

Жулдыз Турекулова
СУЭЦКИЙ КАНАЛ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ
РАЗВИТИЕ ЕГИПТА В XIX ВЕКЕ

В статье представлен анализ экономических аспектов строительства Суэцкого канала, также рассмотрены события, повлиявшие на политическую и социально-экономическую жизнь Египта в XIX веке.

Ключевые слова: Суэцкий канал, компания, концессия, Египет.

Лит. 10.

Жулдыз Турекулова
СУЕЦЬКИЙ КАНАЛ І ЕКОНОМІЧНИЙ
РОЗВИТОК ЄГИПТУ У XIX СТОЛІТТІ

У статті проаналізовано економічні аспекти будівництва Суецького каналу, також розглянуто події, що вплинули на політичне й соціально-економічне життя Єгипту в XIX столітті.

Ключові слова: Суецький канал, компанія, концесія, Єгипет.

Zhuldyz Turekulova¹
SUEZ CANAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT
OF EGYPT IN XIXth CENTURY

The article analyzes the economic aspects of the Suez Canal's construction along with the events that influenced the political and socioeconomic life in Egypt in the nineteenth century.

Keywords: Suez Canal; company; concession; Egypt.

Постановка проблемы. Развитие единого экономического пространства страны во многом зависит от степени развития транспортной инфраструктуры каждого региона. В этой связи особенно актуальным является анализ масштабных проектов прошлых лет. Рассмотрение проблемы дает возможность прогнозировать будущее и действия на ближайшие годы. Реализацией такого рода проекта, осуществленного еще в XIX в., можно считать строительство Суэцкого канала в Египте.

Анализ последних исследований и публикаций. Ввиду слабой изученности истории Суэцкого канала в историографии СНГ автор использовал труды арабских, английских и советских ученых и специалистов по проблемам Ближнего Востока, для которых объектами серьезного, глубокого исследования являлись все аспекты жизнедеятельности Египта.

К исследованиям фундаментального характера следует отнести в первую очередь труды египетского ученого Абд-ар-Рахмана ар-Рафии [1]. В своих трудах ученый даёт подробную картину экономических и других событий XIX в. в египетской истории. В статье были использованы статистические данные книги «Финансовая история Египта», в которой отражается финансовая ситуация Египта при Саид-паше и Исмаил-паше [7].

Из западноевропейских специалистов можно отметить Э. де Леона [9], Ф. де Лессепа [10] и др. Истории Египта были посвящены исследования, в

¹ Department of International Relations, South-Kazakhstan State University of M. Auezov, Simkent, Republic of Kazakhstan.

которых раскрываются проблемы политической, финансово-экономической системы государства. К разряду таких работ можно отнести труды советских и российских исследователей И.А. Дементьева [2], Л. Лушниковой [3] и др. Многие факты относительно суэцкой проблемы освещаются в сборнике статей «Суэцкий канал (факты и документы)» [6].

Нерешенные части проблемы. Оценивая значение Суэцкого канала в настоящее время, следует отметить, что несмотря на финансовое закабаление Египта в результате его строительства, он обрел важное значение как в политической сфере, так в экономической жизни Арабской Республики Египет (АРЕ). Именно Суэцкий канал, являющийся важным звеном мирового транспортно-коммуникационного сообщения, превратил современный Египет в одну из стратегически важных стран Ближнего Востока.

Цель исследования – выявить роль и место Суэцкого канала в социально-экономической жизни Египта в XIX веке.

Основные результаты исследования. С Суэцким каналом было положено начало закабалению Египта при помощи внешних займов. Экономическим трудностям в определенной степени способствовали огромные затраты на содержание армии; льготы, предоставленные французам при строительстве Суэцкого канала; займы, взятые у Франции и Англии в течение 1863–1878 годов. На ухудшение экономической ситуации повлияло также расточительство Исмаила-паши в период своего правления. Им были инициированы приобретения дворца «Миркун» на берегу Босфора в Турции, пышные торжества по случаю завершения строительства канала и продажа в 1875 г. египетских акций Суэцкого канала.

Все финансовые обязательства были оговорены в первом Фирмане² о концессии от 30 ноября 1854 года. Ст. 3 Фирмана предоставляла концессию на 99 лет [6].

Ст. 4 документа гласила, что работы будут осуществляться исключительно на средства компании, которой будут бесплатно предоставлены все прилегающие к зоне строительства канала участки земли, не являющиеся частной собственностью [6].

В пятой статье концессии 1854 г. было определено, что египетское правительство будет получать от компании ежегодно 15% чистого дохода. По положениям этой статьи, часть чистого дохода предполагалось распределять следующим образом: 75% в пользу компании, 10% в пользу учредителей [6].

5 января 1856 г. правительством страны принято решение о предоставлении компании дополнительных льгот. Были подтверждены льготы, предоставленные Ф. де Лессепсу, которые, в частности, предусматривали [10], что египетское правительство предоставило компании-концессионеру право выбирать на рудниках и каменоломнях, находившихся в государственной собственности, все материалы, транспорт и оборудование, необходимые для строительства и содержания объектов и сооружений, связанных с предприятием, без уплаты каких-либо пошлин, налогов или возмещений на весь срок концессии.

² Фирман – указ султана (шаха) в странах Ближнего и Среднего Востока.

Кроме того, компания была освобождена от всех таможенных пошлин и налогов при ввозе любого оборудования и средств производства из-за границы в Египет на все время строительства объекта. Эти льготы, как утверждают многие историки, были очень тяжелыми и противоречили интересам страны.

5 ноября 1858 г. Ф. де Лессепс предоставил Франции и другим странам акции компании и добился сильной поддержки. В результате, в декабре 1858 г. была создана «Всеобщая компания Суэцкого канала» (далее – Компания). Ее фонд составил 200 млн. франков (фр.) (примерно 8 млн. египетских фунтах (ег.ф.)). Были выпущены 400 тыс. акций. Акции Суэцкого канала были распределены главным образом между Францией (более 100 тыс. акций) и египетским правительством (более 44%, т.е. 177642 акции). 24 тыс. акций были проданы России. Саид-паша выкупил примерно половину акций [10].

С 1872 г. канал стал приносить акционерам чистый доход. Общая сумма доходов в 1895 г. составила 80,7 млн. франков, приобретенные акции уже в 1910 г. на бирже стоили 35 млн. фунтов стерлингов (ф.ст.), в 1929 г. – 72 млн. ф.ст. [2].

После смерти Саида-паши, его преемник Исмаил-паша стал прилагать усилия к ограничению льгот, предоставленных «Всеобщей компании Суэцкого канала». Ограничение касалось финансового участия египетского правительства в делах компании. Исмаил-паша выступал против исключительного положения Компании. В результате, 22 февраля 1866 г. между правительством Египта и Компанией было подписано соглашение «О введении изменений в льготный контракт» [6].

В соответствии с ст. 1 соглашения полностью отменялось Положение от 20 июля 1856 г. относительно использования феллахов (фермеров, крестьян) на работах на канале. Согласно ст. 2 Компания отказывалась от преимуществ, предоставленных статьями Концессионного акта от 30 ноября 1854 года. В этом документе было оговорено возвращение земель, предоставленных Саидом-пашою Компании, ее законному владельцу – египетскому правительству [6].

23 апреля 1869 г. Исмаил-паша и Компания подписали второе соглашение, в котором говорилось о том, что Компания будет освобождена от таможенной пошлин на ввозимое оборудование. Компания приняла на себя обязательства по передаче правительству страны некоторых зданий и больниц. Сумма выплат Компании египетскому правительству должна была составить 10 млн. ег.ф. вместо 20 млн. ег.ф. [8].

Хотя Исмаил-паша способствовал ограничению прав Компании, тем не менее экономика страны ухудшалась и в годы его правления. Этому способствовали нижеследующие факторы:

- открытие судоходства по каналу было сопряжено с огромными расходами: Исмаил-паша провел помпезные торжества в г. Исмаилия, которые обошлись египетской казне в 1,4 млн. ег.ф. К затратам следует отнести средства, отпущенные на строительство здания оперного театра, реконструкцию дорог, ведущих к пирамидам и на заказ итальянскому композитору Джузеппе Верди оперы «Аида»;

- как упоминается в книге «Финансовая история Египта», средства, затраченные на строительство Суэцкого канала, стоимость акций канала, принадлежавших Египту, выплаченные компенсации, строительство канала пресной воды г. Исмаилия, перевозка ила в Вади, строительство театра оперы, реконструкция дорог, ведущих к пирамидам, составили 16,8 млн. ег.ф. [7];

- эти расчеты вполне сопоставимы со статистическими сведениями, которые были представлены Маджлису Шура 18 августа 1876 г. по доходу, расходу и долгу государства — 16.070.119 ег.ф. Генеральный консул США в Египте Э. де Леон приводит несколько иную сумму затрат — 17423178 ег.ф. [9].

В связи с этим, считая, что сведения приведенные в «Финансовой истории Египта» близки к реальности, и опираясь на них, можно указать, на что и в каком размере были израсходованы средства (в египетских фунтах):

Акции канала, принадлежавшие Египту — 3326000.

Компенсация, выплаченная Компании, согласно решению, вынесенному Наполеоном III — 3360000.

Стоимость изысканий, проведенных в Вади — 400000.

Компенсация, выплаченная согласно договору от 23 апреля 1869 г. — 1200000.

Средства, затраченные на канал пресной воды — 1200000.

Средства, затраченные на проведение торжеств — 1400000.

Общая сумма (10986000) + проценты, посредничество, компенсации и т.п. (5814000) = 16800000.

По данным Компании, сумма, затраченная на строительство канала, составляла 451656660 фр., или 18000000 ег.ф. Значительная часть этих затрат была произведена правительством Египта. Подобные расходы нанесли сокрушительный удар по экономике АРЕ [7].

В активе Египта было 176602 из 400000 акций Суэцкого канала. Правительство Саид-паши приобрело их за 3426000 ег.ф., что позволило Египту диктовать свои условия и контролировать деятельность Компании. После ввода канала в эксплуатацию стоимость акции возросла.

Исмаил-паша выставил акции на продажу, Франция от их приобретения отказалась, а Великобритания выкупила активы со скидкой. Этот шаг обошелся королевской казне в 4000000 англ. фунтов стерлингов. Тем самым Исмаил-паша лишил Египет контрольного пакета акции Суэцкого канала.

Стоимость этих акции в 1929 г. составила 72 млн. ег.ф. и британская казна в конце года получила прибыль в 38,6 млн. ег.ф. Общая прибыль британской короны оценивалась в 110 млн. ег.ф., а потери Египта в то время составили 106 млн. ег.ф. (110 млн. — 4 млн. = 106 млн.).

Принимая во внимание льготы по получению 15% прибыли и долг Египта в 22 млн. фр. = 880 тыс. ег.ф., к 1932 г. его доля могла бы составить 20 млн. ег.ф., что означало бы 869 тыс. ег.ф. прибыли в год.

Саид-паша активно применял практику использования иностранных займов. Крупные займы и политические события того периода привели страну к финансовому краху, который продолжался при хедивах (вице-султанах) Исмаиле и Тауфике.

Причины привлечения иностранных займов остаются не ясными. Политическое, экономическое и социальное развитие страны в период правления Саида-паши можно охарактеризовать как вполне стабильное, видимых причин для привлечения иностранного капитала в виде займов не было.

Исследователи в качестве одной из возможных причин называют рост расходов на содержание армии. Но и этот факт не вносит достаточной ясности в ситуацию с обращением египетского правительства к иностранным займам. Первую ссуду в сумме 2242800 англ. ф.ст. Саид-паша взял у английского банка «Фрухландан» под 7% годовых в 1865 г. и обязан был погасить ее в течение 3 лет. Однако, истинная стоимость ссуды составляла 2,4 млн. ф.ст. и Египет для ее своевременного погашения потерпел ущерб в 800 тыс. ф.ст. Ежегодная комиссия банка составила 264 тыс. ф.ст., общая сумма долга – 7,92 млн. ф.ст.

В год смерти Саид-паши общий долг составил сумму 11,16 млн. англ. ф.ст. Несвоевременное погашение займов правительством страны, предоставление чрезмерных льгот Компании в период строительства канала, политические уступки Саида-паши привели Египет к упадку экономики.

Невосполнимый ущерб был нанесен экономике АРЕ продажей англичанам египетских акций Суэцкого канала в ноябре 1875 г., а также пресловутый заем в размере 8,775 млн. фунтов от 27 июля 1885 г., который хедив взял под 3%. Согласие на этот заем было достигнуто после того, как Египет покинул Судан, что, бесспорно, стало очередной победой Англии по усилению ее влияния в регионе.

В последствии, в результате июльской революции 1952 г., а точнее, после национализации Суэцкого канала в 1956 г., он стал приносить доходы в казну Египта. Доходы от эксплуатации Суэцкого канала включают национальный доход и национальное богатство. Суэцкий канал – это одна из составных частей национального богатства АРЕ и поэтому полученный от него доход – лишь часть текущего национального дохода страны. Следует отметить, что не все доходы от Суэцкого канала следует включать в национальный доход АРЕ, а только ту часть, которая действительно создавалась производительными силами, занятыми на Суэцком канале.

Вплоть до июня 1967 г. Суэцкий канал занимал важное место в доходных статьях экономики государства. Поэтому закрытие канала серьезно отразилось на государственной казне, поскольку привело к значительному сокращению валютных поступлений. Лишь благодаря помощи арабских государств – Ливии, Саудовской Аравии и Кувейта – потери от прекращения эксплуатации Суэцкого канала компенсировались примерно на 90%.

26 июля 1956 г. президент Г.А. Насер издал декрет о национализации компании Суэцкого канала, что положило начало созданию сильного государственного сектора в египетской экономике. Здесь следует отметить, что динамика удельного веса огосударствленной части национального дохода в АРЕ сопровождается усиливающимся расширением государственной собственности, которая возникла: во-первых, в результате перехода в руки государства предприятий и собственности прежней колониальной администрации; во-вторых, на базе национализации активов сначала иностранного, а затем и

национального капитала; в-третьих, за счет создания промышленных и других предприятий на базе государственных капиталовложений. Наиболее значительным является последний [4].

После начала тройственной агрессии египетское правительство без замедлений подвергло секвестру всю собственность и капиталы, принадлежавшие английским и французским гражданам. 15 января 1957 г. был издан закон о «египтизации» иностранных банков, страховых фирм, внешнеторговых, промышленных, транспортных и др. компаний. Собственность Великобритании и Франции «египтизировалась» незамедлительно. Другие иностранные банки, предприятия, фирмы и страховые компании подлежали передаче в собственность Египта в течение 5 лет (1956–1961 гг.). Часть акций, принадлежавших иностранцам, была выкуплена национальным частным капиталом. Для управления национализированными и смешанными предприятиями в январе 1957 г. была создана Государственная экономическая организация (ГЭО).

Египтизация сопровождалась выплатой компенсаций бывшим иностранным владельцам. В результате этого мероприятия количество национальных компаний возросло до 34014, а сумма их капиталов увеличилась до 246 млн. ег.ф. [4].

Таким образом, в доходах от государственного сектора особое место занимает Суэцкий канал, национализация которого дала государству существенный источник накоплений. Если ранее почти все доходы от эксплуатации канала шли в карманы иностранных монополий, а доля египетского правительства была незначительной – 1 млн. ег. ф., или 7%, то в 1966 г. Суэцкий канал принес государству доход до 95,2 млн. ег.ф., или 100%.

Следует отметить, что значение Суэцкого канала в новейшее время не утратило важности: в течение 2000–2005 гг. в бюджет Египта эксплуатация канала внесла в общей сложности 16,658 млрд. дол. США. По годам это составляло следующие цифры: 2000 г. – 1,9 млрд. дол. США; 2001 г. – 1,9; 2002 г. – 1,9; 2003 г. – 2,5; 2004 г. – 2,795; 2005 г. – 3,427 млрд. дол. США.

Наряду с нефтью, через Суэцкий канал с юга на север перевозятся марганцевая, медная, хромовая, титановая руды, бокситы и другое минеральное сырьё, а также каучук, хлопок, джут, шерсть, чай, тростниковый сахар, ценные тропические породы дерева и другие товары. В перевозках с севера на юг преобладают машины, цемент, химические удобрения, уголь, текстильные изделия и другие товары. При этом количество грузов, следующих с юга на север, как правило, несколько превышает объемы грузов, перевозимых с севера на юг.

Постоянно увеличивается количество судов, следующих по Суэцкому каналу. Причина подобного роста грузоперевозок состоит в том, что Суэцкий канал является главным транспортно-экономическим направлением, который служит максимальной эффективности использования морских коммуникаций в регионе.

Выводы. Несмотря на то, что сооружение Суэцкого канала явилось важным шагом на пути колониального порабощения Египта, канал имеет важное геополитическое и геоэкономическое значение.

Опыт Египта может быть полезен для стран Центральноазиатского региона, так как эти страны заинтересованы в строительстве трансконтинентальных транспортно-коммуникационных магистралей, крупных торгово-экономических узлов, логистических центров, которые будут стимулировать развитие региона в самодостаточное звено торгово-экономических отношений между емкими мировыми рынками.

1. *Абд ар-Рахман ар-Рафиу*. Эпоха Исмаила. – 4-е изд. – Каир, 1978. – Ч. 2: Дар ал-маариф. – 307 с. (на араб.).
2. *Дементьев И.А.* Суэцкий канал. – М.: Государственная географическая литература, 1954. – 39 с.
3. *Лушикова Л.И.* Государственные финансы ОАР. – М.: Наука, 1971. – 238 с.
4. *Насер Г.А.* Проблемы египетской революции. Избранные речи и выступления 1952–1970 гг. – М.: Международные отношения, 1979. – 254 с.
5. Объединенная Арабская Республика: Справочник. – М.: Наука, 1968. – 438 с.
6. Суэцкий канал (факты и документы): Сборник документов. – М.: ИМО, 1957. – 178 с.
7. Финансовая история Египта. – Каир: Дар аш-шааб, 1980. – 1289 с. (на араб.).
8. *Charles-Roux, J.* (1901). L'isthme et de Canal de Suez. Historique-etat actuel. Paris. Vol. 1.
9. *De Leon, E.* (1878). The Khedive's Egypt. Harper & Brothers. New York. 435 p.
10. *De Lesseps, F.* (1875). Lettres, Journal et documents pour servir a l'histoire du Canal de Suez. T. 1. Paris. 117 p.

Стаття надійшла до редакції 13.06.2012.

КНИЖКОВИЙ СВІТ



СУЧАСНА ЕКОНОМІЧНА ТА ЮРИДИЧНА ОСВІТА
ПРЕСТИЖНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ

Україна, 01011, м. Київ, вул. Панаса Мирного, 26
E-mail: book@nam.kiev.ua
тел./факс 288-94-98, 280-80-56



Дипломатичний і міжнародний діловий протокол та етикет: Навчальний посібник. – К.: Національна академія управління, 2011. – 164 с. Ціна без доставки – 25 грн.

Автор: **Ю.О. Чугаєнко.**

У навчальному посібнику викладено основи дипломатичного і міжнародного ділового протоколу і етикету, з історією становлення української протокольної практики і протокольної служби.

Призначений для студентів, що вивчають спецкурс "Дипломатичний і міжнародний діловий протокол та етикет", а також для широкого кола осіб, яким за родом діяльності доводиться контактувати з іноземними установами, організаціями та громадянами.