

ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ СОЗДАНИЯ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОГО ИНДУСТРИАЛЬНОГО КЛАСТЕРА В СРЕДИЗЕМНОМОРСКИХ ПРИБРЕЖНЫХ ВОДАХ ИЗРАИЛЯ

GEOSTRATEGIC PREREQUISITES FOR THE CREATION OF A MULTIFUNCTIONAL INDUSTRIAL CLUSTER IN THE MEDITERRANEAN COASTAL WATERS OF ISRAEL

Козлов Михаил

Ph.D. Директор Института интеграции и профессиональной адаптации, Нетания, Израиль.
E-mail: 19mike19k@gmail.com, tel.: +(972)527052460

Полинов Семен

Ph.D. Candidate, кафедра морских геонаук университета Хайфы. Научный сотрудник
Хайфского Исследовательского Центра Морской Политики и Стратегии.
Email: semion.polinov@gmail.com

Финкельштейн Борис

Ph.D. Эксперт Института интеграции и профессиональной адаптации, Нетания, Израиль.
Email: si200846fbg@gmail.com, tel: +(34)639571066

Kozlov Michail

Ph.D. Director of the Institute of integration and professional adaptation, Netanya, Israel
E-mail: 19mike19k@gmail.com, tel.: +(972)527052460

Polinov Semion.

Ph.D. Candidate the Department of Marine Geosciences University of Haifa. Research Fellow
Haifa Research Center for Maritime Policy & Strategy.
Email: semion.polinov@gmail.com

Fynkelshteyn Boris.

Ph.D. Expert of Institute integration and professional adaptation, Netanya, Israel.
Email: si200846fbg@gmail.com, tel: +(34)639571066

Аннотация. Рассматриваются особенности реализации многопрофильного форсайт-проекта индустриального и транспортно-логистического кластера, размещенного вдоль средиземноморского побережья Израиля. С учетом актуальности и важности такого крупного проекта для Израиля анализируется широкомасштабный инвестиционный вклад барона Ротшильда во всестороннее развитие Эрец-Исраэль. Делается вывод о том, что освоение такого национального ресурса как территориальное море изменит геополитическую структуру государства, его промышленность, коммуникации и размещение населения. Преимущественно с учетом этого следует рассматривать эффективность затрат на реализацию проекта, и рассчитывать окупаемость затрат с учетом многофакторных выгод будущего периода. При этом реализация проекта должна осуществляться поэтапно под постоянным долговременным контролем государственной структуры и на основании выработанной концепции освоения прибрежных вод и побережья.

Ключевые слова: Территориальное море, системный трансдисциплинарный подход, национальный форсайт-проект, новая реальность.

Abstract. The features of the implementation of the multidisciplinary foresight project of the industrial and transport- logistics cluster located along the Mediterranean coast of Israel are considered. Given the relevance and importance of such a major project for Israel, the large-scale investment contribution of Baron Rothschild to the comprehensive development of Eretz Israel is analyzed. It is concluded that the development of such a national resource as the territorial sea will change the geopolitical structure of the state, its industry, communications and population distribution. Mainly with this in mind, it is necessary to consider the cost-effectiveness of the project, and calculate the cost recovery taking into account the multifactorial benefits of the future period. Moreover, the project should be implemented in stages under the constant long-term control of the state structure and on the basis of the developed concept for the development of coastal waters and the coast.

Key words: Territorial sea, systemic transdisciplinary approach, the national foresight project, new reality.

Могущество Израиля будет прирастать морем.

Современный Израиль является молодым быстроразвивающимся государством, обладающим явными преимуществами в технологических инновациях, значительным экономическим и военным потенциалом. При этом, в отличии от многих развитых стран, развитию Израиля способствует рост его населения. По оценкам специалистов Института исследований национальной политики им. Самуэля Неамана при Технионе к 2050 году население Израиля увеличится до 18 миллионов жителей [1].

Однако такой рост населения при ограниченных ресурсных возможностях согласно теории технологического императива может привести в будущем к демографическому кризису и торможению социально-экономического развития. Эту ситуацию надо предвидеть и учитывать в национальных планах долгосрочного развития государства, обеспечивая привязку роста населения к расширению ресурсной базы, создавая таким образом социальные, экономические и экологические выгоды обществу и устойчивое будущее страны.

Для осуществления этого стране нужен национальный форсайт-проект, рассчитанный как минимум на 30 лет, в котором будут спрогнозированы основные требуемые для успешного развития позиции, определены пути и методы их достижения. При этом, стратегически важным становится освоение технологий проектирования будущего, и возможный горизонт прогнозирования будет определять ширину горизонта принятия решений. При составлении прогнозов следует учитывать гуманитарный тренд в развитии общества в духе наступающей постнеклассической рациональности [2], в котором, помимо рациональных приобретают все большее значение эмоциональные факторы и начинают доминировать субъектно-ориентированные отношения. А также то, что современные многосторонние крупные проекты неизбежно требуют отхода от традиционного междисциплинарного взаимодействия в нескольких областях знаний к широкому системному трансдисциплинарному подходу для их осуществления [3,4]. Также следует исходить из того, что будущее многовариантно, и в процессе развития возникают точки бифуркации, в которых при определении направления развития оказываются особенно важными субъективные моменты, случайности, моральные факторы, заявленные цели развития, социальная рефлексия и наличие стратегических субъектов [5]. Отсутствие тщательно проработанного, согласованного и имеющего широкую поддержку долгосрочного проекта может привести в перспективе к негативным последствиям.

С учетом рассмотренного выше, одной из важнейших составляющих национального форсайт-проекта может быть освоение морского пространства Израиля, имеющее для него стратегически важное значение. Осознавая это, в работе [6] Хайфского *Исследовательского Центра Морской Политики и Стратегии* говорится «Израилю необходимо принять идею о том, что Восточное Средиземноморье предоставляет стране дополнительную стратегическую глубину. Возможности и инфраструктуры для разработки этого подхода должны быть

изучены».

В морском пространстве Израиля выделяют три зоны: прибрежные воды (территориальное море) шириной 12 морских миль (примерно 22,2 км); прилегающая зона – полоса моря, находящаяся между 12 и 24 морскими милями от береговой линии и исключительная экономическая зона, которая простирается за пределы прибрежных вод до 110 морских миль на юге страны и 70 морских миль на севере.

При этом, на начальном этапе особое внимание, по-видимому, следует уделить освоения средиземноморских прибрежных вод Израиля, поскольку согласно Конвенции ООН по морскому праву, он обладает суверенитетом над своим территориальным морем. Такой суверенитет распространяется как на воздушное пространство над территориальным морем, так и на его дно и недра. На Средиземном море длина береговой линии Израиля, от сектора Газа до Ливана, составляет 195 км. Если учесть, что ширина самой густонаселенной части *Израиля – Приморской долины* соизмерима с шириной территориального моря, а в центре страны в некоторых местах ширина Израиля не превышает 15 км, то можно понять логичную обеспокоенность Шимона Переса неудобствами, которые связаны с узостью территории в центре страны, и оценить его заявление в 2007 году, что Израиль «должен инвестировать в море и растягивать нашу западную границу в этом направлении путем строительства искусственных островов» [7]. Фактическое увеличение территории при эффективном ее использовании даст существенный стимул социально-экономическому развитию Израиля, укреплению его обороноспособности и позволит заложить базу для дальнейшего освоения остальной части морского пространства в исключительной экономической зоне.

В докладе [8] на Междисциплинарной научной конференции «Проблемы освоения территориального моря Израиля», Нетания, 2018, были рассмотрены три основных взаимосвязанных фактора, мешающих освоению территориального моря: отсутствие постоянно действующей координирующей организации; недостаточная проработка законодательства, норм и правил по деятельности в прибрежной зоне; отсутствие отдельной долгосрочной концепции развития территориального моря и побережья, как составляющей стратегии развития всего морского пространства Израиля. Без решения этих проблем реализация локальных проектов по созданию искусственных островов и других сооружений в территориальном море, или на берегу будет нецелесообразной, так как без системного подхода такие сооружения могут стать в будущем серьезным препятствием гармоничного развития прибрежной зоны.

В [8] было также рассмотрено формирование долгосрочного концептуального проекта по созданию многопрофильного прибрежного кластера в средиземноморских прибрежных водах Израиля. В такой, представленный на рис. 1, кластер предлагается включить промышленные и жилые зоны на искусственных островах, жилой и оздоровительно-курортный комплекс вдоль берега, и расположенную между ними вдоль всего побережья многофункциональную интеллектуальную систему гидротехнических сооружений (интеллектуальную дамбу), выполняющую также транспортно-логистическую функцию, и объединяющую берег и искусственные острова.

В перспективе, результатом реализации такого проекта на социально-экономической карте Израиля может появиться трехслойная конгломерация. Центральный слой будет охватывать побережье с Приморской долиной и искусственные острова с жилыми поселениями и сопутствующей инфраструктурой в территориальном море. Осью будущей конгломерации и всей карты может стать расположенная вдоль всего берега транспортно-логистическая система. В этой жилой зоне будет проживать основная часть населения страны.

В отдаленной от берега за линию горизонта части территориального моря будет, в основном, формироваться слой с промышленными и другими необходимыми государству объектами. К этому слою следует добавить все предприятия и структуры, находящиеся в прилегающей и исключительной экономической зоне Израиля.

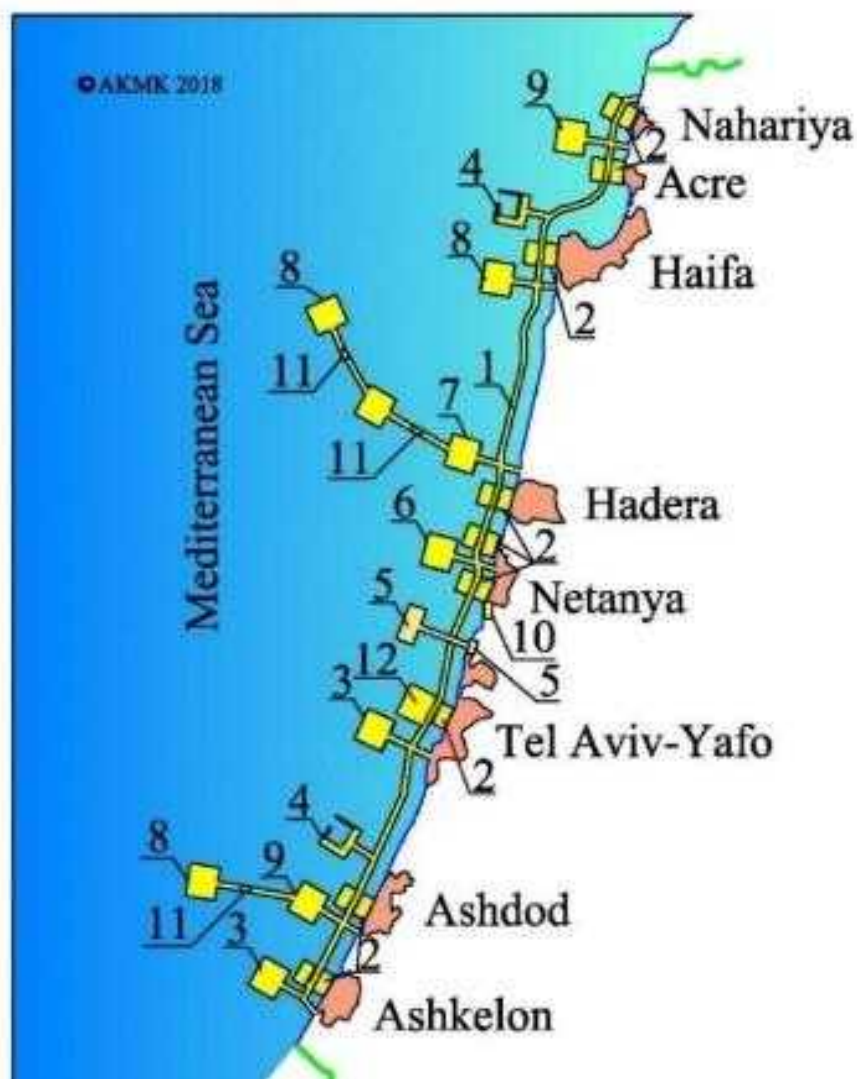


Рис.1. Структурная схема многопрофильного прибрежного кластера [8].

На рисунке: 1 – интеллектуальная дамба; 2 - морские бассейны; 3 - опреснительные заводы; 4 - морские глубоководные порты; 5 - международный аэропорт; 6 - энергетическая система; 7 – газовый терминал; 8 - технологические системы и службы; 9 - промпредприятия; 10 - реабилитационный медицинский центр, 11 – мост, 12 – жилой комплекс.

Еще одним слоем будет более отдаленная от берега сухопутная часть страны с социально-экономической структурой. Имеющиеся у этой части страны проблемы, связанные с нехваткой воды для развития сельского хозяйства, восстановления озера Кинерет и Мертвого моря могут быть решены за счет создания опреснительных предприятий на искусственных островах. Его формируемая ресурсная база также позволит ускорить обустройство пустынных областей.

Таким образом, в условиях нарастающего дефицита пригодной для жилья и производственной деятельности территории, формируется новая среда обитания, позволяющая на островах территориального моря и на побережье через 20-30 лет в центральном слое разместить большое количество жителей. Созданная в такой конфигурации конгломерация, по сути, новая реальность, позволит Израилю в целом поддерживать его население на уровне 25 миллионов, а также создаст условия для устойчивого развития государства на многие годы вперед и основательно укрепит его геостратегическое положение в мире.

Попутно созданию новой среды обитания будут решаться актуальные вопросы по повышению ее комфортности и улучшению экологической обстановки.

Как видим, перспективы освоения прибрежной зоны заманчивы. Это существенный ресурсный потенциал страны, позволяющий расширить ее зону обитания. С учетом геополитической ситуации вокруг Израиля, нужно как можно быстрее приступать к реализации необходимого для этого проекта. Однако, как было отмечено выше, для этого нужно, помимо концепции, иметь соответствующую законодательную базу, и постоянно действующую координирующую организацию. Используя терминологию Теории принятия решений такой координирующий всю деятельность в прибрежной зоне субъект можно назвать групповым лицом, принимающим решение (ЛПР). Без наличия такого ЛПР невозможно будет ни разработать долгосрочный форсайт-проект, ни пройти трудный, тернистый путь до его успешного завершения.

В качестве группового ЛПР, как отмечено в [8], может выступать госкомитет, действующий на долговременной постоянной основе, который будет мало зависеть от смены правительства и колебаний настроения в депутатском корпусе, и позволит осуществлять устойчивую реализацию стратегически важных для государства проектов. Один из создателей японского экономического чуда, лауреат Нобелевской премии по экономике, Василий Леонтьев особо подчеркивал необходимость постоянного государственного регулирования при реализации стратегически важных проектов. Необходимость в такой структуре для освоения морского пространства Израиля отмечена в [9,10,11].

Полезно углубиться немного в историю. В становлении нового израильского государства огромный вклад внес барон Эдмон де Ротшильд [12].

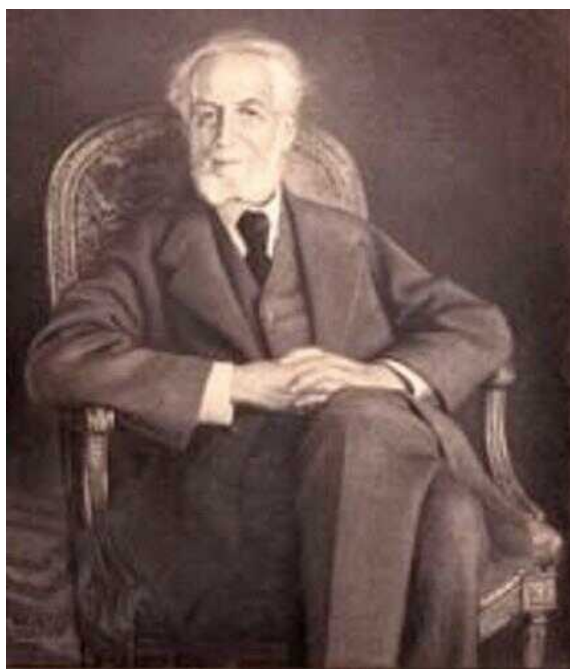


Рис. 2. Портрет барона Эдмонда Джеймс де-Ротшильда [12].

На протяжении многих лет он выступал в качестве ЛПР, начиная с создания и поддержки еврейских поселений в Эрец-Исраэль до формирования основ экономики и науки будущего государства. По сути, в основе его действий был долгосрочный форсайт-проект, который он вместе со своей командой неукоснительно и достаточно жестко реализовывал, при этом по мере нарастания ресурсной базы последовательно вносил необходимые тактические и стратегические дополнения и изменения. Результат таких целенаправленных в течение десятилетий усилий стало формирование экономической основы будущего государства Израиль.

Здесь надо особо отметить не просто складывавшийся, но весьма продуктивный союз рационального подхода ЛПР барона Ротшильда и пассионарного сионистского движения.

В современных условиях развития технологий и социально-экономических отношений от

Панамский канал также имеет чрезвычайно высокое геополитическое значение и оказал неоценимое влияние на развитие судоходства и экономики во всем мире. Так, например, благодаря Панамскому каналу морской путь из Нью-Йорка в Сан-Франциско сократился с 22,5 тыс. км до 9,5 тыс. км [16].

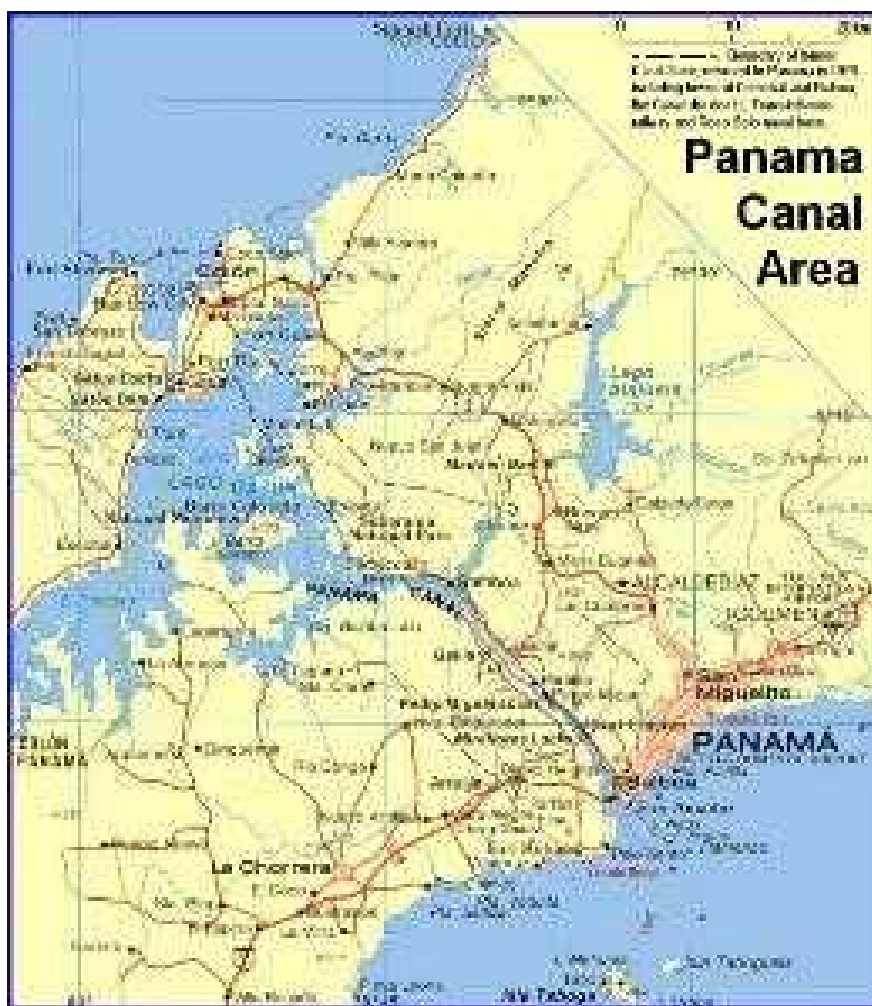


Рис.4. Панамский канал. [16].

Барон Ротшильд, наверное, не рассчитывал окупаемость затрат, вкладывая деньги в создание государства Израиль и многие из его окружения рассматривали это как заведомо безнадежное предприятие. Единственное, в качестве реального ЛПР, он контролировал и управлял эффективностью целевого использования средств, как, например, при спасении от банкротства нового еврейского поселения Ришон-ле-Цион. Теперь город Ришон-ле-Цион один из промышленных и торговых центров страны.

В данном случае, следует учитывать, что эффективность такого важного проекта будет усиливаться положительной обратной связью и может привести к изменению экономической и политической обстановке в нашем регионе. К принципиально выгодному масштабному долговременному проекту нельзя подходить с позиций скрупулезного экономического расчета, а надо постепенно его реализовывать, отработывая технологию и методику экономических расчетов.

Одним из источников финансирования многопрофильного прибрежного кластера в прибрежной зоне Израиля могут быть средства, направляемые государством на защиту берега от размыва морскими волнами и течениями в Средиземном море. А также, в силу комплексного экономического эффекта, это могут быть и целевые средства министерств: национальной инфраструктуры, энергетики и водоснабжения; экономики; транспорта; туризма и экологии. Поскольку развитие такого кластера в социально-экономических

интересах прибрежных городов то и они могут внести вклад в его создание. С учетом стратегически важного значения проекта для государства на его реализацию могут быть направлены те резервы валютных средств, которые целесообразно использовать для долгосрочного развития реальной экономики.

Значительную долю средств могут вложить инвесторы, готовые развивать курортный и туристический бизнес и крупные инвесторы, заинтересованные в перспективах промышленного развития территории прибрежной зоны.

При этом, для осуществления дальнейших проработок в этой области, государство Израиль должно четко определить налоговую политику в отношении комплексного проекта освоения территориального моря, с учетом его стратегического характера и значительной нагрузки на бюджет страны [10].

Помимо средств, направляемых государством, одним из источников финансирования и дополнительным доходом государства может стать продажа участков территориального моря всем гражданам и частным предприятиям Израиля, желающим принять участие в его освоении. Распределение таких участков моря и контроль по их освоению целесообразно осуществлять постоянно действующим ЛПП, координирующим все работы в прибрежной зоне и согласующим их со всеми государственными структурами.

Учитывая очень большие затраты на осуществление проекта, его следует разбить на этапы строительства с одновременной отработкой многочисленных новых технологий в процессе реализации.

В мире уже имеется практика создания искусственных архипелагов. Так на рис.5 представлена группа островов вдоль побережья ОАЭ общей площадью 60,35 км² [17].



Рис. 5. Пальмовые острова и архипелаги «Мир» и «Вселенная» в ОАЭ. В архипелаге «Мир» (The World) — около трехсот островов [17].

На Рис.6 представлен спутниковый снимок искусственного острова «Жемчужина Катара» [18], практически состоящего из группы островов, соединенных дорогой проложенной на дамбе.



Рис.6. Спутниковый снимок искусственного острова «Жемчужина Катара» [18].

Основная цель сооружения таких островов, это расширение территории для жилой застройки и туристического бизнеса.

Для Израиля такая цель явно недостаточна. Создание многофункционального индустриального кластера в средиземноморских прибрежных водах Израиля существенно расширит социально-экономическое пространство страны, повысит уровень безопасности Израиля, послужит как развитию различных секторов реальной экономики, так и стабилизации всей экономики в целом. Даст возможность вынести множество промышленных предприятий на искусственные острова, в том числе опреснительные заводы, энергетические и экологически вредные предприятия. Позволит развить транспортно-логистическую систему страны за счет строительства на искусственных островах международных аэропортов, системы морских портов, как крупных глубоководных портов, так и множество причалов для оптимизации системы перевозки грузов между Азией и Европой через Израиль [21], а также создания вдоль всего побережья скоростной транспортной артерии, разгружающий дороги на материке и соединяющий его с искусственными островами. Даст возможность решить демографическую проблему за счет строительства на искусственных островах комфортных поселений для большого количества людей. Создаст условия для всестороннего развития инфраструктуры прибрежных городов, значительно повысит скорость транспортного передвижения между ними и их логистику.

Позволит сформировать современную курортно-оздоровительную систему вдоль всего побережья, что привлечет в Израиль большое количество туристов и значительно увеличит туристический бизнес по множеству направлений.

Все это принесет казне Израиля сотни миллиардов шекелей и значительно скажется на его социально-экономическом развитии.

БИБЛИОГРАФИЯ

1.Yael Darel. Dystopian Vision // 98% of Israelis Will Live in Giant Apartment Towers by 2050, Report Finds. Haaretz. Nov 19, 2018.

2. Stepin, V.S. *Theoretical Knowledge* // Springer. 2005.
3. Лепский В. От монодисциплинарности к трансдисциплинарности в эволюции представлений об управлении // *Трансдисциплинарность в философии и науке: подходы, проблемы, перспективы* / Под ред. В. Бажанова, Р. В. Шольца. М.: Навигатор, 2015. С. 543–562.
4. Moki, V.S. (2019). Systems Transdisciplinary Approach in the General Classification of Scientific Approaches. *European Scientific Journal*. Vol. 15, no 19, ESJ July Edition, pp. 247-258. DOI: <http://dx.doi.org/10.19044/esj.2019.v15n19p247>
5. Малинецкий Г.Г. Проектирование будущего и междисциплинарные подходы // *Проектирование будущего. Проблемы цифровой реальности: труды 1-й Международной конференции*. — М.: ИПМ им. М.В.Келдыша, 2018. — С. 6-11.
6. Shaul Chorev. *Conclusions and Policy Recommendations* // *Maritime Strategic Evaluation for Israel 2017/18*. Chief editor: Professor Shaul Chorev. Haifa Research Center for Maritime Policy and Strategy. March 2018. P. 292-300.
7. Hillel Fendel H. Peres: Invest in the Sea, not Judea/Samaria - Israel National News www.israelnationalnews.com > 12.04.07.
8. Козлов А., Козлов М. О многофакторном подходе к освоению территориального моря Израиля / *The Concept for Development of the Mediterranean Coastal Waters of Israel*. 2019. С. 110-121. <http://hms.haifa.ac.il/index.php/he/publications-hebrew/176-the-eastern-mediterranean-in-the-new-era-of-major-power-competition-prospects-for-u-s-israeli-cooperationa-2>
9. מינהל התכנון - מדיניות למרחב הימי של ישראל - www.iplan.gov.il/Documents/Report_4.pdf
10. Финкельштейн Б. Освоение ресурсов шельфа Израиля – управленческий аспект. Сайт ИНАРН. 29.05.2018. israscience.wixsite.com/iiads
11. *A Model and Methodology for a Grand Maritime Strategy*. Submitted to the Haifa Research Center for Maritime Policy and Strategy at the University of Haifa by Rear Admiral (Res.) Oded Gour Lavie. June 2018.
12. Ротшильд барон Эдмон Джеймс де. <https://eleven.co.il> > land-of-israel > history-until-1948
13. Лепский В. Е. Методологический и философский анализ развития проблематики управления. – М.: Когито-Центр. 2019.
14. Суэцкому каналу 140 лет: история создания легенды XIX века. 17 нояб. 2009. <https://ria.ru>
15. William B. Fisher, Charles Gordon Smith. *Suez Canal*. <https://www.britannica.com> > topic > Suez-Canal
16. История строительства Панамского канала. June 13th, 2013. <https://masterok.livejournal.com/1056999.html>
17. Пальмовые острова. <https://ru.wikipedia.org> > wiki >
18. Pearl-Qatar, A Luxurious Artificial Island. 2.12.2014 <https://www.amusingplanet.com/.../pearl-qatar-luxurious-arti...>