

АЗИЯ и АФРИКА: ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Г. СТАРЧЕНКОВ

Кандидат экономических наук

ТРАНСПОРТНАЯ сеть, которой располагали молодые государства к моменту своего политического освобождения, была развита слабо и чрезвычайно неравномерно.

Узкая база источников накопления выдвигает перед развивающимися странами Азии и Африки важную проблему: создавать дорожную сеть и лишь потом приступать к строительству промышленных объектов или же проводить работу в обратном порядке? Обе точки зрения отражены в планах и практике экономического развития молодых государств.

Освободившиеся страны выделяют на расширение и модернизацию транспортных средств 10—20 процентов всех ассигнований государственного бюджета (страны Африки — около 20 процентов). Однако этого недостаточно, чтобы обеспечить транспорту темпы роста, отвечающие потребностям развивающейся экономики. Экономическая комиссия ООН для Азии и Дальнего Востока, анализируя возможные объемы государственных капиталовложений на развитие транспорта и связи, установила, что наиболее благоприятные их размеры составляют 35 процентов для Южной и Юго-Восточной Азии и 30 процентов для стран Африки. Поскольку молодые государства не в состоянии обеспечить соответствующих ассигнований, они вынуждены в целях форсирования транспортного строительства обращаться к внешним источникам финансирования.

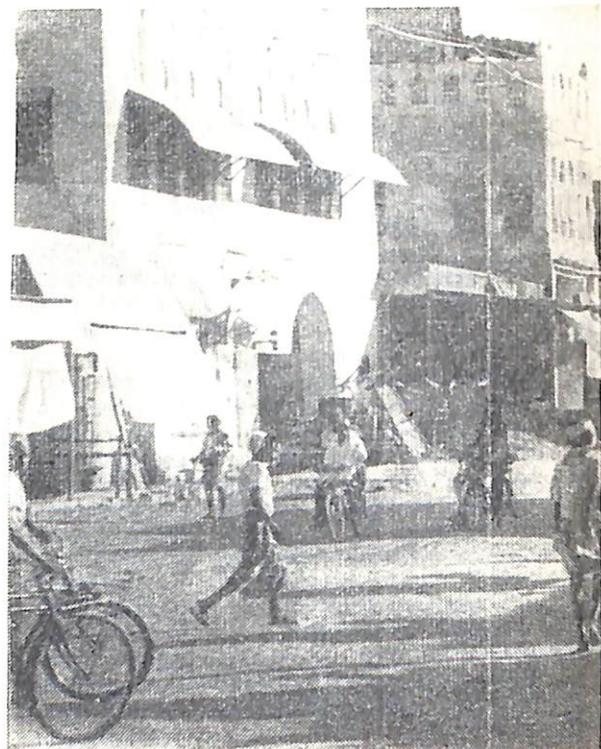
Империалистические государства относительно легко идут на

предоставление развивающимся странам займов и кредитов, используемых в производственной инфраструктуре, так как эта «помощь» дает возможность империалистическим монополиям не только закрепиться в транспортной системе, но и проникнуть через нее в производственную сферу.

Вполне понятно, что государства, добившиеся политической независимости в тяжелой борьбе, активно выступают против всех разновидностей неокOLONиализма. В настоящее время производственная инфраструктура является полем сражения двух противоположных тенденций. Те страны, где транспортное строительство ведется под строгим государственным контролем, успешно борются с неокOLONиалистскими устремлениями империалистических держав.

Советский Союз и другие социалистические государства оказывают молодым странам Азии и Африки значительную и разностороннюю помощь, которая не только помогает им развивать транспортную систему, но и способствует устранению империалистического диктата. Большую роль может сыграть совместная эксплуатация судоходных и авиационных линий, которые только начинают создаваться.

Весьма перспективными представляются интеграционные процессы, начавшиеся в производственной инфраструктуре. Строительство объединенными усилиями транспортных артерий, создание совместных морских и авиационных компаний — все это не



только повышает эффективность транспортного развития, но и укрепляет экономическую самостоятельность освободившихся стран.

Наиболее быстрыми темпами развивается в последние годы автотранспорт. Строительство шоссейных магистралей значительно превосходит сооружение железнодорожных путей, а доля грузовых и пассажирских перевозок по шоссейным дорогам в развивающихся странах Азии и Африки занимает первостепенное положение.

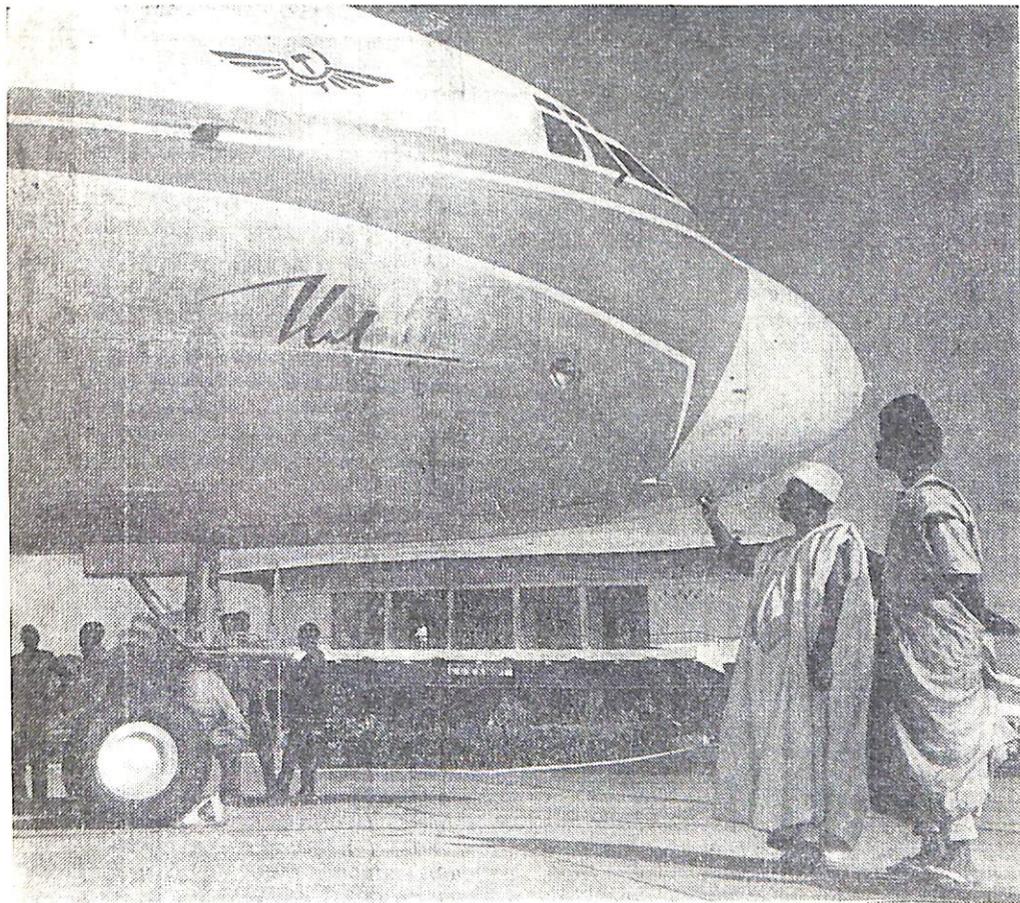
На обоих континентах сохраняется соотношение между пассажирскими и грузовыми автомобилями 2:1. Загрузка дорог колеблется от 4 до 12 процентов (наиболее слабая загрузка на шоссе Аддис-Абеба — Ассаб). Количество автомашин на километр дорог варьируется от 0,20 (Чад) до 9,82 (Тунис).

Железнодорожный транспорт во многих странах Азии и Африки переживает в настоящее время кризисный период: сокращаются грузовые и пассажирские перевозки.

Но, несмотря на низкие темпы развития, железнодорожный транспорт продолжает играть важную роль в экономике молодых государств. Поэтому многим странам необходимо решить вопрос о модернизации железных дорог, добиться снижения расхо-



Караван вступил в город
 Фото Л. Бородулина



Жители столицы Гвинеи — Конакри с интересом рассматривают в аэропорту советский реактивный лайнер «ИЛ-62».

Фото В. Егорова (ТАСС)

дов по их строительству и эксплуатации.

Главнейшим путем повышения эффективности железнодорожного транспорта является техническая переоснащенность: замена паровозов прогрессивными видами тяги (электровозы, дизели и так далее); автоматизация ряда процессов — погрузочно-разгрузочных работ, продажи билетов; внедрение кибернетических машин для обработки статистических данных, информации финансовых операций; пополнение парка новыми типами товарных и пассажирских вагонов.

В то же время при замене устаревшей техники требуется конкретный учет существующих условий. Например, нецелесообразно применять электровозы в странах, испытывающих сейчас острый недостаток в электроэнергии (вся Центральная Африка и ряд стран Азии). Весьма проблематична замена паровозов дизелями в районах, богатых углем и водой.

Географические и климатические условия (особенно в Африке) серьезно осложняют строительство и содержание наземных коммуникаций. Так, прокладка ки-

лометра железнодорожных путей в Верхней Вольте стоит 18 миллионов франков, в Береге Слоновой Кости — 25—30 миллионов, на севере Камеруна и в Чаде — 50 миллионов франков. Примерно во столько же обходится строительство километра битумного шоссе. Сооружение аэропорта в Яунде (Камерун), предназначенного для реактивных самолетов среднего класса и имеющего взлетно-посадочную полосу протяженностью две тысячи метров, оценивается от полутора до двух миллиардов франков. За эту же сумму можно проложить 30—40 километров железной или битумной дороги. По сути дела, развитие авиатранспорта в ряде африканских государств требует меньше капитальных затрат, чем расширение шоссе или железнодорожной сети.

Кроме того, авиация имеет неоспоримое преимущество в скорости, что порой играет немаловажную роль, например, для доставки мяса из стран, основным богатством которых является скот.

Особое значение авиатранспорт приобретает в странах Азии и Африки, не имеющих выхода к морю. Хотя, как правило, внутриконтинентальные государства свободно осуществляют свои внешнеэкономические связи, все же какие-либо затруднения могут возникнуть, так как на устойчивости таких связей не может не отразиться политическая обстановка в соседних странах.

Эти причины в значительной степени объясняют тот факт, что авиатранспорт стран двух континентов развивается чрезвычайно высокими темпами. С 1953 года количество грузов, перевезенных воздушным путем, увеличилось по странам Африки в семь раз, Азии — восемь раз, тогда как в среднем по всему миру — в шесть с половиной раз. Аналогичными темпами растут перевозки пассажиров и почтовых грузов.

Многие развивающиеся страны имеют в настоящее время свои авиакомпании (Индия, Турция, Египет), другие создали их совместными усилиями. Так, 12 африканских государств — Дагомея, Берег Слоновой Кости, Верхняя Вольта, Мавритания, Нигер, Сенегал, Того, Камерун, Габон, ЦАР, Чад и Конго (Киншаса) — являются участниками компании «Эр-Африк», обслуживающей самые большие на континенте маршруты общей протяженностью 96 тысяч километров.

В целом авиатранспорт африканских и азиатских государств на-

ходится на начальной ступени своего развития. В частности, в мировых воздушных перевозках на долю Африки приходится всего 2,8 процента. По ряду причин стоимость перевозок почти в полтора раза выше среднемировой.

В послевоенный период произошел быстрый рост тоннажа торгового флота молодых государств. Тоннаж кораблей, плавающих под флагом Либерии, занимает 1-е, а под флагом Индии — 16-е место в мире. Однако либерийский флот — это фикция, поскольку под флагом этой страны ходят корабли США, Греции и других государств.

Развивающиеся страны отстают от промышленно развитых стран по оснащению своего парка торговых кораблями. Малый тоннаж флота молодых государств означает, что большая часть их экспортно-импортных грузов перевозится на кораблях империалистических держав; таким образом, государственная казна несет дополнительные расходы по фрахту иностранных судов.

Не менее важным для большинства молодых государств Африки и Азии является развитие речного флота, играющего видную роль во внутренних перевозках. Однако точные данные о состоянии речного транспорта не публикуются.

Все большее значение приобретает трубопроводный транспорт. В ряде арабских стран трубопроводы обеспечивают водой жизненно важные центры страны. Но главное их назначение в настоящее время — транспортировка нефти и газа из мест добычи в порты или места потребления. Нефте- и газопроводы есть или строятся во всех развивающихся странах, где обнаружены значительные запасы этого ценнейшего сырья.

Несмотря на значительное расширение транспортной сети молодых государств, ее рост не отстает экономическим потребностям этих стран. Большинство экономистов сходятся во мнении, что темпы роста транспорта должны в два раза превышать темпы роста совокупного общественного продукта. В настоящее время рост транспортных отраслей соответствует росту экономики в целом или же незначительно превосходит ее.

Нет сомнения, что научно-техническая революция ускоряет развитие транспортной системы молодых государств. Внедрение современной техники позволяет им устранить отдельные ступени развития, через которые прошли капиталистические страны. Однако современная техника одновременно предъявляет к развивающимся странам более высокие требования, усложняя тем самым экономический прогресс. Речь идет, в первую очередь, о том, что новые машины, оборудование требуют больших валютных ассигнований. Во-вторых, современная техника повышает спрос на высококвалифицированные кадры, которые могли бы овладеть этой техникой, обеспечить ее полное и эффективное использование.

Отсюда новая проблема: в какой мере развивающиеся страны могут пользоваться достижениями научно-технической революции? Очевидно, прогрессивные социально-экономические преобразования, укрепление государственного сектора экономики, переход в перспективе на некапиталистический путь развития открывают перед развивающимися странами наилучшие перспективы научно-технического и хозяйственного прогресса, в том числе и в области транспорта.

ВТОРОЕ МЕСТО В АФРИКЕ

В настоящее время Нигерия занимает по добыче нефти десятое место в мире и второе в Африке (после Ливии). В 1970 году в стране было добыто 53 миллиона тонн нефти.

На начало 1970 года здешние запасы нефти оценивались в 676 миллионов тонн. Основными районами добычи являются район дельты Нигера, Средне-Западный, Восточный и Юго-Восточный штаты. Нефть обнаружена на площади 96 тысяч квадратных километров, включая районы прибрежного шельфа, но разработками охвачена только половина этой площади. В настоящее время в Нигерии действует около 170 скважин.

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС

И НАЦИОНАЛЬНЫЕ КУЛЬТУРЫ

НАРОДОВ ВОСТОКА

Д. МИХАЙЛОВ

 ОВОРЯТ, что, когда человек слышит слово «культура», рука его тянется к словарю. Но исчерпывающего ответа на вопрос, что обозначает это предельно знакомое слово, нет ни в одном словаре. Зато нет недостатка в ответах неисчерпывающих. Американские ученые А. Крёбер и К. Клакхон, взявшиеся собрать различные определения культуры, без труда насчитали 164 таких определения.

Классики марксизма употребляли термин «культура» в весьма широком смысле. А. В. Луначарский писал: «В основных своих чертах учение Ленина о культуре есть то же, которое мы находим у Маркса и Энгельса. Понятие культуры обнимает у них в сущности все формы общественной жизни, за исключением непосредственно производственных. Разумеется, и эти последние можно отнести к культуре, если противопоставлять последнюю понятию природы, то есть природы вне всякого изменения ее человеком».

НАУКА И КУЛЬТУРА

Одна из важных проблем, поставленных современностью перед биологами и экономистами, историками и социологами,— это определение роли, которую играет научно-технический прогресс в судьбах человечества. Даже беглое знакомство с зарубежной немарксистской литературой, посвященной этому вопросу, позволяет констатировать, что в ней нашли выражение, по крайней мере, две противоположные точки зрения. Одни ученые считают научно-технический прогресс чудотворным средством, которое раз-

решит все стоящие перед людьми проблемы. Другие склонны видеть в нем проклятие рода человеческого.

Усилиями таких пессимистов за последние десятилетия все шире разрабатывается тема «напряженности в отношениях между наукой и культурой» или даже «конфликта» между ними.

Для некоторых исследователей эти слова выражают противоречие между наукой, научно-техническим прогрессом, с одной стороны, и духовными ценностями или даже культурой в широком смысле слова, с другой.

«Разве прогресс науки и научного мышления, — спрашивает Р. Арон, — не приводит к тому, что определение и выбор самого главного, а именно настоящей жизни, настоящего общества, все больше производится на самой неразумной основе?»

В действительности же противоречие между развитием науки и техники и прогрессом общества в целом — кажущееся. Оно представляет собой преломление в сознании исследователя другого, реального, конфликта — между достижениями культурного (в частности, научно-технического) прогресса и возможностями частного-собственного общества использовать эти достижения в интересах всех своих членов. Интересно отметить, что этот социально обусловленный обман зрения, которого не осознал или не хочет осознать социолог Р. Арон, сумел разглядеть в свое время физик А. Эйнштейн. Он писал: «Подлинным источником зла, по моему мнению, является экономическая анархия, царящая в современном капиталистическом мире... Технологический прогресс часто влечет за собой скорее рост без-

работицы, чем облегчение труда для всех. Погоня за прибылью в соединении с капиталистической конкуренцией между капиталистами порождает неустойчивость в области накопления и использования капитала, что приводит ко все более тяжелым кризисам. Безудержная конкуренция ведет к колоссальной растрате общественного труда и калечению общественного сознания индивидов».

Возникает вопрос: а правомерно ли вообще постановка проблемы «напряженности в отношениях между наукой и культурой»? Думается, что правомерна, если подразумевать под «напряженностью» коллизии, возникающие между наукой, научно-техническим прогрессом, с одной стороны, и некоторыми сторонами культурного наследия — с другой.

Понимаемая таким образом «напряженность между наукой и культурой» характеризуется в современном «третьем мире» известной спецификой. Но прежде чем перейти к рассмотрению этой специфики, необходимо определить общий принципиальный подход к проблемам изучения культуры Востока и Запада и для этого коснуться ряда концепций, существовавших и существующих в литературе по этим проблемам.

ЕВРОПОЦЕНТРИЗМ

В течение долгого времени некоторые европейские ученые развивали так называемые европоцентристские идеи. Точно определить время зарождения этих идей трудно. Они вряд ли могли возникнуть в средние века, когда культурное превосходство стран Востока (главным образом наибо-