на 67,5% в 1963-1970 гг. и на 40,3% в 1970-1985 гг. При этом доля дорог

с асфальтовым покрытием составила в 1985 г. — 73,5% общей длины дорог, что отчасти сопоставимо с аналогичным показателем в других странах: в Таиланде — 98%, в Малайзии — 89%, Пакистане и Индонезии — 62%. Реконструкция дорожной системы в большинстве стран (в Сирия не явилась исключением) привела к возрастанию протяженности дорог с твердым покрытием. Это обеспечило рост производительности труда на автотранспорте, сократило время доставки грузов, в известной мере интенсифицировало межпроизводственные связи. Однако ряд показателей, характеризующих степень развития внутренней дорожной сети Сирии все еще скромнее по сравнению не только с промышленно развитыми странами, но и некоторыми развивающимися. Например, в Сирии плотность дорог значительно уступает плотности дорог Сингапура, за которым с большим отрывом следуют (по данному показателю) Индия и Филиппины.

Для положения в автодорожном хозяйстве Сирии характерна значительная неравномерность территориального распределения дорожной сети. В частности, провинция Халеб опережает другие провинции по протяженности дорог, но занимает лишь II-е место по плотности населения и 8-е по размерам территории. Дамаск стоит на 2-м месте по протяженности дорог на его территории, но находится на 12-м месте по плотности населения и на 9-м — по площади.

Расширение сети автодорожных сообщений сопровождалось последовательным наращиванием капиталовложений в эту отрасль инфраструктуры. Даже если учесть инфляционные тенденции и рост цен на проектно-изыскательские работы, консультационную деятельность и производство непосредственных работ, разница между крайними значениями ассигнований будет гигантской, почти 50-кратной, что указывает на возросшее значение автоперевозок и автотранспорта. На это указывает и разрастание национального автопарка: на конец 1986 г. автомобилей всех видов насчитывалось более 240 тыс. шт., т.е. в 6,5 раза больше, чем в 1963 г.

Существенные сдвиги имели место и в других видах транспорта — авиационном, морском, трубопроводном. Потребности экономического развития обусловили подтягивание этих отраслей инфраструктурного хозяйства до уровня, обеспечивающего хотя бы минимально эффективное функционирование их базы. Однако наращивание потенциала было неравномерным. Наибольшие изменения

имели место в портовом хозяйстве, обеспечивающем экспортно-импортную торговлю страны. Авиа- и трубопроводный транспорт развивались преимущественно за счет интенсификации внешних перевозок в первом случае и устройства внутрираспределительных сетей — во втором.

В рамках энергетического хозяйства Сирии реализуется задача создания единой энергосистемы и роста установленных мощностей для более полного удовлетворения нужд потребителей, которые испытывают серьезные перебои с получением электроэнергии. Хотя выработка ее за последние 30 лет выросла в 45 раз, оптимальное соотношение источников энергии в стране пока не найдено. Основной упор ныне делается на ТЭС, выработка на которых в 2,3 раза превышает выработку на ГЭС и в 3,8 раза на дизельгенераторах. Развитие производственной сферы и рост урбанизационных процессов в первой половине 80-х годов привели к острому дефициту электроэнергии, составившему до 1,5 млрд. квт/ч. и усугубленному недоиспользованию тепловых мощностей.

Для преодоления нехватки электроэнергии Сирия предполагает реализовать в ближайшие годы при содействии СССР специальную энергетическую программу, цель которой — преодоление кризиса в энергоснабжении и обеспечение сбалансированности между ее производством и потреблением. В этой программе предполагается вновь вернуться к практике возведения ГЭС, поскольку гидроресурсы сирийских рек не исчерпаны полностью.

В то же время, в Сирии пытаются утилизировать и другие виды ресурсов, пригодных для производства электроэнергии. В частности, в рамках этого подхода разрабатывается проект строительства АЭС мощностью 800 мегаватт.

Ирригация и освоение земель — обязательное условие ведения расширенного воспроизводства в засушливом климате Сирии. Гидротехнические сооружения играют существенную роль в экономическом развитии страны, и государство отдает приоритет ирригационным проектам и освоению земель. Основной упор делается на освоение водных ресурсов рек. Связанные с ними проекты осуществляются в четырех районах Сирии: северном и северо-восточном, центральном, прибрежном, юго-западном. Для деятельности в этой области характерно заметное распыление капиталов и материально-технических средств, поскольку работы ведутся одновременно на широком фронте. Такая практика страдает рядом негативных моментов, из которых наиболее важные — отставание от

намеченных планов ввода в строй новых земель и слабая возможность концентрации усилий на решающих направлениях. Нехватка финансового обеспечения требует привлечения внешних ресурсов, которые поступают в виде целевых кредитов с условием использования подряда тех стран, которые выделяют капиталы. Такой подряд — в принципе лишнее звено в гидромелиоративном строительстве, т.к. Сирия может реализовывать проекты своими силами, и лишь удорожает работы. Но более существенно то, что не обеспечивается надежная эксплуатация освоенных массивов, подверженных разрушению в результате действия естественных факторов — засоления, загибания почв, что требует растущих расходов на ввод в оборот новых угодий и сдерживает поступательное наращивание фонда сельскохозяйственных земель.

Современное складское хозяйство как важная составная часть производственной инфраструктуры стало формироваться в Сирии наиболее интенсивно после обретения независимости, параллельно с мерами по развитию производственной сферы, всех отраслей хозяйства. Концентрация производства непосредственно в руках государства, укрупнение промышленных предприятий, создание новых, основанных на современных принципах функционирования, переход в ряде случаев к системе централизованного снабжения и сбыта произведенной продукции поставили перед государством вопрос о совершенствовании соответствующей инфраструктуры.

Государство в стремлении добиваться ритмичной работы предприятий промышленности и сельского хозяйства, ныне активно пытается вести взаимосвязанное строительство производственных и складских объектов, видя в этом возможность обеспечения нормального и целостного функционирования производственной сферы. В складском комплексе за последние 10–15 лет произошли заметные сдвиги, выросли площади хранения, повысился уровень обустроенности помещений, вообще культура складского хозяйства, постепенно внедряются новые технологии хранения и методики складирования. Тем не менее предстоит еще многое сделать для улучшения качественных параметров складской системы, для обеспечения бесперебойного движения через складскую сферу исходного и произведенного продукта, своевременного доведения его до потребителя, сокращения времени на переход продукции от стадии производства к стадии потребления.

Задача строительства сети инфраструктурных объектов в мак-

симально короткие сроки, сформулированная в начале 70-х годов, потребовала создания соответствующей структуры в виде мощной строительной базы для реализации намеченных программ.

Переход государства к опоре преимущественно на собственные силы в проведении строительных работ основывался на положительном накопленном опыте национальных организаций. В короткие сроки численность стройкомпаний выросла до 19 (реорганизованных в 1987 г. в 6 новых), а значительная часть их работ приходится на здания для промобъектов, автомобильные и железные дороги, мосты и плотины. Из-за объемности задач в капитальном строительстве наращивание потенциала компаний осуществлялось столь интенсивно, что к середине 80-х годов в строительном секторе была достигнута избыточная в ряде случаев концентрация производственных возможностей и материально-технических средств, которые ныне не могут быть эффективно освоены, особенно в условиях ухудшения экономической конъюнктуры. Следствие этого — замораживание основных фондов, неполная загруженность оборудования и неполная занятость рабочей силы.

Трудности нынешнего положения Сирии требуют экономии средств, серьезной перегруппировки элементов стройбазы наряду с диверсификацией фронта работ на основе долгосрочного планирования их и более гибкого использования материально-технических и иных ресурсов.

При нехватке материальных и финансовых средств и при незавершенности процесса насыщения производственной сферы инфраструктурой такой подход полезен не только применительно к национальной стройбазе. Активное маневрирование капиталовложениями, перераспределение наличных ресурсов наряду с определением приоритетных направлений и концентрацией сил на них может стать залогом выполнения планов даже в жестких рамках дефицита практически всех составляющих процесса экономического развития.

В заключении работы приводятся основные выводы диссертации.

Необходимым условием самостоятельного развития национальной экономики освободившихся стран после обретения ими политической независимости явилось преобразование отсталого дезинтегрированного инфраструктурного хозяйства колониального типа. Создание современного многоотраслевого инфраструктурного комплекса, отвечающего общенациональным потребностям, являлось одной из важных предпосылок расширения масштабов общественного

воспроизводства, преодоления общеэкономической несбалансированности и дуалистического характера экономики, интеграции отдельных хозяйственных территорий в единый экономический комплекс и оптимизации размещения производительных сил. В этой связи перед развивающимися государствами встала важная задача обеспечить высокие темпы развития, совершенствование отраслевой и территориальной структуры инфраструктурного хозяйства.

Развитие производственной инфраструктуры стран, находящихся в центре и на периферии мирового капиталистического хозяйства, показывает, что производственной инфраструктуре последних была свойственна большая динамичность. Это в значительной степени объясняется низким исходным уровнем ее развития и лишь в последнее десятилетие, с накоплением инфраструктурного потенциала развивающихся стран, наметилась тенденция к снижению темпов развития их инфраструктуры.

Однако, преобладающие темпы развития инфраструктуры развивающихся стран не обеспечили значительного роста ее доли в мировом инфраструктурном хозяйстве. Несмотря на увеличение места сферы производственных услуг в национальной экономике и ее доли в ВВП, этот сдвиг был недостаточен для удовлетворения быстро растущих внутренних потребностей хозяйства. Назначителен удельный вес инфраструктуры развивающихся стран и в экспорте услуг производственного характера: они остаются в большой мере зависимыми от развитых стран в обслуживании внешнеторговой деятельности. Итогом такого развития исследуемого подразделения экономики является недостаточный уровень инфраструктурных условий для существенного преобразования экономики развивающихся стран, их независимого развития.

Созданная в освободившихся странах производственная инфраструктура однотипна и отличается по своей глубинной сущности от аналогичного подразделения развитых стран. Для нее характерно преобладание технически маломощных объектов, обслуживающих во многом еще доиндустриальные формы производства, неравномерность ее размещения, слабые воспроизводственные связи с другими подразделениями экономики. Но в пределах общности инфраструктурной базы развивающихся стран наблюдается усиление их дифференциации по уровню и, главное, направлению инфраструктурного развития. В странах, экономика которых была ориентирована на мобилизацию внутренних и внешних ресурсов в целях самостоятельного подъема экономики, создания диверсифицированной хозяйственной

структуры, происходило формирование такого инфраструктурного комплекса, который в большей мере отвечал потребностям самостоятельного развития, чем в странах с другими моделями воспроизводства, в частности, экспортной. Для последних характерно мало приспособленное к нуждам быстрого независимого экономического развития (хотя, как в случае новых индустриальных стран, и более развитое), недиверсифицированное и создающее условия для развития прежде всего экспортного сектора экономики инфраструктурное хозяйство, представленное преимущественно иностранным предпринимательством.

К первой группе стран принадлежит Сирия, как государство, идущее по пути индустриализации и диверсификации национального хозяйства, на примере которой и рассматривались основные проблемы развивающихся стран в области производственной инфраструктуры. Как показано в данном исследовании, сосредоточение крупной инфраструктуры, ранее принадлежавшей французской администрации, и отдельных ее объектов, находившихся в собственности крупной национальной буржуазии, впоследствии экспропрированной преимущественно в рамках госсектора и необходимость повышения качественного уровня всей инфраструктуры привели к необходимости планирования хозяйственной деятельности в области производственной инфраструктуры. Государственное регулирование особенно усилилось с середины 60-х годов, когда были созданы серьезные предпосылки для реального перехода от стихийного к планоному развитию экономики, хотя определенные элементы плановых начал внедрялись и ранее. В ходе I-V-го пятилетних планов на развитие инфраструктуры выделялось в среднем свыше половины государственных капиталовложений. Это двояко воздействовало на темпы экономического развития Сирии. В краткосрочном аспекте замораживание значительных государственных капиталовложений в пассивных элементах основного капитала отвлекало значительные финансовые средства от использования в других отраслях национального хозяйства и, таким образом, сдерживало темпы экономического роста. Но в среднесрочном и долгосрочном аспекте такая система приоритетов в государственной инвестиционной политике способствовала более гармоничному развитию производительных сил, и с этой точки зрения отвечала потребностям экономического развития.

Ускоренному формированию инфраструктуры способствовало

финансирование из внешних источников, особенно под линии арабских нефтеэкспортеров. Как было показано в работе, государство осуществляло крупные мероприятия в области создания инфраструктуры в промышленных зонах, делались определенные усилия по развитию сельскохозяйственной инфраструктуры. Ее развертывание все шире отвечало потребностям не отдельных слоев и классов, а общенациональным нуждам в целом. При этом, однако, важно не упустить из вида, что в ряде случаев выгодами от функционирования государственных предприятий производственной инфраструктуры пользовалась бюрократическая буржуазия.

Предложенная в диссертации периодизация развития инфраструктурного хозяйства, при всей ее условности, позволяет более рельефно показать особенности становления и развертывания инфраструктуры Сирии после обретения страной независимости и подвести некоторые итоги в области развития этого подразделения экономики.

Отраслевой анализ итогов развития производственной инфраструктуры Сирии показывает, что наиболее динамично развивались автомобильный и железнодорожный транспорт, а также портовое и складское хозяйство. Они в большей мере отвечали потребностям национального развития, чем менее гармонично развивавшиеся электроэнергетика и, особенно, ирригация. Нехватка электроэнергии и воды для орошения вызывает острый их дефицит в стране, сдерживает развитие промышленности и сельского хозяйства. Очевидно, что государство осознает необходимость большего внимания развитию этих отраслей, но не менее очевидно и то, что ограниченные финансовые и, особенно, валютные ресурсы будут и в будущем препятствовать более быстрому их развитию, негативно сказываясь на темпах дальнейшего роста инфраструктуры в целом, а следовательно, и на подъеме экономики.

Подписано к печати 23.03.90
Объем 1,25 п.л. Печать офсетная
Тираж 100 экз. Зак. 261

Издательство "Наука"
Главная редакция восточной литературы
103051, Москва К-51, Цветной бульвар, 21
3-я типография издательства "Наука"
107143, Москва Б-143, Открытое шоссе, 28