

ЭКОНОМИКА ВОСТОКА

DOI: 10.31857/S086919080012503-0

РАЗВИТИЕ АВИАЦИОННОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА В ССАГПЗ¹
В КОНТЕКСТЕ ПЕРЕХОДА К УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ

© 2020

Э.Э. ИМАМКУЛИЕВА^а^а – Институт востоковедения РАН, Москва, Россия
ORCID: 0000-0001-7818-2914; elmiracif@gmail.com

Резюме: Статья посвящена процессу перехода арабских стран к новой концепции устойчивого развития в сфере туризма, морского и авиационного транспорта. Современную интерпретацию понятие «устойчивое развитие» приобрело с обнародованием ООН «Повестки дня на XXI век». Проблемы, связанные с переходом к устойчивому развитию, играют важную роль в разработке и формировании государственных стратегий долгосрочного развития арабских стран. Всплеск интереса к данной концепции обусловлен выходом 17 целей устойчивого развития (ЦУР) ООН в 2015 г., пришедших на смену Целям развития тысячелетия.

Статья начинается с изложения основных вопросов развития стран ССАГПЗ в начале XXI в. Рассматриваются основные предпосылки создания крупных инфраструктурных объектов в регионе под действием увеличения потока туристов. Отмечается особая роль роста числа мусульманских паломников, прибывающих прежде всего в Саудовскую Аравию. В статье представлен также краткий обзор развития национальных авиаперевозчиков и системы крупных авиаузлов (хабов) на территории ОАЭ и Катара, приведены данные об Индексе ЦУР № 9 «Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям» в странах ССАГПЗ за 2017 и 2018 гг.

Цель статьи – провести анализ пассажиро- и грузоперевозок морским и авиационным транспортом, создания и развития национальных авиаперевозчиков в странах ССАГПЗ, а также проблем эксплуатации авиационных инфраструктурных объектов в условиях перехода к устойчивому развитию.

Статья заканчивается обсуждением результатов, которых достигли монархии Персидского залива в области пассажиро- и грузоперевозок, и возможных последствий, которые могут повлечь за собой экономический спад и пандемия COVID-19, вызвавшая прекращение авиаперелетов в ряде стран весной 2020 г.

Ключевые слова: арабские страны, устойчивое развитие, цели устойчивого развития, авиационный узел, транспорт, авиационный транспорт, морской транспорт.

Для цитирования: Имамкулиева Э.Э. Развитие авиационного и морского транспорта в ССАГПЗ в контексте перехода к устойчивому развитию. *Восток (Oriens)*. 2020. № 6. С. 57–64. DOI: 10.31857/S086919080012503-0

¹ Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ) – региональное межправительственное политическое и экономическое объединение, состоящее из Бахрейна, Катара, Кувейта, ОАЭ, Омана, Саудовской Аравии.

DEVELOPMENT OF AIR AND SEA TRANSPORT IN THE GCC IN THE CONTEXT OF THE TRANSITION TO SUSTAINABLE DEVELOPMENT

© 2020

Elmira E. IMAMKULIEVA ^a^a – Institute of Oriental Studies, Moscow, Russia

ORCID: 0000-0001-7818-2914; elmiracif@gmail.com

Abstract: *This article is devoted to the transition of the Arab countries to the new concept of sustainable development (SD) in tourism, sea and air transport. The challenges associated with the transition to sustainable development are implemented in state long-term strategies in the Arab countries. The surge of interest to this concept of development was also due to the release of the 17 UN sustainable development goals (SDGs) in 2015, which replaced the Millennium development goals.*

General questions of the development of the Gulf Cooperation Council countries at the beginning of the 21st century and the main prerequisites for creating large infrastructure facilities in the region owing to the increase of tourist inflow, especially the increasing number of Muslim pilgrims coming to Saudi Arabia, are considered at the beginning of the article. There is a brief overview of the national air carriers and the system of large air hubs in the UAE and Qatar and data on SDG Index No. 9 “Industry, Innovation and Infrastructure” in the Gulf Cooperation Council countries for 2017 and 2018.

The article is concluded with the results of the investigation on the effect that the Persian Gulf monarchies have achieved in the field of passenger and cargo transportation as well as the problems of operating aviation infrastructure facilities in the context of the transition to sustainable development; it is also shown that the economic downturn and the COVID-19 pandemic, which caused the suspension of air travel in a number of countries in the spring of 2020, may have certain consequences.

Keywords: Arabic states, sustainable development, sustainable development goals, airport hub, transport, air transport, sea transport.

For citation: Imamkulieva E.E. Development of Air and Sea Transport in the GCC in the Context of the Transition to Sustainable Development. *Vostok (Oriens)*. 2020. No. 6. Pp. 57–64. DOI: 10.31857/S086919080012503-0

ПЕРЕХОД К УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ В СТРАНАХ ССАГПЗ В XXI ВЕКЕ

Всплеск интереса арабских стран к разработке и внедрению долгосрочных национальных стратегий развития в контексте и логике концепции устойчивого развития (УР) обусловлен принятием концепции ООН «Повестка дня на XXI век в области устойчивого развития» [The General Assembly, 2015], а также последствиями проведения ускоренной модернизации, которые повлекли за собой изменения в экологической, экономической и социальной сферах этих стран.

Возрастание экологической напряжённости, увеличение числа военных конфликтов и социальной нагрузки потребовали гармонизации социально-экономической деятельности и экологической обстановки в мире в целом и в исследуемом регионе с использованием междисциплинарных подходов. Важно отметить, что процесс перехода к УР и локализации 17 ЦУР ООН в арабском регионе и каждой отдельной стране имеет свою специфику, вызванную культурно-религиозными и природно-климатическими условиями, а также уровнем развития институтов.

Прежде всего усилия арабских стран направлены на развитие не зависящих от добычи природного сырья секторов экономики, поскольку колебания цен на углеводородное сырье становятся ощутимыми во всех странах ССАГПЗ, занимающих особое место в мировой торговле нефтью и газом.

В период высоких цен на нефть в 1970-е гг. монархии Персидского залива начали накапливать финансовые ресурсы, что позволило странам с населением не более нескольких миллионов человек² совершить феноменальный скачок в развитии, войти в группу стран «с высокими доходами» по классификации Всемирного банка; учредить в 1981 г. Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ), обозначив намерения проводить интегрированную политику в экономической, социальной и культурной сферах в регионе; особое внимание получили сферы авиаперевозок и туризма, где страны ССАГПЗ достигли значительных успехов в диверсификации экономики, а также реализовали амбициозные инфраструктурные проекты, среди которых строительство аэропортов и портов мирового значения.

БЛИЖНИЙ ВОСТОК – ЦЕНТР ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПУТЕЙ

С древних времен Ближний Восток был наземным мостом между Европой и Азией, а также Европой и Африкой. Это обусловило развитие транспортных маршрутов по территории стран этого региона. Анализ факторов экономического развития арабских стран, не связанных с их природным потенциалом, показал, что туризм и пассажиро- и грузоперевозки способствовали укреплению международных экономических отношений в регионе. Они позволили использовать преимущества наличия дешевого топлива в странах-производителях углеводородного сырья, географического положения и валютных запасов от продажи углеводородного сырья для развития новых отраслей хозяйства.

Предпосылкой к развитию транспортно-логистических проектов в арабском регионе стал туризм. Росту туристической индустрии в арабских странах способствовал, помимо природно-географических условий, бум новых технологий в сфере услуг. Одной из самых заметных тенденций в современном мире стало развитие информационно-коммуникационных технологий: мобильных устройств, персональных компьютеров с доступом к Интернету. Это обстоятельство сыграло важную роль в обеспечении высоких темпов роста в отрасли. «Современный технологический уклад повышает значимость информационных ресурсов, которые, в отличие от материально-вещественных составляющих ресурсного потенциала, не расходуются в процессе производства» [Абрамова, 2013, с. 160], но играют важную роль в развитии быстрорастущего третичного сектора арабских стран.

Лидер по прибытию иностранных туристов среди арабских стран – Саудовская Аравия (19-я в мире). В 2016 г. она приняла 18 млн человек. Основной туристический поток в Королевство – из соседних ближневосточных стран и государств Южной Азии (67%) [UNWTO, 2018]. Этот факт объясним религиозной направленностью туризма в страну двух главных священных городов Ислама – Мекки и Медины. Удельный вес туристов и паломников, прибывающих в страну с использованием воздушного транспорта, составляет 76%. В стране функционируют 4 международных аэропорта [Saudi Arabia Airports Information, 2019]. Самый большой по площади занимаемой территории не только среди арабских стран, но и в мире, – аэропорт имени короля Фахда в черте города Даммам на 780 кв. км. В нем есть парковка на 4 тыс. автомобилей. На территории комплекса расположена мечеть (вмещает 2 тыс. чел.). Однако эта воздушная гавань использует половину возможного ресурса [King Fahd International Airport, 2019] из-за ее неудобного расположения, длительного использования в качестве военного аэродрома и высокой конкуренции со стороны соседних арабских стран.

²Исключение составила Саудовская Аравия, чье население в 1960 г. равнялось 4 млн человек.

Вторая страна среди арабских стран и 25-я в мире по численности турпотока – ОАЭ (например, в 2016 г. приехало 14.9 млн чел.). Турпоток в страну, увеличившийся с 2005 г. на 9.1 млн чел., или на 61%, объясняется активной политикой привлечения туристов и развитием инфраструктуры аэропортов.

Важнейший критерий оценки международного туризма – доходы государств от этого вида деятельности. Лидирует в арабском мире по этому индикатору ОАЭ (в 2016 г. 19.5 млрд долл.³), за ними следует Саудовская Аравия – 11.1 млрд долл. В топ 50 экономик по доходу от международного туризма вошли и другие арабские страны: Ливан (6.8 млрд долл.), Марокко (6.5 млрд долл.) и Катар (5.4 млрд долл.). «Иллюстрацией значимости туризма как отрасли экономики может быть тот факт, что для Египта и Саудовской Аравии, крупнейших импортеров продовольствия в регионе, доходы от туризма покрывают около половины стоимости импорта продовольствия» [Ближний Восток, 2018, с. 89].

Важную роль в притоке туристов играет стратегия развития транспортной инфраструктуры, преобразование их аэропортов в крупные узловые центры; морских перевозок. Исходящие воздушные перевозки из стран Африки и Ближнего Востока выросли в целом на 7% в 2017 г.; наблюдался самый высокий спрос на воздушные перевозки в странах Азии и Африки за время их существования.

СОЗДАНИЕ КРУПНЫХ АВИАЦИОННЫХ УЗЛОВ В СТРАНАХ ССАГПЗ

Наличие богатейших запасов нефти в арабском регионе – главная предпосылка стремительного вовлечения экономик монархий Персидского залива в мировое хозяйство. Энергетический кризис, произошедший в 1970-е гг., резко увеличил доходы «нефтяных» монархий. В короткие сроки правители этих стран стали миллиардерами, а их личное состояние превысило богатства финансовых магнатов Запада. «Нефтяные» государства стали крупнейшими в мире экспортёрами капитала, но также активно инвестировали и в регионе Персидского залива. Правительства нефтегазовых арабских стран направили свои усилия на диверсификацию экономики и попытки найти альтернативные модели экономического развития. Предпринимаемые меры по развитию новых отраслей экономики способствовали ослаблению зависимости от конъюнктуры на рынке продажи углеводородного сырья. Первоначально основными инвесторами выступили королевские семьи монархий Персидского залива.

Авиакомпании арабских стран значительно моложе европейских или американских. Однако они совершили прорыв в сфере авиаперевозок за полвека. Крупнейшие узловые центры (или хабы) авиаперевозок в арабском мире – два аэропорта в Дубае и Дохе. Пассажиропоток аэропорта Дубая в 2016 г. – 83.7 млн человек (3-й показатель в мире); рост по сравнению с 2015 г. составил 7%. Департамент гражданской авиации этой страны планирует построить крупнейший аэропорт XXI в. и увеличить его пропускную способность до 100 млн пассажиров к 2025 г. [Newton, 2004, p. 21]. Ключевой параметр развития транспортных хабов⁴ в ОАЭ и Катаре – наличие сильного национального авиаперевозчика с разнообразным авиапарком. Речь идет о компаниях: Emirates, основанной в 1985 г. с базированием в Дубае (ОАЭ)⁵; Etihad Airways, основанной в 2003 г. с базированием в Абу-Даби (ОАЭ); Qatar Airways, учрежденной в 1993 г. и базирующейся в городе Доха (Катар).

³ Далее – долл.

⁴ Аэропорт-хаб или узловой аэропорт; работает по принципу «центр – периферия» (Hub-and-Spoke). Это – «пункт назначения, куда направляется некоторая часть пассажиров, чтобы сделать там промежуточную остановку и, сменив воздушное судно на другое той же авиакомпании или альянса авиакомпаний, продолжить свой полет в конечный пункт назначения, поскольку исходный пункт их вылета не связан прямым рейсом с целевой точкой» [Франк, Рубанов, 2012].

⁵ Компания Emirates совершила первый международный рейс в 1987 г. в Лондон, в 2005 г. – в Нью-Йорк. В

Однако развитие аэропортов-хабов в арабских странах изначально носило искусственный характер. Инвесторы (преимущественно королевские семьи) вкладывали значительные средства как в развитие аэропорта, так и в авиакомпанию – яркий пример компания Emirates и аэропорт Дубая – разумная альтернатива переполненным классическим пересадочным узлам Лондона или Парижа. Аэропорт Дубая привлекателен огромным авиапарком его главного авиаперевозчика – компании Emirates, низкими авиационными сборами и открытием новых направлений.

Показатели грузоперевозок дубайского аэропорта также значительны: 2.6 млн метрических т (5-е место в мире); рост по отношению к предыдущему году – 3.5 %. Аэропорт Катара пропустил 1.8 млн метрических т грузов (16-е место в мире), и этот показатель вырос на рекордные 20.8% в 2016 г. [*Airport Council International*, 2016(1–2)]. Пассажиропоток составил 37.3 млн чел. [*Hamad International Airport*, 2019].

По мере развития туристической сферы в число приоритетных направлений развития вошли такие сферы как пассажиро- и грузоперевозки, для чего требовались вложения в развитие соответствующей инфраструктуры. Монархии Персидского залива изначально обладали предпосылками для создания аэропортов-хабов на базе своих крупных авиаобъектов. Среди них выделим: центральное географическое положение; гарантированные доходы от продажи углеводородного сырья; доступность и привлекательность цен на топливо; авиакомпании с большим новым авиапарком и устойчивым финансовым положением. Приток туристов и паломников в арабские страны способствовал развитию авиаперевозок. Создание на территории арабских монархий Персидского залива двух крупных хабов воздушных перевозок положительно отразилось на увеличении притока туристов регулярными рейсами, в отличие от других туристических направлений Арабского мира (Египта и Туниса), где для доставки сезонно увеличенного числа туристов используют чартерные рейсы. Концентрация полетов на определенном месте расположения узлов уменьшает загрязнение окружающей среды, поскольку система «hubbing» снижает количество необходимых полетов. В случае использования аэропорта-хаба авиакомпания выстраивает свои маршрутные схемы таким образом, чтобы максимально использовать загрузку воздушного борта. Например, маршрутная схема перелета авиакомпании Emirates преимущественно будет проходить с пересадкой в Дубае, так как даже если этот город не является конечной точкой пункта назначения пассажира А, он полетит на рейсе, направляющемся непосредственно в ОАЭ, а затем присоединится к пассажирам, улетающим из Дубая, например, в Дели. И в одном, и в другом случае пассажир А способствовал полной загрузке борта. Такая схема позволяет повысить спрос на обоих рейсах и сократить количество незаполненных бортов, а также снизить стоимость перелета. Правда, окружающая среда места расположения аэропорта сталкивается с повышенным загрязнением выбросов и шума из-за концентрации воздушного и наземного трафика в этом конкретном аэропорту. Однако развитие авиаперевозок способствует повышению уровня занятости и развитию инфраструктуры, что соответствует ЦУР ООН.

РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ

Некоторую «конкуренцию», но также и «продолжение» для маршрутов авиаперевозок в этом регионе составляет традиционный для стран ССАГПЗ морской транспорт, который также получил сильный толчок к развитию в начале XXI в. Так, были модернизированы или построены «с нуля» порты ОАЭ: порт Рашид, находящийся в искусственно создан-

ной гавани в Дубае, который ежегодно обслуживает около 400 тыс. пассажиров, а также 70% импорта и реэкспорта; порт Абу-Даби – проектировался как грузовой, тем не менее увеличение числа туристов привело к перепрофилированию в пассажирский порт; порт Фуджейры, специализирующийся на грузоперевозках; порт Джебель-Али, Дубай, который включает в себя 67 причалов, протяженностью 15 км (всего в стране насчитывается 25 портовых зон). В Саудовской Аравии насчитывается 12 портов, крупнейшим из которых является порт Джидда. В Кувейте – 7 портовых зон, в Омане и Катаре – по 6 портов. В королевстве Бахрейн расположено три крупных порта: контейнерный терминал Бахрейн; морские порты – Мина Сульман и Ситра [Searates, 2020].

Сфера туризма, грузо- и пассажироперевозки в арабских странах, занимающие значительную часть в доходах арабских стран, имеют тенденцию к росту, а также способствуют интернационализации хозяйства. Транспортные узлы имеют мировое значение и открывают путь к диверсификации экономики. Диспропорции в распределении ресурсов (многие из них невозобновляемые) могут повлечь за собой кризис и дисбаланс в развитии. Интенсификация производственных мощностей – дополнительная нагрузка на экосистему арабского мира – может иметь серьезные последствия в будущем. Для предотвращения этих негативных последствий арабские страны вынуждены: искать новые подходы; использовать новые технологии; выстраивать принципиально новые экономические системы в целях достижения ЦУР в будущем. Монархии Персидского залива обладают на этом фоне значительными преимуществами, имея достаточные свободные финансовые ресурсы для воплощения в жизнь самых амбициозных планов в контексте перехода к УР и диверсификации экономики.

Другим фактором, определяющим рост этих взаимосвязанных сфер, стало увеличение мобильности местного населения, наравне с увеличением его численности и роста количества паломников к ключевым святыням Ислама. Вышеперечисленные факторы создали предпосылки для исключительно быстрого и стремительного роста аэропортов-хабов в Персидском заливе. И наконец, развитие транспорта в арабских монархиях Машрика является важным направлением политики по созданию новых рабочих мест, развитию инноваций и инфраструктуры – эти цели закреплены в национальных стратегиях этих стран в качестве приоритетного направления экономического развития в процессе перехода к УР.

Так, развитие авиа- и морских перевозок способствовало получению высоких показателей индекса ЦУР № 9 «Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям» в странах ССАГПЗ:

Таблица 1. Значения глобального индекса устойчивого развития и индекса ЦУР № 9 в странах ССАГПЗ (2017–2018 гг.)

Страна	2017		2018	
	Глобальный индекс устойчивого развития	Значение индекса ЦУР №9	Глобальный индекс устойчивого развития	Значение индекса ЦУР №9
Бахрейн	64.6	49.5	65.9	50.2
Кувейт	62.4	43.8	61.1	45.7
Оман	64.3	42.5	63.9	47.2
Катар	63.1	50.1	60.8	59.9
Саудовская Аравия	62.7	51.7	62.9	50.3
ОАЭ	66.0	61.8	69.2	64.7

Источник: Sachs et al., 2019.

Важно отметить, что в 2017 г. индекс составлялся среди 157 стран участниц, а уже в 2018 г. в рейтинге оценены около 180 стран и территорий, а также произошло совершенствование методики подсчета самого индекса. Тем не менее страны ССАГПЗ располагались в 2017 г. с 24-го по 49-е место в мировом рейтинге согласно Индексу ЦУР № 9 и с 24-го по 47-е место – в 2018 г. Лидером по значению Индекса ЦУР № 9 и Индекса устойчивого развития неизменно оставались ОАЭ.

КРИЗИС АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ

Нельзя не отметить уязвимость международного туризма в арабских государствах из-за угроз дестабилизации политической ситуации, а также распространения новых вирусных инфекций. Безопасность – ключевой критерий туристической отрасли. Эта область, характеризующаяся высокой способностью к восстановлению и/или росту в посткризисные периоды или даже после террористических актов⁶, тем не менее, претерпевает глубочайший кризис вследствие пандемии. Новые глобальные вызовы, «черные лебеди», неожиданно выплывшие зимой 2020 г. вследствие вспышки COVID-19 и снижения мировой экономической активности, сильной турбулентности на рынке энергоресурсов, приводят к прямым убыткам авиакомпаний, сокращению персонала и отмене совершенных ранее сделок по покупке новых воздушных судов.

Первые ограничительные меры авиасообщения арабских стран ССАГПЗ коснулись китайского направления в начале февраля 2020 г., затем последовало спешное полное прекращение международного авиасообщения. Индикатор текущего самолето-километража в мире в апреле 2020 г. составляет 12% от уровня прошлого года, что указывает на потери, которые несет авиационная отрасль. Так, компания Emirates занимала 3-е место в рейтинге пассажироперевозок и 2-е место в сфере грузоперевозок, ее показатели упали на 85–95% в апреле 2020 г. В этой связи, например, власти ОАЭ вынуждены были экстренно сокращать расходы и анонсировали снижение заработной платы сотрудников авиакомпаний и аэропортов в размере 25–50% с апреля по июнь 2020 г., за исключением сотрудников младшего уровня и топ-менеджмента авиакомпании Emirates: первые были освобождены от вынужденных мер по сокращению заработной платы, а вторые – полностью лишились заработной платы на три месяца. Эти меры были приняты с условием сохранения рабочих мест, а также предоставления государственной поддержки.

Пандемия COVID-19 изменила отношение к авиаперевозкам как таковым и вызвала в некотором смысле фобию выезда за границу. Фактически авиакомпании столкнулись как с проблемой обеспечения услуг пассажирам, успевшим ранее приобрести билеты, так и с неопределенностью относительно формирования спроса в будущем. Восстановление рынка авиаперевозок до прежних размеров тесно связано с объемами туристического потока, который (независимо от частичного возобновления авиасообщения арабских стран), находится на минимальных значениях. Это связано с ограничениями, вводимыми другими странами, из которых прибывали туристы, например, России или государств Европы. Согласно данным опроса IATA, 45% респондентов готовы рассмотреть решение о авиаперелетах спустя 1–2 месяца после снятия ограничений на перелеты, а 30% – только спустя 6 месяцев, в то время как 10% опрошенных не готовы совершать авиаперелеты еще в течение одного года [IATA, 2020]. Ограничения или даже полное закрытие авиационного пространства, отмена любых массовых, в том числе религиозных, мероприятий в ряде как арабских стран, так и других стран мира на 2–3 месяца уже очевидно приведут к ухудшению показателей авиационной отрасли исследуемых стран вследствие простоя мощностей аэропортов и портов по итогам 2020–21 гг.

⁶ Например, происшествие на побережье тунисского г. Сус в 2015 г. или катастрофа A321, летевшим рейсом Шарм-эш-Шейх – Санкт-Петербург, над Синайским полуостровом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Абрамова И.О. Ресурсный потенциал Африки: структура, параметры, значимость для мировой экономики и внутреннего развития. *Проблемы современной экономики*. 2013. № 3 (47). С. 155–161 [Abramova I.O. Africa's Resource Potential: Structure, Parameters, Significance for the World Economy and International Development. *Problems of Modern Economics*. 2013. No. 3. Pp. 155–161 (in Russian)].

Ближний Восток в меняющемся глобальном контексте: (Коллективная монография). Отв. ред. В.Г. Барановский, В.В. Наумкин. М.: ИВ РАН, 2018 [Middle East in Changed Global Context: (Collective monograph). Eds.: V.G. Baranovskiy, V.V. Naumkin. Moscow: IOS RAS, 2018 (in Russian)].

Франк Й., Рубанов Ю. О. Создание и развитие аэропорта-хаба: предпосылки и принципы. *Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике*. 2012. № 2 (39). С. 38–41 [Frank J., Rubanov YU. O. Creation and Development of a Hub Airport: Prerequisites and Principles. *Transport Rossiiskoi Federacii (Transport of the Russian Federation. Journal on science, practice and economy)*. 2012. No. 2. Pp. 38–41 (in Russian)].

Airport Council International. Cargo Traffic 2016 Final (Annual). 2016(1). <https://aci.aero/data-centre/annual-traffic-data/cargo/2016-final-summary/> (accessed: 4.12.2018).

Airport Council International. Passenger Traffic 2015 Final (Annual). 2016(2). <https://aci.aero/data-centre/annual-traffic-data/passengers/2015-final-summary> (accessed: 4.12.2018).

Hamad International Airport. Newsmedia. <https://dohahamadairport.com/media/record-373-million-passengers-welcomed-hamad-international-airport-2016> (accessed: 15.03.2019).

IATA. *Air Passenger Market Analysis*. 2020. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---mar-2020/> (accessed: 12.05.2020).

King Fahd International Airport. 2019. <http://the-saudi.net/kfia> (accessed: 12.12.2019).

Newton G. *Fraud*. Norwich: Airlines International, Issue 12/1, 2004.

Sachs J., Schmidt-Traub G., Kroll C., Lafortune G., Fuller G. *Sustainable Development Report 2019*. New York: Bertelsmann Stiftung and Sustainable Development Solutions Network, 2019.

Saudi Arabia Airports Information. 2019. <https://www.saudia.com/travel-with-saudia/Where-we-fly/Airports-Worldwide/Saudi-Arabia-Airports-Information> (accessed: 12.12.2019).

Searates. *DP World*. <https://www.searates.com/ru/maritime> (accessed: 1.04.2020).

The General Assembly, UN. 2015. Resolution 70/1 «Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development». https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R (accessed: 29.11.2019).

UNWTO. *Saudi Arabia: Country-specific: Basic Indicators (Compendium) 2013–2017*. 2018. <https://www.e-unwto.org/doi/suppl/10.5555/unwtotfb0682010020132017201809>. (accessed: 26.05.2019).

UNWTO. *World Tourism Barometer 2017*. 2017. http://mf.rmat.ru/wyswyg/file/2018%20news/UNWTO_Barom18_01_January_Statistical_Annex_ru.pdf (accessed: 25.02.2019).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

ИМАМКУЛИЕВА Эльмира Эльмановна – младший научный сотрудник Отдела экономических исследований Института востоковедения РАН, Москва, Россия.

Elmira E. IMAMKULIEVA, Junior Research Fellow, Department of Economic Research, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.