

www.polpred.com

СОВЕТ ПО ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКЕ КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ДЕЛАМ
С УЧАСТИЕМ МИД РФ, ЖУРНАЛА «КОРИНФ» МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ

ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ

Редакция выражает благодарность представителям
российских и иностранных ведомств и компаний
за помощь в сборе и подготовке информации

Автор проекта ПОЛПРЕД, гл. редактор д.и.н. Г. Вачнадзе.

Над справочником работали: И. Ермаченков, Н. Кац, А. Комаров,

И. Кравченко, А. Кравцов, М. Кулабухова, К. Сальберг, Т. Стенина, Л. Тимофеева

Агентство "Бизнес-Пресс", 117049 Москва, Бол. Якиманка 35, стр. 1,

т/ф 238-6458, 238-9587, 238-2798, E-mail: b-press@rambler.ru, www.polpred.com

Отпечатано в ПИК ВИНТИ, 140010 Люберцы, Октябрьский пр-т 403

ЛР № 065260 от 02.07.97

В комплекте с данной книгой продается CD-Rom, на котором, помимо полного текста «Транспорта за рубежом», имеется уже распроданный в конце 2001 года экономический бестселлер «Транспортные связи России» Юрия Щербанина, директора департамента международных связей минтранса России, доктора экономических наук, профессора Дипакадемии МИД РФ.

На сайте www.polpred.com постоянно пополняется раздел «Транспорт за рубежом» (стоимость доступа на этот раздел – 38 долл. на 6 мес.)

ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ

Содержание

АВСТРИЯ	7	КИТАЙ	62	Транспорт-2000	117
АЗЕРБАЙДЖАН	8	Ж/д транспорт	62	Транспорт-1999	118
Морпорты	8	Авиация	63	США 2001-02гг.	119
АГЖД	10	Морфлот	63	Глобальные перевозки	119
Трубопроводы	12	Автопром	65	Морфлот	122
Каспий	13	Судостроение	66	Автоперевозки	124
ТРАСЕКА	16	Транспорт в Шанхае	67	Авиаперевозки	125
АЛБАНИЯ	17	КНДР	68	«Боинг»	126
АРГЕНТИНА	18	КОЛУМБИЯ	69	США 2000-01гг.	129
Транспорт-2000	18	РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ	71	Транспорт	129
Транспорт-1999	20	Судостроение	71	Автомобильные дороги	132
Аэропорты	20	Авиапром	73	Прогнозы	133
АРМЕНИЯ	21	КОСТА-РИКА	75	ТУРЦИЯ	134
БЕЛОРУССИЯ	22	КОТ-д'ИВУАР	75	УЗБЕКИСТАН	135
БОЛГАРИЯ	23	Морпорты	75	Транспорт	135
БРАЗИЛИЯ	23	КУБА	77	УКРАИНА	135
Судостроение	23	Транспорт-2000	77	Судостроение	135
Автомобилестроение	24	Транспорт-1999	78	УРУГВАЙ	136
Авиостроение	30	ЛАТВИЯ	81	Транспорт-2000	136
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ	33	Морпорты	81	Транспорт-1999	137
Транспорт-2000	33	ЛИТВА	88	ФИНЛЯНДИЯ	140
Транспорт-1999	35	Транспорт	88	Транспорт	140
Авиапром-2000	36	МАВРИТАНИЯ	90	Логистика	143
Авиапром-1999	37	МЕКСИКА	91	Судостроение	147
ГЕРМАНИЯ	40	Авиатехника	91	Транспортмаш	147
Транспорт-2000	40	Транспорт	93	ФРАНЦИЯ	150
Транспорт-1999	41	НИКАРАГУА	94	Мортранспорт	150
Авиапром-2000	43	Авиация	94	Автомобильные дороги	150
Авиапром-1999	44	Транспорт-2000	94	Авиапром	151
Судостроение-2000	45	ПАНАМА	97	Авиадвигатели	154
Судостроение-1999	46	Морпорты	97	Авиачартер	155
ДАНИЯ	47	Судоходство	98	Ле Бурже	156
Транспорт	47	Транспорт-2000	99	ЧИЛИ	157
Судостроение	49	Транспорт-1999	101	Мортранспорт	157
ЕГИПЕТ	50	ПЕРУ	102	Автотранспорт	158
Канал	50	Автотранспорт	102	Авиаперевозки	159
ИНДИЯ	52	Авиация	104	ШВЕЦИЯ	160
Морпорты	52	Грузоперевозки	105	Автопром	160
ИРАК	53	ПОРТУГАЛИЯ	106	Мортранспорт	163
ИРАН	54	Судостроение-2000	106	Эресун	163
Мортранспорт	54	Судостроение-1999	107	ЭСТОНИЯ	164
Транзит	55	Транспорт	108	ЮАР	166
ИСПАНИЯ	56	САУДОВСКАЯ АРАВИЯ	110	Морпорты	166
Морпорты	56	СЕЙШЕЛЫ	112	ЮГОСЛАВИЯ	170
Авиация	57	Морпорт	112	Инфраструктура	170
ИТАЛИЯ	57	СЕНЕГАЛ	113	ЯМАЙКА	171
Судостроение	57	СИРИЯ	114	ЯПОНИЯ	171
Авиапром	58	Транспорт-2000	114	Транспорт-2000	171
КАЗАХСТАН	59	Транспорт-1999	115	Транспорт-1998	172
Транспорт	59	СНГ	117	Судостроение	173
КАНАДА	60	Транспорт	117	СТАТИСТИКА	174
«Бомбардье»	60	СЛОВАКИЯ	117		

Транспорт за рубежом

АВСТРИЯ

На долю ж/д транспорта приходится 55% грузооборота основных видов транспорта, не считая автомобильного. Общая протяженность фед. железных дорог составляет свыше 6,2 тыс. км., из которых более 3,5 тыс. км. электрифицированы. Протяженность частных дорог составляет 600 км. Общее количество тягового состава фед. железных дорог — 1,5 тыс. ед., в т.ч. 720 электровозов и 465 тепловозов. Из 22 тыс. ед. подвижного состава гос. железных дорог 18 тыс. ед. составляют грузовые вагоны.

В 2000г. ж/д перевозки составили 78 млн.т. На перевозки во внутр. сообщении приходилось 36%, на обслуживание внешнеторг. грузооборота — 55%, а на транзитные перевозки — 19%.

Пассажиры ж/д перевозки в 2000г. составили 182 млн. чел. Ж/д транспорт Австрии в целом работает нерентабельно, в связи с убыточной эксплуатацией ж/д путей местного значения.

Протяженность фед. автодорог — 16 тыс.км., а дорог местного значения с асфальтовым покрытием — 30 тыс. км.

На конец 2000г., парк всех наземных нерельсовых транспортных средств насчитывал 6 млн.ед., в т.ч. 4 млн. легковых автомобилей, 319 тыс. грузовых автомашин и 9,8 тыс. автобусов. В 2000г. автотранспортом было перевезено 260 млн.т. грузов.

Большой поток транзитных грузовых автомобилей создает препятствия для движения по дорогам страны, особенно в летние месяцы, приводит к повреждениям их покрытий. Предпринимаются меры по переводу части транзитных грузопотоков с авто на ж/д транспорт.

Грузооборот речного транспорта Австрии в 2000г. составил 7,2 млн.т. Основными товарами, перевезенными речным транспортом в 2000г., были руды, продукция метпрома, нефть и нефтепродукты, твердое топливо. Перевозки пассажиров речным транспортом составили 509 тыс. чел.

В речном транспорте Австрии возрастает значение контейнерных перевозок по Дунаю. Кроме Вены, контейнерные терминалы имеются в Линце, Вельсе, Корнойбурге и др. городах.

Важное значение для Австрии имеют морские порты на севере и юге Европы; внешнеторг. грузы идут через Триест, Гамбург, Бремен, Роттердам, порты Польши.

В 2000г. в аэропортах Австрии было обслужено 14,3 млн. чел., без учета транзитных пассажиров, и обработано 124 тыс.т. грузов (без учета почтовых грузов), в т.ч. 2,9 тыс.т. транзитных. Загрузка авиалиний, в частности, авиакомпании «Аустриан Эйрлайнз»: в пассажироперевозках — 60%, в грузоперевозках — 50%.

Транспортировка грузов по трубопроводам в 2000г. составила 14 млрд. т./км. и 57 млн. т. Свыше 60% транспортируемых по трубопроводам грузов приходится на нефть и нефтепродукты и 40% — на природный газ.

Зальцбургский аэропорт. Длина ВПП — 2850 м, ширина — 45 м, общая площадь, используемая для стоянки самолетов, составляет 110 тыс.кв.м, име-

ется 6 дорожек для выруливания самолетов к месту взлета-посадки. Навигационные системы позволяют осуществлять посадку транспортных самолетов с помощью автопилота при минимальной скорости ветра до высоты 60 м, и видимости ВПП — 55м. Пожарные службы аэропорта оснащены в соответствии с инструкциями ИКАО (гл.7) и имеют в своем распоряжении: 7 автомобилей, включая средства для пожаротушения в объеме 45000л., один автомобиль — передвижной пункт управления — для координации действий аварийно-спасотрядов при пожаре и несколько спецмашин для проведения работ по эвакуации. Для обеспечения бесперебойного функционирования аэропорта в зимний период в наличии имеется 30 ед. спец. снегоуборочной техники и 3 автоподъемника для устранения оледенения самолетов с высотой выдвижения лифта до 21 м каждый.

Пропускная способность аэропорта составляет 1,3 млн.чел. в год. 2/3 всех пассажиров прибывает в Зальцбург чартерными рейсами. В зимний период это, преимущественно, гости из Скандинавии, Великобритании и стран Бенилюкс. Исследования, проведенные совместно с зальцбургским университетом, называют ориентировочную величину доходов в 5,7 млрд.шилл., которые получает экономика земли Зальцбург ежегодно в результате деятельности аэропорта.

Зальцбургский аэропорт является одним из важнейших авиатранспортных узлов Австрии, уступая по значимости лишь аэропорту «Швехат» в Вене. Расширяется сеть авиалиний, связывающая Зальцбург с крупнейшими воздушными портами во Франции, Португалии, Испании, Греции, Великобритании, Ирландии, Тунисе, Турции и Кипре. На протяжении нескольких лет, в период летнего сезона, осуществляется регулярное сообщение с Доминиканской республикой. Наибольшая интенсивность полетов отмечается на авиалинии Зальцбург-Афины. Заметно возросло число рейсов, прибывающих в Зальцбург из **России**, Польши, Эстонии и др. государств.

В нояб. 1999г. проведена реконструкция внутренней части аэровокзала. Открыто 6 торговых павильонов общей площадью 500 кв.м. Имеются 2 зала для проведения семинаров, вместимостью 20 чел. каждый, и один зал — для проведения переговоров или деловых встреч (40 чел.). В непосредственной близости от аэропорта расположено 1873 парковочных места для автомобилей, из них 970 — в подземном и двухъярусном гаражах.

Зальцбургский аэропорт — полукommerческое предприятие, 50% акций которого принадлежат государству, а остальные 50% распределены в равной пропорции между землей и городом Зальцбург. Уставной капитал составляет 300 млн. шилл. Численность работающих — 1000 чел.

Расположение зальцбургского аэропорта в непосредственной близости от центра города (всего 4 км.) является преимуществом для гостей, однако, создает для живущих в непосредственной близости от аэропорта жителей значит. неудобства.

На поддержание на должном уровне системы защиты от шума близлежащих к нему территорий затрачены 120 млн. шилл.

АЗЕРБАЙДЖАН

Морпорты

С о времен существования СССР на Каспийском море сложилась определенная специализация в системе портовых хозяйств по их назначению. За Астраханью была рыба — там находится бассейновое управление по рыболовству, искусственному разведению рыб и рыбоохране, крупнейшие институты по ихтиологии (в т.ч. единственный в мире Институт осетрового хозяйства), что собственно и определяло назначение Северо-Каспийского пароходства — рыболовецкий флот.

За Баку была нефть и все, связанное с ее транспортировкой: спец. порт и соответствующий флот. Здесь располагались объединение по добыче нефти и газа на море, а также Каспийское пароходство (Каспар).

После распада СССР Каспийское пароходство (Каспар — в Баку не изменили его названия) по-прежнему осуществляет перевозку основных на Каспии грузов.

Созданное в начале 90гг. Северо-Каспийское пароходство (Россия) имеет около 60 судов, в основном речных, которые ранее находились на балансе Астраханского управления флотом. Крупнотоннажные суда и паромы при разделе флота отошли к А.

Помимо судов СевКасПара, на Каспий все активнее стали выходить речные суда Волжского пароходства и его танкеры; работая на линии Туркменбаши-Махачкала, они уже вытеснили суда Каспара.

На Каспии также курсируют четыре иранских судна, закупленные в Болгарии. Иран планирует закупить еще некоторое количество судов и спустить на воду новые, строящиеся на собственном судостроительном заводе. Помимо этого, Иран имеет около 35 рыболовецких судов и закупает новые. Под иранским флагом плавают пока единственное «чисто пассажирское» судно «Мирза Кучук Хан». Последнее пассажирское судно Каспара — «Чанов» списано много лет назад.

Что касается других прикаспийских государств, то Туркменистан уже приобрел 4 универсальных сухогруза грузоподъемностью 3 тыс.т. каждый и намерен дальше развивать свое судоходство. **Казахстан, не имея своих судов, пользуется, в основном, услугами азерб. флота.** Разработана программа создания нац. флота Казахстана, предусматривающая приобретение на условиях лизинга судов типа «река-море» для транспортировки грузов не только в порты Каспия, но и, в перспективе, с выходом на Волгу.

Всего на Каспийском море плавают **800 судов разных стран**, и с каждым годом их число увеличивается.

Конкуренция на Каспии между пароходствами будет возрастать. Конкурентная борьба развернется и за само присутствие на каспийском побережье — развиваются и реконструируются морские порты: паромный комплекс в селе Оля (60 км. от Астрахани), после его ввода в строй начнется регулярное паромное сообщение на линиях Баку-Аст-

рахань и Туркменбаши-Астрахань; порт Туркменбаши (бывш. Красноводск) — в его реконструкции участвует своими инвестициями Узбекистан, не имеющий собственного выхода на Каспий; Казахстанский порт Актау — для транспортировки сырой нефти из месторождения Тенгиз.

Наиболее масштабны (по планам) перспективы реконструкции Бакинского порта: на первом этапе — восстановление двух ведущих терминалов (паромного и ген. грузов), создание современного контейнерного хозяйства; на втором этапе — реконструкция прилегающих к порту районов — для создания здесь парка большегрузных автомашин и сервисной системы паромов. Перспективы Бакпорта напрямую связаны с планами восстановления «**Великого шелкового пути**» (ТРАСЕКА), в котором Баку отведена значимая роль в обработке грузов по маршруту Азия-Европа. В порту будут построены современное высотное здание одной из иностр. компаний и пятизвездочный отель.

Каспийское пароходство — крупный судовладелец на Каспии. Моноотраслевое предприятие, в которое входят сухогрузный и наливной флоты и грузопассажирские морские паромы.

Каспар имеет 69 судов общим дедвейтом 324 тыс.т. Из них 34 танкера (один для перевозки воды) и 35 сухогрузов. В их числе — 8 морских железнодорожно-пассажирских судов-паромов, пять из которых обслуживают паромную переправу Баку-Туркменбаши («Академик Гасан Алиев» — назван в честь брата Гейдара Алиева, «Нахичевань» и «Профессор Гюль» — в грузопассажирском варианте); «А.» и «Академик М. Топчубашев» — грузовые), также два парома — «Меркури 1» и «Меркури 2» — работают в Черном море. Один паром «Дагестан» — в ремонте.

Помимо флота, в структуре Каспара имеются судоремонтное производственное объединение «Каспморсудоремонт», имеющее четыре судоремонтных завода (один из них — судоремонтно-строительный), бассейновое управление морских путей «Каспморпуть», выполняющее капитальные и ремонтные дноуглубительные работы, расстановку и обслуживание средств навигационного ограждения для безопасности плавания, создания новых морпутей и т.д. Имеется также центр. КБ, информ.-вычислит. центр, учебные, торг. и снабженческие организации.

Начиная с 60гг. суда Каспара через Волгу и систему Волго-Дона и Волго-Балта выходят в мировой океан. Под азербайджанским флагом плавают в различных морях 30 судов.

Средний возраст судов Каспара — 16 лет (танкерам 14-15 лет, сухогрузам 22-24). По мнению специалистов, только для замены устаревшего флота к 2005г. понадобится 30 судов, а в самое ближайшее — по крайней мере десять сухогрузов. Необходимы новые типы судов для нефтеперевозок.

В прошлые времена флот пароходства регулярно пополнялся — в 80гг.: 8 паромов (Югославия), 20 танкеров (Россия, Болгария, Румыния), 2 судна типа «Ро-Ро» (Польша), 2 сухогруза (Португалия), а в 90гг. был получен из России один сухогруз («Красное Сормово»).

Пароходство ведет переговоры с судостроителями Турции. Есть договоренность и даже составлен бизнес-план по строительству партий судов для Каспара на верфях Украины. Рассматривается

вариант строительства судов водоизмещением 2-3 тыс.т. и в самом Баку на заводе им. Вано Стурюа. На этом заводе, который специализируется на строительстве флота вспомогательного назначения, за последние сорок лет построено 320 маломерных судна 16 типов. Однако для решения всех этих вопросов необходимы фин. средства, которых ни у правительства, ни у самого пароходства нет. Рассчитывать на иноинвестиции в эту отрасль пока трудно, по крайней мере на ту ее часть, которая напрямую не связана с нефтедобычей. Имеющий 800 км. морской границы и считающий себя «морским» государством, А. до сих пор не имеет морского департамента (министерства и спец. ведомства), не создана и морская администрация. Функции этих структур исполняют частично Бакинский межд. порт и Каспар. Но если Бакпорт уже задействован в системе ТРАСЕКА и работает самостоятельно, то Каспар связано больше с гос. структурами власти, подписывая от имени А. те или иные межд. соглашения и представляя свою страну в Межд. морской ассоциации.

Бакинский межд. порт (Бакпорт) — один из старейших и крупных портов не только на Каспийском море. Управление порта учреждено в июне 1902г.

Во время нефтяного бума, в начале века Бакпорт занимал одно из первых мест в мире и первое место в России по объему перевозимых пассажиров и грузов. В 1902-12гг. грузооборот достигал 400 млн. пудов в год, и только в 1912г. было перевезено 158 тыс. пассажиров, что в 8 раз больше показателей нашего времени.

Роль Бакпорта в составе СССР упала по сравнению с периодом нефтяного бума, однако оставалась довольно высокой. Судами Каспара из Бакпорта осуществлялось 40% всех грузоперевозок на внутренних водах СССР. После распада Союза и старых эконом. связей в работе Бакпорта наступил резкий спад и при годовом грузообороте в 25 млн.т. (5 млн.т. — сухие и 20 млн.т. жидкие грузы) сокращение перевозок составило 75-80%. Эта ситуация не преодолена и в наст. вр. Однако с 1997г. отмечается некоторое оживление в связи с началом действия транспортного коридора ТРАСЕКА, активизацией нефтедобычи со стороны межд. консорциума, увеличения объемов перевозок туркменской и казахстанской нефти и открытием с нашей стороны для аз. судов порта Астрахань — суда и под рос. флагом стали чаще появляться в Бакпорте.

В основном порт занимается грузоперевозками и, в небольшом объеме, пассажирскими — с портом Туркменбаши (пассажирооборот — около 1000 чел./год) и с иранскими портами (500 чел./год). В перспективе — развитие пассажирского сообщения с Астраханью после введения в действие паромной переправы в селе Оля (под Астраханью).

Бакпорт имеет пять терминалов: ген. грузов, лесной, Апшеронский нефтяной, пассажирский и паромный.

Основной из них может обрабатывать все виды навалочных, насыпных и прочих грузов, а также обслуживать контейнерную систему грузопотоков (20 и 40 футовые контейнеры). Грузоподъемность 7 причалов этого терминала — 4 млн.т./год, объемы прямой грузообработки — 2 млн.т./год. Общая площадь всех складов — 100 тыс. кв. м., глубина причалов — 7 м. Тех. вооружение терминала состо-

ит из 18 порталных кранов с грузоподъемностью от 6 до 40 т., автопогрузчиков мощностью до 10 т., 100 ед. 20-футовых трейлеров «Морфлот» и прочего оборудования.

Лесной терминал не работает — в связи с поднятием уровня Каспия его причалы залиты. Этот терминал используется для открытого хранения и как парк для вагонов.

Апшеронский нефтяной терминал находится в 47 км. от центра Баку. Обработка сырой нефти и жидких нефтепродуктов осуществляется здесь на 4 причалах глубиной до 10 м. и общей мощностью 25 млн.т./год с прямым выходом на трубопровод ГНКАР и танкеры Каспара и России.

Продолжается модернизация двух терминалов — паромного (датская фирма Rambol, стоимость проекта 27 млн.долл.) и ген. грузов (германская фирма НРТИ, 22 млн.долл.). Оба проекта финансируются ЕБРР.

Рыбный флот представляет гос. концерн «Азербалыг», имеющий на своем балансе 102 судна (средние и малотоннажные рыболовецкие суда-сейнеры, суда рыбоохраны, транспортные суда и т.п.). 60% судов не выходят в море и стоят в ожидании ремонта. Из рыбодобывающих судов — 20 сейнеров (в начале 90гг. их было 26), в т.ч. вернувшееся из Астрахани после ремонта крупное судно, рассчитанное на обработку 400 т. рыбы с разделкой и хранением ее в холодильниках на борту.

Рыбный флот на Каспии в основном занимался промыслом кильки, так как официально существовал запрет на ловлю осетровых рыб в море (ее ловили только в устьях рек, куда она шла на нерест), из-за чего рыболовецкие суда получили свое прозвище «килькин флот». После распада Союза браконьерство и коррупция в рыбо-икорном бизнесе достигли таких масштабов и такой организованности, что получить данные, сколько фактически добывается рыбы (и какой), какими судами и кто этим занимается, — не представляется возможным. Естественно, что сейнеры «Азербалыг» ловят осетровых. Причем, в большей степени, у берегов Туркмении, где по экологическим причинам этой рыбы больше. Часть флота госконцерн сдал в аренду частным лицам и всевозможным частным структурам, занимающимся незаконным рыбным промыслом. «Разрешение» от местных боссов на такой промысел стоит (по неофиц. источникам) до 10 тыс.долл. в мес. на одно судно. По документам такие суда могут стоять на ремонте или вообще быть уже списаны, а фактически — плавают в море. На бумаге оно промышленно разрешенную законом кильку, а фактически — осетровых...

У рыбного флота есть и свой порт — Говсаны со своим складским и крановым хозяйством (шесть мощных кранов), холодильниками и рыбоконсервным заводом. Здесь же расположен и судоремонтный завод рыбконцерна с 800-тонным доком, способный ремонтировать 10-12 судов в год. Поднявшийся уровень Каспия затопил многие сооружения, и сейчас требуются большие фин. средства для реконструкции и рыбного порта и всего рыбного хозяйства. Есть договоренности о создании СП с турками, а также с швейцарской фирмой «Полмикс», о сдаче порта в долгосрочную аренду за 30 тыс.долл. в мес., с проведением ремонтно-восстановительных работ одной из немецких фирм.

Программы развития рыбного флота нет. Приватизационные процессы юридически закрепляют суда за рыбо-икорной мафией, которая сама теперь будет их ремонтировать и добывать осетров. 9 из 10 кг. икры, которая предлагается покупателям, являются контрабандными.

Нефтяной флот на Каспии — это спец. флот, созданный исключительно для обслуживания азербайджанской нефтедобычи.

После того как в 1949г. на Нефтяных Камнях был получен первый фонтан нефти была создана организация для развития морской нефтедобычи — «Азморнефть», и в ее составе было образовано Управление плавсредствами. В 1953г. это Управление было преобразовано в Управление «Каспнефтефлот». Эта организация была создана для обеспечения всех процессов нефтегазодобычи на континентальном шельфе, в т.ч. строительства морских оснований, эстакад в море, осуществления геологической и географической разведки, строительства нефтегазопроводов, ремонта их, обеспечения пожаробезопасности нефтедобычи, а также доставки морских нефтяников к месту работы.

В структуру Управления входят, помимо центрального аппарата, Южное и Апшеронское районные управления, судоремонтный завод, управление тех. обслуживания и ремонта флота. Управление имеет свою мореходную школу.

На балансе «Каспнефтефлота» на начало 1998г. состояло 316 судов. Из них — 28 с подъемными кранами, 24 разведочных, 11 буксировочных, 41 пассажирское, 5 по перевозке воды, 2 для перевозки метанола, 5 инженерно-геологических, 16 водолазных, 66 буксировочных катеров, 2 трубокладчика, 81 обслуживающий катер, 4 судна по сбору воды, 3 по сбору нефти с поверхности моря, 8 барж, 7 бункеровочных барж, 1 плавбаза, 2 крана, 13 пожарных судов.

Несмотря на то, что некоторые суда уже нуждаются в списании, **нефтефлот Каспия пока остается в ряду самых крупных нефтяных флотов мира.**

Крановый флот состоит из краново-монтажных судов с грузоподъемностью кранов от 25 т. до 2,5 тыс.т. Флагманом является судно «А.» постройки 1980г. (в ФРГ). Два судна катамаранного типа с площадью палубы 4 тыс. кв. метров и грузоподъемностью крана в 600 т. построены в 1987-88гг. в Финляндии.

Суда снабжения и буксирные суда, постройки 1977-90гг. в Финляндии, имеют мощности от 2 до 8 тыс.л.с. без ограничения района плавания. Для обеспечения перевозок пассажиров на Нефтяные Камни имеются два судна на 600 мест (постройка в Финляндии), а также постройки СССР — на 50 мест, Польши — на 70 и Югославии — на 66 мест.

Управление имеет также научно-исследовательское и уникальное на Каспии водолазное судно для подводных погружений до 300 метров.

Поскольку выход на большие глубины и строительство стационарных платформ требует транспортировки металлоконструкций больших параметров, в ФРГ была построена саморазгружающаяся баржа для перевозки блоков весом до 1,8 тыс.т.

Собственный судоремонтный завод Касморнефтефлота введен в эксплуатацию в 1955г. и способен до сих пор ремонтировать суда всех имеющихся у них типов. Завод имеет 3 плавучих дока: № 806 с подъемной силой 4500 т, длиной 102 м. и

шириной 20 м.; № 953 — 5000 т., 128 м. и 23 м. (соответственно), № 901 — 15000 т., 128 и 75 м.

ГНКАР владеет также пятью ППБу типа «Шельф» (глубина моря до 200 м., глубина скважин — до 6000 м.) и шестью СПБУ «Хазар» (глубина моря до 70 м., скважин — до 6500 м.).

АГЖД

Гос. предприятие «Азерб. гос. железная дорога» является полноправным юр. лицом. АГЖД имеет в своем подчинении и владении ряд дочерних компаний и осуществляет свое право на ведение почти всех видов коммерческой деятельности вплоть до членства в СП с инокапиталом. Гендиректор АГЖД подотчетен непосредственно Кабинету министров.

В своей структуре АГЖД имеет 17 служб, из которых 8 подчинены гендиректору (6 — адм. и 2 инспекции), три службы находятся в ведении региональных управляющих (Бакинский, Гянджинский и Нахичеванский регионы), а остальные 6 подчинены замам гендиректора, которые отвечают за определенные тех. и эксплуатационные функции.

Кадровый состав АГЖД составляет 28 тыс.чел., непосредственно работающих на железной дороге. Кроме того, около 12 тыс.чел. — наемные работники вспомогательных служб: ремонтные мастерские, стройорганизации, школы, больницы, кафе и т.д.

Сеть железных дорог А. включает в себя 2125 км. главных путей рос. типа (ширина 1520 м.), из которых 815 км. являются двухпутными и 1310 км. — однопутными. Из 1310 км. — 260 км. блокированы в результате войны с Арменией. Кроме того, имеется 1390 км. станционных и подъездных путей.

Сеть магистралей состоит из четырех межд. трасс (три из них электрифицированы на 3 тыс. вт), идущих в радиальных направлениях от Баку в четыре соседние республики.

Первая магистраль — от Баку до рос. границы (ст. Ялама) протяженностью в 206 км. С рос. стороны эта трасса проходит через Чечню, и в 1992-97гг. движение по ней было блокировано. С мая 1997г. эта магистраль работает на всем протяжении.

Вторая — Закавказская железная дорога (488 км.), идущая по направлению Баладжары (вблизи Баку)-Гянджа к грузинской границе в Беюк-Касике.

Третья — магистральная трасса на Армению, отходящая от Закавказской железной дороги в Аляте. На протяжении 40 км. по направлению в Нахичевань трасса проходит по территории Армении и в этой связи с 1993г. действует до станции Горадиз, имея 150 км. разрыва с Нахичеванским участком. Линия электрифицирована и частично двухпутная (до Османлы). Нахичеванский участок имеет выход на иранскую сеть железных дорог в Джульфе, что требует смены колесных пар с европейской шириной колеи.

Четвертая магистраль идет на юг от станции Новая Османлы (на Нахичеванской линии) до станции Астара на иранской границе. Эта линия имеет один путь и за исключением первых 17 км. не электрифицирована.

Имеются также ряд в целом коротких веток и сеть ж/д путей, проходящих по Апшеронскому полуострову.

Основной поток пассажирских и грузовых перевозок дальнего следования (75%) сосредоточен на Закавказской магистрали в направлении черноморских портов Грузии (Батуми и Поты). Эта магистраль имеет минимальный радиус 350 метров и уклон 1,2% с максимально расчетной скоростью 100 км/час для пассажирских и 80 км/час для грузовых поездов. Довольно удовлетворительно состояние путей, которые уложены, в основном, рельсами типа Р65 (т.е. вес 1 м. равен 65 кг.), а также Р60 и Р50 (на некоторых участках). Расчетный вес на осевую нагрузку составляет 23 т. Рельсы сварены в отрезки длиной 400 м. особым способом, предусматривающим растяжение. Частота шпал составляет 1840, а на кривых — 2000 шпал/км. Сами пути прокладываются на 30-35-сантиметровом основании из щебенки, которая поставляется из трех карьеров — в Шамкире, Кизилдже и в Бартосе.

На всем протяжении от Баку до грузинской границы Закавказская магистраль оснащена 737 стрелочными переездами, имеет 985 мостов и водопропускных труб, сооруженных еще в 1883-04гг.

Текущий ремонт всех ж/д путей осуществляют 16 дистанционных служб, из которых 7 занимают Закавказской магистралью. Хорошо оснащенная путевая ремонтная база имеется в Баладжары, где восемь ж/д кранов (конструкции Платова) используются для замены путей. В Салиани расположен рельсосварочный завод. Завода по пропитке шпал в А. нет, импортные шпалы из России поступают уже пропитанными.

Система связи и центральной блокировки (СЦБ) обслуживается 9 станциями (4 из них — на Закавказской магистрали) и представляет собой по протяженности 1645 км. автоматическую и на 480 км. полуавтоматическую блокировку с соответствующей цветовой системой (светофорами). Несмотря на то, что в последние годы качество техобслуживания определенно снизилось, состояние СЦБ в целом удовлетворительное и не налагает ограничения на движения поездов. Локомотивы оснащены средствами подвижной сигнализации, которая в комплекте с кабелем связи, проложенным по всей трассе, обеспечивает безопасность движения.

На всей Закавказской магистрали (как, впрочем, и на других направлениях) стоит оборудование рос. производства, установленное в 1961-88гг. На трассе имеется 30 переездов в одном уровне — 8 с автоматической сигнализацией, 11 — с электрическим шлагбаумом и 11 — с механическим управлением.

На середину 1998г. АГЖД располагала 252 локомотивами (электровозами), в основном, типа ВЛ-8 (мощность 3600 квт), несколькими ВЛ-11 (4600 квт) и тремя ВЛ-22/23 (5500 квт). Все локомотивы ВЛ-8 старше 25 лет. Большинство электровозов двухсекционные, по 4 оси на каждую секцию, изготовлены российскими предприятиями и по их стандартам. Размеры парка электротяги еще достаточны для текущих и прогнозируемых потребностей. Основная проблема АГЖД состоит в развитии ремонтной базы и обеспечении поставок запчастей (из России или из других стран СНГ).

Парк тепловозов состоит из 101 магистральных и 173 маневровых локомотивов. На практике они, по большей части, используются для маневровых работ и только 16 — для тяги на перегонах. Ряд теп-

ловозов сдается в аренду для работ на пром. предприятиях.

АГЖД имеет шесть локомотивных депо для проведения профилактических работ и текущего ремонта. Три из этих шести обслуживают Закавказскую магистраль. Оборудования для капремонта у АГЖД нет, т.к. требуются соответствующие мощные краны, и подобный ремонт до 1991г. проводился в Тбилиси или России.

По документам, на балансе АГЖД содержится порядка 24700 грузовых вагонов, однако 9000 из них не пригодны для использования. Производство грузовых вагонов отсутствует, поэтому АГЖД является чистым импортером этого вида подвижного состава. Парк состоит из тележечных вагонов с 4 осями, с тарой в 23 т. и нагрузкой до 55-60 т.

Расчетная годовая производительность грузового парка подвижного состава определена в 35 млн.т., что намного превышает текущий спрос. Возможности АГЖД в этом плане ограничиваются перевозками нефти. Около 1000 вагонов взяты в аренду у рос. железных дорог для фирмы «Шеврон», что эквивалентно годовой производительности в 3 млн.т. Средний вес грузовых составов составляет на сегодняшний день 2400 т.

АГЖД имеет пять вагонных депо, осуществляющих инспекцию состояния и ремонт грузового состава. Помимо этого, в ее распоряжении находится Бакинский вагоноремонтный завод, специализирующийся на вагонах-цистернах, промывочная станция в Баладжары, на которой промываются цистерны для смены перевозимого продукта и перед осуществлением ремонта. Вагоны проходят ремонт в депо раз в год или в полгода, в зависимости от их типа, а капремонт в цеху проводится с периодичностью от 8 лет (для открытых вагонов) до 17 лет для платформ. График ремонта составляется на базе нормативов, действующих в СНГ, и является обязательным для получения паспорта вагона, необходимого для пересечения межд. границ.

АГЖД владеет 844 пассажирскими вагонами на локомотивной тяге, из которых эксплуатируется лишь 284, остальные не задействованы из-за отсутствия спроса.

Средний возраст парка вагонов составляет 18 лет. Техобслуживание проводится в Бакинском вагонном депо по нормам графика Совета администрации железных дорог СНГ.

Что же касается текущих объемов перевозок по главным магистралям, то они находятся примерно на уровне 25% от объемов 1990г., когда было перевезено 92 млн.т.км. нетто и 15 млн. пассажиров (1827 млн. пас. км), из которых около 4 млн. пассажиров приходилось на маршруты дальнего следования.

Общий спад объемов ж/д перевозок, возникший в результате распада СССР, усугубился военным конфликтом с Арменией, что вызвало серьезные нарушения традиционно установившихся эконом. связей и маршрутов ж/д грузовых потоков. К 1995г. грузо- и пассажирооборот упали соответственно до 6 и 43% от уровня 1990г. С тех пор объем пассажирских перевозок снизился еще на 50%. Что касается грузоперевозок, то сейчас их оборот несколько оживился благодаря определенной активизации в нефтедобывающей отрасли. Так, в 1996г. объемы грузопотоков составили 4 млн., в 1997г. — уже 12, а в 1998г. — около 15 млн.т.км.

Трубопроводы

Оформировании транспортных потоков по доставке энергоресурсов Каспия через территорию А. Тема транспортировки энергетических ресурсов каспийского региона на мировые рынки является для А. центральной. А. не без оснований намерен играть ключевую роль в создаваемом с помощью своих стратегических партнеров регионе (США, Турция, Грузия) энергетического коридора Восток-Запад.

Хотя, как подчеркивают американцы, этот коридор не является единственным возможным путем выхода энергоресурсов Каспия, именно он получает сегодня практическое развитие. Тому способствуют и политика США в отношении Ирана, препятствующая прокладке любых трубопроводов через его территорию, а также А. и Турции, рассматривающих южное направление как наиболее конкурентоспособное для своих маршрутов.

Создание коридора Восток-Запад преследует цель избежать в максимальной степени прохождения нефтепроводов через Россию, не допустив тем самым усиления ее влияния в каспийском регионе.

Еще в окт. 1995г. руководящий комитет консорциума иностр. нефтяных компаний, начавших в соответствии с «контрактом века» разработку самых крупных азербайджанских морских месторождений «Азери», «Чираг» и «Гюнешли» (запасы около 600 млн.т.), утвердил для проекта так называемой «ранней нефти» концепцию двух трубопроводов. Один из них — «северный» Баку-Новороссийск, второй — «западный» Баку-грузинский порт Супса. Далее транспортировка нефти танкерами, в т.ч. и через Босфор. Очевидно, что выбор рос. маршрута был продиктован исключительно прагматическими соображениями. Требовались минимальные затраты (50 млн.долл.) на реконструкцию и самые короткие сроки (начало 1997г.) для ее осуществления. Западный же (грузинский) вариант по первоначальным расчетам стоил в пять раз дороже (250 млн.долл.), а ввод его в эксплуатацию предусматривался на конец 1998г. Мощности как того, так и другого трубопроводов должны были составить по 5 млн.т. в год.

Однако главный вопрос, который предстояло решить, заключался в определении маршрута основного экспортного трубопровода (ОЭТ) для доставки т.н. «большой» (или основной) азербайджанской нефти на мировые рынки. Данная проблема, начиная с момента подписания в сент. 1994г. «контракта века», оказалась втянутой в орбиту большой геополитики.

Формально решение о выборе маршрута ОЭТ должна принять Азерб. межд. операционная компания (АМОК), занимающаяся реализацией «контракта века». Официальная позиция АМОК предусматривает, что при решении данного вопроса первостепенную роль для заинтересованных компаний будет играть не полит. подоплека проблемы, а эконом. целесообразность инвестирования средств в строительство трубопровода в том или ином направлении. Из офиц. документов АМОК также следует, что выбор маршрута будет сделан, исходя из результатов проработки ТЭО по трем альтернативным направлениям: Баку-Супса, Баку-Джейхан и Баку-Новороссийск. Рассматривались и другие многочисленные предложения.

Однако США, Турция и А. совместными усилиями продвигают проект, которому они давно отдали предпочтение, а именно маршрут Баку-Джейхан, с возможным вовлечением в перекачку по нему казахстанской и туркменской нефти, в т.ч. с использованием подводных трубопроводов через Каспийское море в Баку.

В практическом плане прорабатывается только этот проект. Перед основными идеологами ОЭТ Баку-Джейхан стоит задача формирования консолидированных объемов нефти (вместе с Казахстаном и Туркменистаном), которые позволили бы сделать его рентабельным. В этой связи активизировались действия американцев по созданию транскаспийских трубопроводов из Казахстана и Туркменистана в Баку.

Определенную заинтересованность в них проявляет и Казахстан, вместе с компанией «Шеврон» разрабатывающий месторождение «Тенгиз» (СП «ТенгизШевройл», нефть которого транспортируется в Дюбендинский нефтеналивной терминал, а далее по железной дороге через А. до порта Батуми. Транспортировка осуществляется по двум направлениям: 1) цистернами по железной дороге до Батуми; 2) перекачивается по 300 мм. нефтепроводу Дюбенди-Дашгиль-Али Байрамлы с последующей транспортировкой по железной дороге до Батуми. Компания «Шеврон» в 1997г. осуществила транспортировку 700 тыс.т. казахстанской нефти через А., в 1998г. транспортировано 2,5 млн.т., в 1999г. — 5 млн.т. С целью увеличения объемов транспортировки нефти компания «Шеврон» ведет работы по реконструкции трубопровода Хашури-Батуми, к которому в будущем планируется подсоединить новый нефтепровод Баку-Хашури. Реализация этого проекта позволит ежегодно транспортировать через территории А. и Грузии дополнительно около 10 млн.т. нефти.

В результате переговоров казахстанской стороны с правительством А. и руководством АМОК достигнута договоренность о перекачке с 1999г. по Западному или по Северному трубопроводу около 2,5 млн.т. казахстанской нефти в год.

В ходе переговоров с руководством АМОК и ГНКАР казахстанская делегация рассмотрела возможности транспортировки нефти через Сангачальский терминал. Казахские компании, совместно с «Шевроном», готовы построить новый разгрузочный причал на этом терминале, который мог бы обслуживать танкеры с «тенгизской» нефтью. Ожидается, что между госнефтекомпанией Казахстана «Казахойл» и АМОК будет подписан контракт, предусматривающий транспортировку определенных объемов нефти по трубопроводу Баку-Супса.

Рассматривается проект подводного трубопровода Актау-Баку. Его эксплуатация станет коммерчески эффективной при транспортировке более 25 млн.т. нефти в год. Стоимость нефтепровода оценивается в 1 млрд.долл.

Неотъемлемой частью энергетического коридора Восток-Запад для транспортировки нефти и газа каспийского региона через А. в Турцию и далее на Запад, помимо нефтепровода Баку-Джейхан, должен стать и транскаспийский газопровод из Туркменистана через Баку в Турцию.

29 окт. 1998г. в Анкаре Туркменистан и Турция подписали Соглашение по осуществлению проекта строительства транскаспийского газопровода

Туркменистан-Турция-Европа и ежегодных поставках Турции 16 млрд. куб.м. природного газа. В перспективе объем поставок газа увеличится до 30 млрд. кубометров в год. Соглашение рассчитано на 30 лет. От Туркменбаши газопровод пройдет по дну Каспийского моря до Баку и далее – через территорию А. и Грузии до турецкого г. Эрзерум, где соединится с имеющейся сетью газопроводов Турции. Протяженность газопровода составит 2,4 тыс. км., объем инвестиций – 2,8 млрд.долл., срок реализации – 3г. Победителем тендера на разработку ТЭО этого проекта стала ам. компания «Энрон». Тендер проводился при поддержке США, выделивших на эти цели 750 тыс.долл. В дек. 1998г. в Ашхабаде подписано Соглашение между Туркменистаном и США о выделении Туркменистану для разработки ТЭО этого проекта доп. гранта в 595 тыс.долл.

О проектах транспортировки нефти по территории Грузии. Продолжается обсуждение проектов транспортировки нефти через территорию Грузии.

6 сент. 1999г. в Тбилиси было подписано соглашение между грузинской компанией «Геоинжинеринг» и ам. нефтяной корпорацией «Шеврон» о подготовке ТЭО проекта реконструкции нефтепровода Хашури-Батуми, находящегося в настоящее время на балансе гос. концерна «Грузнефтепродукты». По словам президента Гос. нефтяной компании Грузии Г. Чантурия, введение в эксплуатацию трубопровода Хашури-Батуми позволит транспортировать каспийскую нефть, добываемую на казахстанском месторождении «Тенгиз». Согласно предварит. оценкам, стоимость проекта оценивается в 70 млн.долл. В случае, если будет принято решение о проведении реконструкции Батумского НПЗ, его стоимость возрастет до 100 млн.долл. В конце сент. было начато гидростатическое тестирование нефтепровода, целью которого является определение рабочего давления, мощности и объема необходимых для восстановления нефтепровода работ.

«В частности, в настоящее время идет интенсивная работа над претворением в жизнь проекта нефтепровода Баку-Джейхан. США максимально приветствуют сотрудничество всех сторон в реализации данного проекта, чрезвычайно важного для региона». В заявлении министра энергетики США говорится, что США поддерживают этот проект, считают его коммерчески выгодным и готовы для этого предоставить содействие по линии Экспортно-импортного банка, корпорации США по страхованию частных инвестиций за рубежом, а также Агентства США по торговле и развитию.

По экологическим причинам Босфорский пролив не является долгосрочным решением для проблемы транспортировки каспийской нефти, и маршрут Баку-Джейхан является «наилучшей альтернативой» – с точки зрения США.

Что касается Грузии, то ее устраивает любое развитие ситуации, поскольку как проект транзита Баку-Джейхан, так и проект расширения уже существующего трубопровода Баку-Супса создают основу для расширения соответствующей инфраструктуры в прибрежной полосе Грузии. Президент Грузии Э. Шеварднадзе уже подписал указ о строительстве Супсинского морского порта, рассчитанного, в основном, на транспортировку нефтепродуктов. Предусмотрено также строительство пром. зоны. В нее войдут НПЗ, сортиро-

вочная ж/д станция, объекты энергетического и инженерного обеспечения, ж/д узел, обслуживающий ж/д паром.

Каспий

Судоходство. Каспийское море, представляющее собой величайший в мире замкнутый бессточный водоем, по существу является озером. Но вследствие значит. размеров и солёности воды этот водный бассейн с древнейших времен называется морем, хотя он и не имеет всех признаков моря, главным из которых является естественная связь с океаном.

Каспийское море вытянуто в меридиональном направлении почти на 630 миль и имеет среднюю ширину 175 миль. Оно лежит между параллелями 47°02' и 36°35' сев. шир. и меридианами 46°45' и 54°46' вост. долг. Наименьшая ширина моря по параллели 40°18' сев. шир. составляет 106 миль.

Размеры Каспийского моря зависят от изменений его уровня, который в свою очередь зависит главным образом от речного стока.

Плавание по Каспийскому морю особой трудности не представляет, за исключением мелководной сев. части районов, прилегающих к Бакинской бухте, а также к S и W от п-ова Челекен, где встречаются отмели, банки, большое количество свай и остатков буровых платформ.

Плавание вдали берегов обеспечивается радиотех. средствами навигационного оборудования. Ориентирами для плавания вблизи берегов могут служить горы, мысы, маяки и другие искусственные сооружения.

Азерб. часть побережья Каспийского моря очень разнообразна. Берег между г.г.Махачкала и Баку гористый. Вдоль него тянутся высокие Кавказские горы, которые местами приближаются почти вплотную к береговой линии. Узкая прибрежная полоса между вост. склонами Кавказских гор и берегом моря представляет собой равнину, прорезанную руслами многочисленных рек, наибольшей из которых является р.Самур. Южнее г.Дербент тянется лес, который помогает опознанию берега так как южнее параллели г.Хачмас растительность встречается местами. На Апшеронском п-ове растительность встречается главным образом на его сев. и северо-вост. берегах, где находятся сады и виноградники. Горы, расположенные на п-ове, лишены растительности.

От г.Баку до мыса Алят вдоль зап. берега тянутся юго-вост. отроги Кавказских гор, среди которых наиболее возвышенной и приметной является гора Бакинские Уши. Далее к югу горы постепенно отходят от берега на запад, уступая место широкой Куро-Араксинской низменности. Эта низменность представляет собой голую степь. Только в районе р.Кура, впадающей здесь в море, берег покрыт камышом. У г.Ленкорань горы вновь приближаются к берегу и тянутся вдоль него цепью, которая носит название Талышских гор.

Впадающие в море реки образуют огромное количество наносов, которые непрерывно отлагаются и наращивают дельты. Береговая линия Каспийского моря значительно меняется из-за периодических колебаний уровня воды. Зап. берег средней части моря до Апшеронского п-ва изрезан слабо, а берега Апшеронского п-ва образуют несколько приметных мысов, наиболее значительными из которых являются мыс Амбуранский и

Килиязинская Коса. В юж. берег Апшеронского п-ва вдается хорошо защищенная от сев. ветров бухта Бакинская. Заливы и бухты Каспийского моря в основном мелководны и доступны только для малых судов.

Острова Каспийского моря, как правило, небольшие и расположены группами вблизи берегов. Острова у вост. берега Апшеронского п-ова называются Апшеронским архипелагом и расположены на расстоянии до 22 миль от береговой линии. Наиболее гористым в архипелаге является о-в Нефтяные Камни. Некоторые о-ва Апшеронского архипелага образовались на месте существовавших ранее банок в результате падения уровня моря. В основном о-ва песчаные. Крупнейшими о-вами в Апшеронском архипелаге являются Жилой и Артема.

В юж. части моря, к югу от бухты Бакинская, тянется почти на 70 миль вдоль зап. берега цепь о-вов Бакинского архипелага. Наибольшими в архипелаге являются о-ва Булла, Глиняный, Свиной и Обливной. В этот же архипелаг входят о-ва Наргин, Плита, Вульф, Песчаный и Ханлар, лежащие на подходе к бухте Бакинская с СЕ.

Грунт дна преимущественно рыхлый. Преобладает ил различного цвета с примесью песка и ракушки. Илистые отложения занимают обширные глубоководные котловины в средней и юж. частях моря. Мощные отложения мягкого ила находятся в предустьевых районах, образованные наносами рек.

Земной магнетизм. Магнитная изученность района удовлетворительная. Магнитное склонение в Каспийском море изменяется от $4,1^\circ\text{E}$ на юге до $7,2^\circ\text{E}$ на севере. Направление изогон близко к широтному. Среднегодовое изменение магнитного склонения увеличивается от 0° на северо-востоке до $+0,01^\circ$ на юге.

Магнитные аномалии. В юго-зап. части Каспийского моря имеются аномальный пункт со значением $7,2^\circ\text{E}$ и аномальная область магнитного склонения (от 6°W до 13°E) в районе г.Астара.

Магнитные бури. Амплитуда суточных вариаций магнитного склонения составляет зимой 4-6', летом 10-12'; в годы минимума солнечной активности амплитуда не превышает 10', в годы максимума возрастает до 13-15'. Во время магнитных бурь амплитуда колебаний магнитного склонения может достигать 1,2' на юге и 1,4' на севере.

Особые физико-географические явления. В Каспийском море часто наблюдаются извержения грязевых вулканов. Грязевые вулканы располагаются главным образом на побережье юж. части моря и многочисленных о-вах и банках. Наибольшее количество грязевых вулканов находится в районе Бакинского архипелага. Здесь большинство банок и о-вов вулканического происхождения. Активная деятельность грязевых вулканов является причиной появления новых банок и о-вов, которые впоследствии размываются.

Вулканические извержения происходят периодически, но эти периоды для разных вулканов различны. Некоторые вулканы извергаются примерно через 60 лет, другие по несколько раз в течении последних 25-30 лет.

Обнаружить подводный вулкан можно лишь в том случае, если он чем-либо проявляет себя над поверхностью воды. Поэтому при плавании в местах вулканической деятельности, особенно в р-не Бакинского архипелага, нужно всегда учитывать

возможность появления новых банок или изменения глубин.

Гидрологическая характеристика.

а) Колебания уровня. В замкнутом и бесприливном Каспийском море наблюдаются многолетние, сезонные и сгонно-нагонные колебания уровня. В многолетнем ходе среднего уровня наблюдаются периоды с низким и высоким уровнем. Для годового хода уровня Каспийского моря характерны максимум в июне-авг. и минимум в дек.-фев. Годовая величина колебаний уровня 30-35 см., а в отдельные годы 55 см. Сгонно-нагонные колебания уровня вызваны ветрами и наблюдаются во всем море. Под воздействием сильных продолжительных ветров нагон воды может составлять 3 м. и сгон 2,6 м.

б) Течения в Каспийском море имеют сложный характер. Основными факторами, формирующими режим течений, являются: ветры, пространственная неоднородность поля плотности, конфигурация берегов и рельеф дна.

В районе Апшеронского п-ова течение, следующее из сев. части моря на СЕ, делится на две ветви. Главная из них огибает Апшеронский п-ов и идет на S до берегов Ирана. Другая ветвь поворачивает на E, пересекает море и сливается с потоком, идущим на NW со средней скоростью 0,5 уз. Скорость течения у западного берега в среднем 0,5-0,7 уз. Оно довольно устойчиво, однако сильные и продолжительные ветры могут менять скорость и направление течения.

Течение, идущее из средней части моря, огибает с востока о-в Жилой и следует на SW и S, образуя южнее Апшеронского п-ова местную антициклоническую циркуляцию. Средняя скорость течения 0,5 уз., но при совпадении направлений ветра и течений может достигать 2 уз.

в) Волнение. Каспийское море довольно спокойное, особенно в средней и южной частях, в которых течение всего года наблюдаются волны высотой 6 м. и более. Особенно беспокойным являются р-н о-ва Нефтяные Камни и р-н, расположенный к северо-западу от него. Здесь высота волн может достигать 12 м.

Основные данные портов, бухт, заливов, реально пригодных для стоянок судов. По географическому положению, величине и глубине бухта Бакинская является лучшей на Каспийском море. Она защищена от всех ветров, кроме южных, и служит хорошим укрытием для большого числа судов.

Бухта Бакинская вдается в южный берег Апшеронского п-ова между мысом Шихов ($40^\circ 18' \text{N}$, $49^\circ 50' \text{E}$) и находящимся в 6,2 мили к NE от него мысом Султан.

Берега ее гористы; на зап. берегу бухты, вблизи мыса Шихов, отроги гор подходят близко к морю. На сев. и северо-вост. берегах бухты горы несколько отступают от береговой линии; они становятся ниже, положе и у мыса Султан опускаются к морю невысокими и крутыми обрывами.

Растительный покров берегов бухты Бакинская состоит главным образом из насаждений в г.Баку и на склонах гор. Насаждения в парках и садах большую часть года сохраняют зеленую окраску. В бухте сооружен порт Баку. На склонах прибрежных гор расположен г.Баку.

Берега бухты Бакинская окаймлены отмелью с глубинами менее 5 м.; более мелким является ее зап. берег, у которого южнее Баиловской косы находится район с множеством буровых вышек, со-

единенных между собой эстакадами, и отдельно стоящих платформ, кустов свай, свай и столбов.

Вблизи берега вершины бухты в 1 миле к NW от оконечности Баиловской косы лежит о-в Каравансарай.

На подходе к бухте Бакинская с SE лежат о-ва Наргин, Плита, Вульф, Песчаный и Ханлар, входящие в Бакинский архипелаг. Эти о-ва, а также банки, расположенные вблизи них, частично защищают бухту от волнения и зыби с S и SE.

О-ва и опасности на подходах к бухте Бакинская с SE. О-ва Наргин, Плита, Вульф, Песчаный и Ханлар, образуют сев. группу Бакинского архипелага. Все о-ва сев. группы, за исключением о-ва Наргин, низкие, растительность на них скудная. К SE от о-ва Песчаный в южном направлении тянется несколько эстакад, здесь же имеется множество отдельно стоящих нефтяных вышек. О-ва лежат на отмели глубинами менее 5 м., проход между нимивозможен только для малых судов.

О-в Наргин расположен в 3,4 мили к E от мыса Шихов. Он является наибольшим из пяти о-вов, лежащих на подходе к бухте Бакинская с SE. Зап. часть о-ва холмистая, вост. — высокая. Сев. берег о-ва Наргин обрывистый, а южный на всем протяжении пологий, только от его средней части выступает обрывистый мыс.

У зап. и вост. оконечностей о-ва лежат надводные и подводные камни. При подходе к о-ву Наргин с S в туман надлежит чаще измерять глубины. Глубины менее 10 м. служат предупреждением о приближении к о-ву. Подходить к о-ву Наргин ближе чем на 3 кбт запрещается.

Затонувшие суда с частями над водой лежат у северного берега о-ва Наргин в 4,7 кбт к W от его вост. оконечности. Подводные препятствия находятся в 5,3 кбт к SW и в 3 кбт к SE от южной оконечности о-ва Наргин.

Банки. В 3,2 кбт к S и в 8,5 кбт к E от южной оконечности о-ва Наргин расположены банки с глубинами соответственно 4,2 и 3,6 м., а в 5,2 кбт SE — банка с глубиной 4,4 м.

Камень с глубиной 2 м. лежит в 3,9 кбт к ENE от южной оконечности о-ва Наргин.

Якорные места. Постановка на якорь у о-ва Наргин возможна у сев. берега и у зап. части южного берега. Глубины на якорных местах соответственно 7-8 и 6-10 м., грунт — ил и ракушка.

О-в Плита, плоский, скалистый, лежит в 9,3 кбт к ESE от вост. оконечности о-ва Наргин. На расстоянии до 1,7 кбт к W и SE от о-ва Плита имеются подводные и надводные камни. Банка с глубиной 2 м. лежит в 1,3 кбт к S от о-ва Плита. Подводное препятствие расположено в 1,9 мили к S от о-ва Плита.

О-в Вульф находится в 6,3 кбт к E от о-ва Плита, о-в Вульф низкий, местами покрытый скудной растительностью. На нем имеется несколько строений. Надводные сваи забиты в грунт на протяжении 5,4 кбт к SW от юго-вост. оконечности о-ва Вульф.

Банка Макарова с глубиной 3,4 м. лежит в 15,7 мили к SE от вост. оконечности о-ва Наргин. Банка Макарова представляет собой подводный грязевой вулкан, поэтому глубины на ней непостоянны. На банке наблюдаются выходы газа. Вследствие продолжающейся вулканической деятельности вблизи банки Макарова возможно образование новых банок.

О-в Песчаный находится в 9,6 кбт к NNE от сев.-вост. оконечности о-ва Вульф. На о-ве имеется поселок. С Апшеронским п-овом о-в соединен дамбой.

Камень с глубиной 0,5 м. расположен в проходе между о-вами Песчаный и Ханлар в 3,3 кбт к ESE от о-ва Песчаный. В 2,8 кбт к S от этого камня находится другой с глубиной 0,5 м.

О-в Ханлар низкий, покрыт скудной растительностью, лежит в 9 кбт к E от о-ва Песчаный. Глубины возле о-ва Ханлар 1-2 м.

Порт Баку. Крупнейший на Каспийском море, занимает акваторию бухты Бакинская. Он располагает хорошо оборудованными пристанями, находящимися у берега между Баиловской косой и мысом Султан. К основным пристаням через бухту ведут углубленные каналы.

Глубины и грунт. Наибольшие глубины на акватории порта Баку 10-11 м. находятся в южной ее части к NW от о-ва Наргин. В средней части акватории порта глубины 5-8 м.

Грунт в бухте преимущественно черный и серый ил, песок и ракушка.

Ветры. Господствующими ветрами в порту Баку являются ветры от NW, N и S. Штормовые ветры довольно часты. Это преимущественно ветры от NW, реже от S, SW и N. Сильные ветры от N известны здесь под названием бакинских нордов и отличаются большой силой и шквалистостью.

Туманы в порту наблюдаются чаще всего при южных ветрах и бывают очень густыми, особенно весной и зимой.

Колебания уровня в бухте Бакинская зависят от сгонов и нагонов воды, и при сильных сев. ветрах сгон воды может достигать 1,2 м относительно среднего уровня.

Вход судов в порт. А. Информация о подходе к порту Баку передается капитанами судов диспетчеру порта, капитану порта, службе по обслуживанию транспортного флота не позднее, чем за 24 часа до прибытия, либо с выходом из порта, и за 4 часа до подхода к границе внешнего рейда порта Баку следует уточнить время подхода.

Капитаны всех судов, прибывающих в порт Баку, в своей информации сообщают следующие данные: наименование судна и владельца; порт отправления (последний порт захода); длину судна (наибольшую); осадку судна носом и кормой; число пассажиров; название груза, количество груза; наименование грузополучателей; потребность в бункере, пресной воде, снабжении; заявку на портовые услуги.

Б. Приход судна в порт оформляется в течение 24 часов с момента прибытия в порт администрацией судна в инспекции портового надзора через представителя агентства «Инфлот» (т/ф 93-5132) с соблюдением пограничных, таможенных и санитарных формальностей.

Капитан иностр. судна вручает представителю агентства «Инфлот» для предъявления представителям гос. власти следующие документы: показания капитана, заполненные по фактическим данным судовой роли и списка пассажиров (2 экз); судовой патент; материальное свидетельство; межд. свидетельство о грузовой марке; свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции; свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению; свидетельство о безопасности грузового судна по телеграфной связи;

свидетельство о миним. составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна; дипломы и другие квалификационные свидетельства членов экипажа; судовое санитарное свидетельство; свидетельство о дератизации; межд. свидетельство о вакцинации; морскую санитарную декларацию; общую декларацию; грузовую декларацию; декларацию о личных вещах экипажа.

Капитан предъявляет таможенному учреждению также манифест, имеющиеся коносаменты и прочие документы на перевозку груза.

Вопросами снабжения и обеспечения иностр. судов в порту Баку занимается агентство «Трансмарин», тел. 93-9111, 98-8769, 98-2382, ф.98-8779.

В. Судно, не получившее разрешение на вход в порт, может встать на якорь в районе, ограниченном точками с координатами:

	Широта:	Долгота:
1.	40°30'7"N	50°15'0"E
2.	40°31'5"N	50°15'0"E
3.	40°31'5"N	50°16'1"E
4.	40°30'7"N	50°16'1"E

Г. Порядок пользования средствами радиосвязи в порту Баку. Судну при входе в порт, плавании и стоянке в портовых водах, выходе из порта запрещается использовать телеграфные и телефонные радиостанции, кроме УКВ-радиостанций.

Исключение составляют случаи: если судно находится в опасности или передает сообщение для предотвращения несчастия; при проводке судов во льдах; при наличии специального разрешения капитана порта; если судно оказывает помощь другим, терпящим бедствие судам.

При плавании на акватории Бакинского порта судно, имеющее УКВ-радиостанцию, должно держать ее включенной на прием на 67 канале для связи с СУДС (Служба управления движением судов).

Связь между судами на акватории Бакинского порта осуществляется на 6 или 9 каналах УКВ-радиостанций.

Связь судов с администрацией порта, паромодства, городом осуществляется на 1 канале УКВ-радиостанций (позывной «Баку-1») круглосуточно, по телефонам 23-73 и 38-29 (Бакпорт) и на 26 канале (позывной «Баку-4») только в дневное время и телефонам 27-01 и 37-49 (Бакпорт).

Категорически запрещается по каналу УКВ-радиосвязи, установленному для регулирования движения судов, вести любые другие переговоры. Работу радиостанций судов, находящихся в портовых водах, контролируют береговые посты радионаблюдения.

ТРАСЕКА

Программа ТРАСЕКА в Баку рассматривается как один из важных путей расширения сотрудничества с ЕС и, прежде всего — через призму получения фин. помощи от ЕС в реализации ряда конкретных проектов развития транспортной инфраструктуры, сети трубопроводов и продвижения коммуникационных проектов.

А. было поддержано решение, принятое в мае 1993г. на конференции в Брюсселе, об инвестиционно-тех. содействии развитию транспортного пути от Европы до Центр. Азии через Кавказ с пересечением Черного и Каспийского морей, соответствующее глобальной стратегии ЕС по поддержанию полит. и эконом. независимости республик бывшего СССР.

Учитывая значение А. с точки зрения его ключевой роли в регионе в разработке и транспортировке каспийских энергоресурсов, в столице республики в сент. 1998г. была проведена представит. межд. конференция «Восстановление исторического Шелкового пути», в ходе которой подписано «Основное многостороннее соглашение о межд. транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия». Согласно ему были образованы межгос. комиссия и ее рабочий орган — постоянный секретариат со штаб-квартирой в Баку.

В рамках программы осуществляются 28 проектов по оказанию тех. помощи на 40 млн. евро и 12 инвест. восстановительных проектов (49 млн. евро). К их финансированию активно подключаются межд. фин. институты и частные инвесторы. ЕБРР дал обязательства инвестировать проекты по реконструкции портов, железных и автодорог на 297 млн. евро, ВБ — 53,5 млн. евро.

Начиная с 1996г. А. на развитие Бакинского межд. торг. морпорта (на разработку проектов реконструкции паромного терминала и грузового района, строительство и оборудование контейнерной площадки, приобретение новой погрузочно-разгрузочной техники, офисного оборудования) получил 5,1 млн. евро. Ожидается выделение порту кредита ЕБРР в 19 млн. евро на реализацию проекта реконструкции паромного комплекса.

На азерб. железной дороге реализован ряд проектов по прогнозированию, инфраструктуре, подвижному составу, интермодальным перевозкам, разработаны ТЭО реконструкции основных ж/д путей на 5 млн. евро. В связи с увеличением объема перевозимой через территорию А. казахстанской сырой нефти были восстановлены Пойлинский ж/д мост (2,1 млн.долл.), мосты в Товузе (0,43 млн.долл.) и Шорсу (0,57 млн. евро), Азерб. гос. железной дороге поставлено котельное оборудование для промывки-пропарки вагонов на 0,6 млн. евро.

Проводятся работы по прокладке закавказской ж/д оптоволоконной системы связи и сигнализации (15 млн. евро) на участке Батуми-Беюк-Кясик-Баку.

В рамках программы развития автодорог, финансируемой ЕБРР (одобрено выделение 59,5 млн. евро) и ВБ (53,5 млн. евро), восстановлен автодорожный Красный мост (на границе А. с Грузией), внедрена система контроля за дорожным покрытием, обслуживанием дорог, разработано ТЭО реконструкции автодороги Аляты-Казимагомед.

Реализация проектов в 1998-2000 гг. показала, что почти во всех странах, участвующих в данной программе, в связи с отсутствием единой законодат. базы проявляется несистемный и несогласованный подход к концепции межд. транзитных перевозок в целом. Проводимая разными гос. органами несбалансированная и неадекватная тарифная политика, несовершенство адм. процедур при пересечении погран. переходов, необоснованно высокие доп. сборы, транзитные тамож. налоги, и самое главное — неформальные платежи приводят к повышению себестоимости перевозок, что в конечном счете сказывается на конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА.

Убедительным примером разбалансированного подхода к идеям развития коридора является обслуживание на ж/д паромных терминалах. Если в Баку в переводе на вагон весь сервисный пакет

стоит 75 долл., то в Ильичевске и Туркменбаши равнозначные услуги уже обходятся в 125 долл., а в Потти они возрастают до 360–380 долл.

Визит в регион в фев. 2001г. делегации ЕС во главе с действующим пред. (мининдел Швеции) А.Линд стал реальным подтверждением стремления европейских структур усилить здесь свое влияние. В Баку ЕСовцы приняли участие в церемонии открытия офиса постоянного секретариата ТРАСЕКА.

Итоги визита продемонстрировали готовность ЕС и дальше наращивать финансирование конкретных проектов, в частности, выделить 25 млн. евро на строительство трубопроводов в рамках программы ТРАСЕКА; проводилась идея о целесообразности налаживания регионального эконом. сотрудничества в Закавказье, которое создаст необходимые предпосылки для скорейшего урегулирования существующих здесь конфликтов. Наращивание финансирования в рамках продвигаемых ЕС программ, и в частности по линии ТРАСЕКА, объясняется желанием обеспечить европейский рынок альтернативным источником энергоресурсов и снизить зависимость от рос. транспортных коридоров и маршрутов поставок нефти и газа в Европу.

АЛБАНИЯ

Транспортные средства в РА приватизированы. По объемам перевозки грузов доминирует автотранспорт, затем авиа- и ж/д. При этом ж/д транспорт смог нарастить объемы грузовых перевозок по сравнению с 1998г., в отличие от других видов, снизивших объемы транспортировки. Противоположные положение дел наблюдаются при перевозках пассажиров. Следует отметить заметный рост объемов переработки грузов в морпортах, что свидетельствует об активизации деятельности портов в 1999г.

Развитие транспорта РА предусматривается, главным образом, в рамках трансбалканского коридора №8, начинающегося от порта Дуррес и проходящего через Тирану до Кефасана (албанско-македонская граница), далее соединяющего столицы Македонии и Болгарии, и в Варне (Болгария) разветвляющегося в нескольких направлениях. Коридор №8 включает все вышеуказанные виды транспорта. На территории Албании часть коридора №8 представляет коридор Восток-Запад (247 км.). Автомобильный и воздушный транспорт в РА получили наибольшее развитие, в то время как обычно экономически наиболее эффективными является морской и ж/д транспорт.

Выполненный албанскими специалистами анализ реализации выделенных для развития транспортной инфраструктуры средств показал, что инвестиции не были полностью освоены в 1999г. Особенно это относится к средствам, выделенным из внутренних источников (по итогам 9 мес. 1999г. выполнение составило 77,8% от плана этого периода). Отстает также реализация иноинвестиций, что негативно отразилось на производственных и фин. показателях данного сектора экономики в целом.

Автомобильная сеть протяженностью 18 тыс. км. представлена тремя категориями дорог: 7800км — главные дороги, соединяющие основные города с пром. и с/х центрами; 8200 км. — вто-

ростепенные дороги, соединяющие районные центры с населенными пунктами, 1900 км. — дороги обслуживающие горнорудные и другие пром. производства. Работы по реконструкции и расширению, а также строительству новых участков главных дорог и развитие сети районных дорог находятся в центре внимания албанского руководства.

При наличии большого количества автотранспортных средств в РА отмечается неудовлетворительное состояние автодорог (асфальтовое покрытие на главных дорогах имеется лишь на 40% их общей длины).

Сооружение транспортных коридоров Восток-Запад и Север-Юг преследует цель соединения Албании с сетью европейских стран.

В рамках коридора Восток-Запад инофирмами в счет выделенных РА кредитных средств строится ряд автодорожных участников (Дуррес-Рогожин, Рогожин-Эльбасан, Либрасан-Чукес, Чукес-Кафасан, Поградец-Капштица), но ни один участок до сих пор полностью не завершен, ранее согласованные графики строительства не выдерживаются.

Аналогичное положение с сооружением участков коридора Север-Юг (430 км.), начало которого находится во Влере и окончание в Хани Хотит (граница с Черногорией). В стадии строительства автодорожные участки: Милет-Лежа, Мамурас-Милет, Фуш Круя-Мамурас, Вора-Сукф, Рогожин-Люшня и др. Строительство некоторых участков еще не обеспечено финансированием.

Для соединения Албании с Косово (Югославия) и далее с сетью автострад, проходящих через Сербию, Македонию, Венгрию, Румынии и далее до России албанским правительством в 1999г. предложено строительство коридора №3, включая албанский участок: Дуррес-Решен-Кукес-Морин (граница с Косово). Стоимость проекта — 421 млн.долл., часть которого (Кукес-Морин) финансируется ам. стороной.

Кроме вышеуказанных участков главных автодорог заново строится и реконструируется 950 км. сельских автодорог. Для существующих дорог в районе предусматривается восстановление и асфальтирование 50% их протяженности.

Проводится работа и по развитию производственных возможностей морпортов.

Порт Дуррес (начало 8 коридора), расположенный в 40 км. на запад от Тираны, является ведущим портом страны. Он принимает суда водоизмещением до 25 тыс.т., обработке в 1999г. подверглось 1344 судна, в т.ч. 273 военных. С доставкой гум. грузов в период косовского кризиса импорт через порт Дуррес в 14 раз превысил экспорт. Первое место среди ввозимых в страну через порт товаров занимает цемент, затем продтовары (пшеница, мука, сахар, рис и др.). Вывозятся через порт, главным образом, хромовые руды и продукты их переработки. Транспортировка грузов морским путем осуществляется, в основном, морсудами других стран, так как албанские морские транспортные средства находятся в неработоспособном состоянии из-за высокой степени износа и длительного срока их эксплуатации.

Реконструкция портов Дурреса и Влеры является срочным приоритетом правительства. Первая фаза программы развития порта Дуррес уже завершена. Общий объем намеченных для порта кре-

дитных средств составляет 45 млн.долл. (МБРР, ФАРЕ, ЕИБ), в т.ч. наибольшее участие в финансировании принимает МБРР (25 млн.долл.), из которых 10 млн.долл. предусматриваются для строительства нового пассажирского паромного терминала. Работы выполняются иносфирмами, начало которым было положено в конце 1998г. и должны быть завершены в 2000г. (первый этап). Второй этап включает сооружение здания терминала и инфраструктуру.

Порт Влера – второй по величине морпорт Албании на юге страны (90 км. южнее Дурреса). Развитие порта финансируется ЕС в объеме 4,8 млн.долл. Планируется реконструкция порта и строительство нового терминала, который будет принимать суда водоизмещением 25 тыс.т., пассажирские паромы и другие транспортные средства. Ставится задача превращения этого объекта в морской торговый порт со 100% гос. капиталом. Другим направлением развития станет перевозка туристов, что связано с реализацией программы развития туризма в РА.

В авг. 1999г. состоялось торжественное открытие начала работ первого этапа (углубление порта и строительство нового причала). Работы выполняются иносфирмами со сроком в 12 мес. Второй этап должен начаться в 2000г, финансирование со стороны ФАРЕ обеспечено частично, албанское правительство обратилось с просьбой о дофинансировании проекта к Италии. Выполнение всех работ в порту Влера, предусматривается в 5 этапов, общая их стоимость составляет 31 млн.экю.

Порты в Шеньгине и Саранде не играют существенной роли в объемах общего морского грузооборота страны. Однако намечается в дальнейшем провести работу по повышению значимости порта Шеньгин с выполнением соответствующих работ по его развитию. Порт Саранда, с учетом географического положения и климатических условий, предполагается развивать в туристических целях. Разрабатывается план реконструкции этого порта.

Важное значение придается и реконструкции железных дорог РА. Значит. их часть – 450 км. (т.е. более половины общей протяженности, составляющей 720 км.) находится в состоянии близкому к кризисному. На протяжении последних десяти лет в железные дороги РА не осуществлялись никакие инвестиции, за исключением итал., на основе которых в 1999г. были завершены работы по реконструкции участка Тирана-Дуррес.

По оценке Минтранса РА для восстановления албанской ж/д сети для соединения с Македонией (Дуррес-Кефасан) необходимы инвестиции в 280 млн.долл. для восстановительных работ, в т.ч. для срочных работ (освещение туннелей, реконструкция мостов, улучшение телефонной связи между вокзалами, замена рельсов). Все работы предполагается выполнить в течение 3-5 лет в три этапа.

В рамках программы «Инициатива для развития Юж. Балкан» (инициатива Клинтона) предполагается выделение Албании ам. стороной 120 млн.долл. для реконструкции железной дороги Дуррес-Кефасан, являющейся звеном транспортного коридора №8. Однако средства начнут предоставляться после доп. детальных исследований.

Австрийская сторона намерена оказать фин. помощь для восстановления ж/д участка Дурреса-Хани Хотит (граница с Черногорией) и предложила, как первую часть помощи, 7 млн.долл.

Планируется строительство ж/д участка Лин – Струга (Македония, 2,8 км) в рамках «Пакта стабильности для ЮВЕ», стоимость строительства составляет 5 млн.долл.

В 1999г. перевезено пассажиров в 2 раза больше по сравнению с 1998г. При этом рост пассажирских перевозок отмечается, как совместными, так и иносфирмами. Объем перевозки грузов находится, примерно, на одном уровне, причем превалирует объем ввезенных в страну грузов по сравнению с вывезенными, что объясняется значит. превышением импорта над экспортом в общей объеме товарооборота.

Авиатранспорт в РА имел существенное развитие после 1990г. Осуществляют полеты такие иностр. компании как «Алиталия», «Свисэр», «Аустриан эрлайнз», «Малев», «Олимпик», «Адриа», «Хемус эйр» (Болгария), «Люфтганза», «Туркиш эйр» и 2 совместные с Албанской стороной компании («Ада эйр» и «Албаниан эрлайнз»).

Страна имеет единственный межд. аэропорт «Ринас», для которого завершены работы первой очереди реконструкции немецкой компанией «Сименс» в счет немецкого гос. кредита. Ведутся переговоры о строительстве нового пассажирского терминала в аэропорту пропускной способностью до 600 тыс. пассажиров в год. Максимально возможная пропускная способность аэропорта сейчас составляет 250 тыс. пассажиров в год. Стоимость строительства оценивается в 30 млн.долл.

АРГЕНТИНА

Транспорт-2000

Составляет 8% ВВП страны. По объемам перевозок первенство принадлежит наземному, включая авто- и ж/д (74,8%), за которым следует воздушный (8,4%), водный (7,3%), а также вспомогательные виды транспорта и услуг, например, складские работы (9,5%).

Прошедшая за последние 10 лет приватизация привела к привлечению в отрасль значит. объема инвестиций и демонополизации рынка. В наибольшей степени это коснулось сферы автоперевозок.

Ж/д транспорт. Общая протяженность железных дорог составляет 42,440 км. Из них 27 тыс. км. отданы в концессии частным компаниям, а 800 км. выведены из эксплуатации.

Владельцами ж/д сети в пределах провинции Буэнос-Айрес являются компании: Ferrovias, Irenes de Buenos-Aires и Ferrocarril Metropolitano.

В 2000г. пассажиропоток увеличился на 0,46% по сравнению с прошлым годом, грузовые перевозки снизились на 10,6%.

Большая часть инвестиций была связана с обновлением подвижного состава и электрификацией путей. В частности, компания Ferrosur Rosa приобрела новые локомотивы фирмы «Дженерал Электрик» (США) на 17 млн.долл.; ТБА приобрела аналогичные машины у испанской фирмы Renfe на 15 млн.долл. Минтранс совместно с фирмой «Ренфе» рассматривают проект прокладки новой высокоскоростной железной дороги.

Перспективным является проект канадской компании «Бомбардье» по постройке завода по производству подвижного состава. Группой арг. бизнесменов ведутся переговоры с потенциальными

ми бразильскими инвесторами на предмет 200-миллионного вложения в строительство магистрали, которая должна соединить порты Инхеньеро Уайт на атлантическом побережье и Талкахуано на тихоокеанском.

Сеть столичного метрополитена находится под контролем компании Metrovias. Ее протяженность составляет 47 км. Ежедневно этим видом транспорта пользуется 1,5 млн. чел. Инвестиции, сделанные в 2000г., также относились к модернизации подвижного состава и совершенствованию инфраструктуры. Были проведены работы по удлинению одной из линий, на некоторых станциях введена в строй система принудительной вентиляции, приобретены 30 новых вагонов японского производства.

Наиболее значимым событием в области развития метрополитена стало решение правительства г.Буэнос-Айреса впервые за 60 лет построить новую линию «Н», соединяющую районы Ретиро и Помпея.

Автотранспорт. Рынок пассажирского автотранспорта распределен между 165 фирмами. На 41 из них приходится 54% всего объема данного вида услуг. Наиболее крупные из них это — TA Chevalier, El Condor, La Estrella и др. Годовой пассажиропоток по всей стране составил 2,4 млн. чел. Введение НДС на перевозки, превышающие 100 км., вызвало повышение стоимости билетов на 10%.

В столице, в связи с растущей ролью ж/д транспорта и метро, **количество пассажиров в 2000г. упало на 49%.**

Сеть шоссе дорог составляет 37740 км., из них только 36% находятся в относительно хорошем состоянии, 21% — в удовлетворительном, 43% — в плохом. Протяженность дорог местного значения составляет 600 тыс.км. 17 автотрасс нац. значения находятся в частной концессии.

За 2000г. количество транспортных средств, въехавших в столицу по четырем основным магистралям, составило 250 млн., что принесло **владельцам автодорог 370 млн. долл.** В соответствии с договоренностью между правительством и компаниями-концессионерами, в ближайший период стоимость проезда по автомагистралям не должна повысится в обмен на увеличение срока концессий.

Морской и речной транспорт. Данный вид транспорта по-прежнему играет основную роль во внешней торговле страны, осуществляя 95% всех перевозок.

Наиболее крупными портами являются Буэнос-Айрес (обработка 39% всех грузов). Ла-Плата (15%) и Баия-Бланка (12%).

За последние 10 лет был построен ряд частных портов по р.Парана, а также в районе г.г.Росарио и Сан-Лоренсо, что было вызвано возросшим спросом на перевозки сельхозпродукции, в первую очередь соевых и масличных культур.

После приватизации **порт г.Буэнос-Айреса стал одним из самых дешевых портов в Юж. Америке**, благодаря инвестициям в 250 млн.долл. В 2001г. к нему планировалось присоединить подъездные ж/д пути, стоимость строительства которых составит 20 млн.долл.

В 2000г. значит. инвестиции были сделаны в строительство нового терминала Пуэрто-Пиаса на р.Парана стоимостью 8 млн.долл. Произошло расширение терминала Док-Суд (Буэнос-Айрес) стоимостью 50 млн.долл. Консорциум UTE, со-

стоящий из фирм Agenda Maritima Dorerdo, Del Bene и итальянской судостроит. компании Grimaldi Group, начал работы по строительству нового причала Дарсена Норте в Пуэрто-Нуэво.

В силу общеэконом. спада большинство судовладельцев понесли в 2000г. серьезные потери. Оборот контейнеров так и не достиг 500 тыс. ед. в год, что является минимумом для поддержания рентабельности.

Дальнейшее развитие блока Меркосур приведет к увеличению товаропотоков между странами региона. Это потребует доп. инвестиций на совершенствование речной и морской инфраструктур. Только на реконструкцию ж/д и автомобильных подъездных путей к портам предполагается израсходовать в течение 2-3 лет 97 млн. долл.

Воздушный транспорт. Рынок авиаперевозок разделен между 4 крупными компаниями: Aerolineas Argentines, Austral, LAPA и Dinar.

За 2000г. общее количество пассажиров транспорта, несколько снизилось и составило 13,09 млн. чел. (13,35 млн. — в 1999г.). Из-за увеличившегося объема экспортных продаж возрос объем грузовых перевозок. Он составил 206 тыс. т. (177601 т. — 1999г.).

Между правительствами США и А. были рассмотрены условия договора об «открытом небе». Ранее предполагалось, что открытие рынка межд. перелетов состоится уже в 2000г. Однако этот срок был перенесен на 2005г. В соответствии с соглашением, достигнутым с минтрансом США, число рейсов в эту страну увеличится с 14 до 21 в неделю.

На данном фоне серьезно ухудшились позиции ведущей нац. компании «Аэролинеас Аргентинас», понесшей в 1999-2000г. потери в 240 млн.долл. (после приватизации она была передана под контроль испанской компании «Иберия»). Для восстановления ее рентабельности владельцами запланировано увольнение 1549 чел. персонала и снижение количества межд. и внутр. рейсов.

Помимо «Аэролинеас Аргентинас», межд. перелеты осуществляют фирмы LAPA, Southern Winds и Dinar, а также ам. компании American Airlines, Delta и Continental.

В 2000г. был введен в строй новый терминал межд. аэропорта «Эсейса». Его площадь составляет 25 тыс. кв. м. Он оснащен оборудованием последнего поколения на 96 новых пропускных пунктах.

Вопрос о «радаризации» воздушного пространства А. до сих пор остается открытым. В ответ на судебный иск, предъявленный французской компанией «Томпсон», были отменены результаты последнего тендера. Новый конкурс должен быть состоялся в 2001г. с участием фирм «Райтеон» (США), «Локхид Мартин» (США), «Томпсон» и «Аlenia» (Италия).

Трубопроводный транспорт. Сведения по изменениям в области транспортировки нефти и газа представлены в соответствующем разделе данного обзора.

Водоснабжение в пределах Большого Буэнос-Айреса обеспечивается франко-арг. компанией Aguas Argentinas. На остальной территории страны действуют 7 региональных компаний.

В июне 2000г. между правительством А. и руководством указанной фирмы был заключен договор, в соответствии с которым тарифы на ее услу-

ги могут подняться на 9,1% в 2001г. и на 20% к 2003г. Это позволит собрать дополнительно 25 млн.долл. Средства будут использованы в рамках 5-летнего проекта расширения сети водоснабжения и канализации в пригородах столицы. Его общая стоимость составит 190 млн. долл.

Транспорт-1999

Автопарк Аргентины насчитывает 3,6 млн. ед., из которых 1,4 млн. — грузовые автомобили, 2,1 млн. — легковой транспорт личного пользования, 50 тыс. таксопарк и 16 тыс. ед. — ведомственный автотранспорт, принадлежащий компаниям, фирмам, организациям. Только 15% грузового автопарка находится в нормальном техническом состоянии (срок эксплуатации менее 5 лет). Более 60% грузовых автомобилей находится в эксплуатации уже от 10 до 20 лет.

На рынке пассажирских перевозок действует более 160 компаний, однако 54% пассажироперевозок обеспечивают всего 11 основных фирм («Шевальер», «Кондор», «Ла Эстрелья» и др.) Характерной чертой является, то, что в зоне Большого Буэнос-Айреса в течение последних двух лет отмечается снижение пассажироперевозок, что объясняется неудовлетворительной тарифной политикой (повышение цен при одновременном снижении качества обслуживания).

Около 11 тыс. км. дорог в Аргентине являются платными. Стоимость проезда по ним, в зависимости от количества полос для движения в разных направлениях, составляет от 1,71 ам.долл. за 100 км. до 3,89 ам.долл. за 100 км.

Водный транспорт. Протяженность береговой зоны Аргентины составляет около 4.000 км. Наиболее крупные морские порты находятся в провинции Буэнос-Айрес: Буэнос-Айрес; Ла Плата; Байа-Бланка.

В результате проведенной приватизации в развитие портовой инфраструктуры только порта г. Буэнос-Айреса было вложено более 250 млн. долл. В итоге данный порт из одного из самых дорогих в Южной Америке превратился в один из самых дешевых портов в этом регионе. Через него проходит 50% всех морских грузов.

В 1997г. в столице провинции Буэнос-Айрес г. Ла Плата в районе одноименного порта была официально открыта свободная торговая зона. Общий объем реализованных здесь торговых операций в 1997г. составил 200 млн. долл. В 1998г. эту цифру планируется довести до 500 млн. долл.

В последние годы иностранные инвесторы проявляют активность в отношении водного транспорта Аргентины. Так, американская Эй-Си-Би-Эль планирует в течение ближайших трех лет инвестировать 158 млн. долл. в строительство порта на реке Парана;

«Энерджи Девелоперс» (США) также предполагает в течение последующих семи лет вложить около 5 млрд. долл. в развитие речной судоходной инфраструктуры в среднем течении р. Парана. Авиация. До ноября 1995г. национальная компания «Аэролинеас Аргентинас» являлась монополистом на местном рынке воздушных перевозок. В результате проведенной реструктуризации и приватизации данного сектора экономики в нем появился еще ряд частных авиакомпаний. К настоящему моменту 90% рынка делят между собой три авиакомпании: «Аустраль», ЛАПА и «Аэролинеас

Аргентинас». Кроме того, на рынке действует 13 региональных, средних и мелких авиакомпаний, на долю которых приходится около 10% грузо- и пассажироперевозок.

Основной капитал «Аэролинеас Аргентинас» принадлежит испанской компании «Иберия». В 1997г. «Американ Эйрлайнс» приобрела 8,33% акций «Аэролинеас Аргентинас».

Самолетный парк Аргентины характеризуется наличием значительного числа устаревших самолетов. В этой связи все основные авиакомпании проводят активную политику модернизации флота. Так, «Аэролинеас Аргентинас» предполагает в течение 1997-2000г.г. инвестировать на эти цели более 500 млн. долл. и приобрести 7 машин «Боинг-747» или «Аэрбас-340», в основном для их эксплуатации на международных авиалиниях. ЛАПА объявила в 1997г. о намерении приобрести 14 самолетов «Боинг 737-700» на условиях лизинга, а также инвестировать 180 млн. долл. на покупку 6 самолетов этой же модели.

Объявленный в начале 1998г. аргентинским правительством тендер на приватизацию большой группы аэропортов страны (в т.ч. международного «Эсейса»), выиграла финансовая группа «Эксэль Групп». По условиям тендера, в течение ближайших 7 лет указанная группа обязана инвестировать значительные средства на модернизацию всей аэродромной инфраструктуры страны.

Трубопроводы. Сеть трубопроводов Аргентины составляют 6 тыс. км. нефтепроводов, 14 тыс. км. газопроводов (магистральных) и 53.900 км. подводящих и распределительных газопроводов. В стране действует восемь компаний, выполняющих функции распределения и подачи газа. Они образовались в результате приватизации государственного предприятия «Гас дель Эстадо».

Водоснабжение в пределах Большого Буэнос-Айреса обеспечивает франко-аргентинская компания «Агуас Аргентинас». На остальной территории действует сеть региональных компаний. С момента начала приватизации (1993г.) данного сектора «Агуас Аргентинас» инвестировала в развитие систем водоснабжения более 1 млрд. долларов.

Железные дороги. Протяженность действующих железных дорог в Аргентине составляет 43 тыс. км. Из них более 30 тыс. км находятся в управлении частных железнодорожных компаний, основными из которых являются «Тренес де Буэнос-Айрес», «Метрополитано», «Феррокарилес Медитерранеос» и «Метровиас».

Общие инвестиции перечисленных компаний на модернизацию инфраструктуры железных дорог и подвижного состава исчислялись в 1997 году более чем 1 млрд. долл.

В 1997г. отмечены процессы увеличения пассажироперевозок и грузоперевозок, по сравнению с 1996г. соответственно на 9% и 10%.

Аэропорты

Аргентинское правительство и консорциум «Аэропуэртос Аргентина-2000» подписали контракт по передаче последнему в концессию сроком на 30 лет 33 национальных аэропорта, что обязывает эту группу, образованную компаниями США, Италии и Аргентины, ежегодно выплачивать 171 млн. долл. за пользование данными объектами.

В консорциум «Аэропуэртос Архентина-2000» входят аргентинская корпорация «Америка Судаме-рикана», итальянская компания «Ассаэропорти», управляющая аэропортом Милана, и американская «Огден».

Каждая из этих фирм владеет 33% акций консорциума, и 1% принадлежит аргентинской строительной компании РИВА.

Подписание контракта состоялось в резиденции правительства, и в нем участвовали глава аргентинского кабинета Хорхе Родригес, министры экономики, Роке Фернандес, и обороны, Хорхе Домингес, а также госсекретарь по туризму Франсиско Майорга.

Делегацию представителей консорциума возглавлял его президент аргентинец Эдуарде Эурнекиан (компания «Америка Судамерикана»).

Общие инвестиции консорциума составят 2.000 млн долл., что на 188 млн долларов больше базовой суммы, которая была установлена условиями конкурса.

К числу проектов консорциума относится строительство сети магазинов, которые будут ежегодно приносить ему 260 млн. долл.

Кроме того, «Аэропуэртос Архентина-2000» предполагает в течение четырех лет перенести все операции, осуществляемые столичным аэропортом Хорхе Ньюберри, в международный аэропорт Эсейса, размещающийся в окрестностях Буэнос-Айреса.

На столичные аэропорты «Эсейса» и «Аэропарке» придется примерно 60% всех инвестиций консорциума, а остальные 40% будут распределены между прочими аэропортами страны.

Второе в плане своей привлекательности предложение было представлено на конкурсе консорциумом, в который входят аргентинская «Картедьоне», итальянская «Импрежило», германская «Ферро-сталь», управляющая аэропортом Парижа, и британская «Лондон Саплай». Эта группа предложила отчислять в государственную казну 162 млн. долл.

Приватизация аэропортов вызывает осуждение Гражданского радикального союза и коалиции Фронт солидарной страны, так как она осуществляется на основе декретов президента Карлоса Менема, а не на основе закона, принятого парламентом.

Во время проведения конкурса, который открылся в апреле 1997 года, в результате усилий депутатов оппозиции судебные органы шесть раз выносили решения, направленные против приватизации на основе президентских декретов.

Этот конфликт в конце концов был рассмотрен Верховным судом, который подтвердил законность правительственных планов.

АРМЕНИЯ

О ходе реализации проекта строительства порта «Кавказ» в рамках создания ж/д морского паромного сообщения между Россией и Арменией. Одним из факторов, сдерживающих развитие рос.-армянского торгово-эконом. сотрудничества, является отсутствие устойчивых и надежных транспортных коммуникаций между Россией и Арменией. Несмотря на то, что Россия по-прежнему остается основным внешторг. партнером Армении, структура товарной номенклатуры и объемы

взаимной торговли остаются достаточно ограниченными. Существовавшее ранее транспортное сообщение по Закавказской железной дороге, позволявшее перевозить значительные объемы металла, сырья и полуфабрикатов, отсутствует по причине неурегулированности грузино-абхазского конфликта. Использование прямого воздушного сообщения между Россией и Арменией для массовых перевозок народнохоз. грузов ограничено из-за высоких авиационных тарифов. Межд. автомобильные перевозки сопряжены с достаточно высокой степенью риска повреждения или утраты груза, связанного как с погодными условиями на горных перевалах и состоянием дорог в Грузии, так и ситуацией на Северном Кавказе. В создавшихся для Армении условиях основным транспортным коридором стало направление Ереван-Тбилиси-порт Потти-порт Батуми-порт Новороссийск, по которому осуществляются до 80% всех перевозок между РФ и РА.

Грузия, как основной транзитный «коридор», через который главным образом осуществляется выход Армении и Азербайджана в страны черноморского бассейна и другие регионы, за последние два года осуществила значит. объем работ по реконструкции своих портов Потти и Батуми. Там были оборудованы терминалы для паромной переправы ж/д вагонов и большегрузных автомобилей. С начала 1999г. задействован морской паром «Герои Шипки», который связал грузинские порты с черноморскими портами Ильичевск, Варна, Констанца. По расчетам грузинского минтранса использование этих двух терминалов должно полностью удовлетворить потребность стран Закавказья, Бл. Востока и Ср. Азии в грузоперевозках через Черное море в Россию и Европу.

В целях наращивания пропускной способности грузинских портов между транспортными ведомствами Грузии и Армении в июле 1998г. было подписано соглашение о снижении на 26% ж/д тарифов на грузы, следующие по грузинской территории. Это дало возможность армянским транспортникам уже к концу 1998г. увеличить грузооборот на 20%.

Министерства транспорта РФ и РА в начале июля 1999г. подписали соглашение о сотрудничестве и взаимодействии в области обеспечения устойчивого железнодорожно-паромного сообщения между Россией и Арменией (через порты Грузии). Была достигнута договоренность о создании на базе рос. порта Темрюк рос.-армянского СП по осуществлению морских паромных перевозок ж/д вагонов в грузинские порты Потти и Батуми, с их дальнейшей отправкой в Армению. В окт. 1999г. зарегистрировано СП ЗАО Морская паромная переправа «Кавказ», учредителями которого стали с армянской стороны ГЗАО «Судоходная компания АРСКО» и ГЗАО «Ж/д перевозки РА»; с рос. стороны – гос. учреждения «Морская администрация порта Темрюк» минтранса РФ и «Северокавказская железная дорога» МПС РФ. Каждый из учредителей получил по 25% акций предприятия. Уставный капитал МПП «Кавказ» составил 20 тыс.долл. Учрежден Совет, назначены исполнительные директора от рос. и армянской сторон.

Рос. СоюзморНИИпроект подготовил проект реконструкции портовых сооружений для подачи на паром 35 ж/д вагонов и 20 большегрузных автомобилей. Общая стоимость проекта оценена в 5

млн.долл. Армянское правительство на своем последнем в 1999г. заседании приняло решение о выделении в 2000г. 2,5 млн.долл. (1 млн.долл. из бюджета; 0,5 млн.долл. предоставит департамент железных дорог РА; 1 млн.долл. — вложения частных транспортных компаний РА). Аналогичная сумма должна поступить и от рос. стороны. Дирекция МПП «Кавказ» планировала пуск в эксплуатацию паромной переправы в июле 2000г. Для обеспечения ритмичности работы МПП «Кавказ» подготовлен и передан на согласование грузинскому минтрансу проект соглашения о беспрепятственном обслуживании паромов в портах Поти и Батуми.

В 2000г. рос. и армянские специалисты планировали провести в Варне (Болгария) переговоры по вопросу приобретения на условиях лизинга (бербоута) болгарского парома среднего класса. В течение первого года на маршруте порт «Темрюк» — порт Поти или Батуми намечается использовать один паром, что обеспечит годовой объем грузо-перевозок в размере 226 тыс.т. Срок окупаемости капитальных затрат составит 7,5 лет. При увеличении объема перевозок до 400 тыс.т. в год планируется включить в эксплуатацию еще один паром. В этом случае срок окупаемости снизится до 5 лет.

БЕЛОРУССИЯ

В 2000г. рост грузооборота и пассажирооборота в целом составил соответственно 1,8% и 2,8% к уровню 1999г.

Автотранспортом, с учетом оценки работы предприятий и организаций всех отраслей экономики, а также индивидуальных предпринимателей (физ. лиц), занимающихся коммерческими грузовыми перевозками, перевезено 242 млн.т. грузов или 95% к уровню 1999г., в т.ч. предприятиями минтранса, и автопредприятиями смешанной формы собственности, созданными в результате их приватизации, перевезено 44,9 млн.т., что составило 19% в общем объеме перевозок во всех отраслях экономики.

Ж/д транспортом в 2000г. перевезено 88 млн.т. грузов, что составляет 102,5% к уровню 1999г., погрузка грузов за этот период снизилась на 3,1%. Из 12 основных видов перевозимых грузов в 2000г. по сравнению с 1999г. погрузка строит. грузов снизилась на 17,2%, хим. и мин. удобрений — на 5,7%, цемента — на 4,5%, зерна и продуктов перемола — на 4,4%. Погрузка каменного угля за этот период увеличилась на 19,5%, нефти и нефтепродуктов — на 11,2%, комбикормов — на 8,6%, черных металлов — на 5,3%, лома черных металлов — на 4,3%, лесных грузов — на 2,6%.

На 1 янв. 2001г. на прирельсовых погрузочных местах предприятий и станций находилось 495 тыс.т. грузов, подлежащих перевозке ж/д транспортом, что на 4,5% больше, чем на 1 янв. 1999г. Остатки лесных грузов составили 65,9 тыс.т., хим. и мин. удобрений — 93,1 тыс.т., строит. грузов — 60,8 тыс.т.

На воздушном транспорте в 2000г. объем грузооборота увеличился на 30,1%.

Магистральными трубопроводами за 2000г. перекачено 91,2 млн.т. нефти, что на 7,5% больше, чем в 1999г. и 41,6 млрд. куб.м. газа, что на 8,1% больше. Для потребителей Беларуси транспортировано 13,8 млн.т. нефти или на 21,6% больше,

чем в 1999г. и 16,5 млрд. куб. м. газа (на 2,3% больше).

Тарифы на перевозки грузов всеми видами транспорта общего пользования в дек. 2000г. по сравнению с дек. 1999г. увеличились в 4,2 раза, в т.ч. автотранспортом — в 2,7 раза, ж/д — в 4,7 раза, воздушным — в 3,1 раза.

Перевозки пассажиров. В 2000г. всеми видами транспорта (кроме гор. электрического) перевезено 1663,4 млн. чел., что на 1% больше, чем в 1999г. Перевозки пассажиров автобусами возросли на 1,1%, ж/д транспортом снизились 1,1%, воздушным на — 2%.

Число автобусных маршрутов по состоянию на 1 янв. 2001г. в гор. сообщении было на 33 больше, чем на 1 янв. 2000г., в пригородном и междугородном — на 11 больше, в межд. сообщении — на 4 меньше. Количество выполненных рейсов в дек. 2000г. по сравнению с дек. 1999г. на межд. перевозках уменьшилось на 20,6%, на гор. перевозках увеличилось на 1,3%, на пригородных и междугородных перевозках — на 1,1%.

Тарифы на перевозки пассажиров в дек. 2000г. по сравнению с дек. 1999г. в целом всеми видами транспорта увеличились в 3,1 раза, в т.ч. ж/д транспортом в межд. сообщении — в 3,8 раза, в междугородном и пригородном — в 4 раза, автобусным транспортом в междугородном сообщении — в 3,3 раза, в пригородном — в 3,6 раза, городским транспортом — в 2 раза, воздушным — в 1,8 раза.

В 2000г. балансовая прибыль предприятий транспорта в текущих ценах составила 256,9 млрд. бел. руб. Число убыточных предприятий транспорта составило 85 ед. (в 1999г. — 66). Сумма убытков составила 5986 млн. бел. руб. (в 1999г. — 2307 млн.).

В конце 2000г. была разработана Программа развития транзитных перевозок грузов и пассажиров ж/д и автотранспортом через территорию РБ до 2005г. Необходимость разработки такой программы была вызвана тенденцией снижения в последние годы объемов транзитных перевозок авто и ж/д транспортом. Основными причинами снижения объема транзитных перевозок автотранспортом являются сложность тамож. оформления грузов, наличие ограничений осевых нагрузок на основных магистралях РБ, низкий уровень сервисных услуг, а также отсутствие единого подхода к формированию системы взимания сборов с иностр. перевозчиков. Снижение объема транзитных перевозок ж/д транспортом связано с высоким уровнем грузовых транзитных тарифов (за их счет компенсируются убытки от внутриресп. перевозок) и длительными простоями вагонов для карантина, тамож. и других видов досмотра.

Работа предприятий связи в 2000г. была направлена на внедрение современных видов услуг, повышение качества и надежности средств электросвязи. Предприятиями связи за 2000г. оказано услуг населению на 67 млрд. бел. руб., их доходы составили 175 млрд. Балансовая прибыль предприятий связи в 2000г. составила в текущих ценах 39,6 млрд. бел. руб. Доля убыточных предприятий на 1 янв. 2001г. составила 2,3% (на 1 янв. 2000г. — 29,5%).

В дек. 2000г. по сравнению с дек. 1999г. тарифы на услуги связи для населения увеличились в 1,9 раза, в т.ч. на услуги телеграфной связи — в 1,6 ра-

за, почтовой связи — в 2,3 раза, междугородной телефонной связи — в 1,6 раза, плата за пользование домашним телефоном возросла в 2,1 раза. На 1 янв. 2001г. в республике насчитывалось 2,8 млн. основных телефонных аппаратов или на 4,3% больше, чем на 1 янв. 2000г.

БОЛГАРИЯ

В 2000г. проводилась плановая работа, направленная на выполнение основных приоритетов инвест. программы по строительству объектов нац. транспортной системы. Совет по региональному развитию одобрил список проектов, которые будут рассмотрены как первоочередные для выделения безвозмездной фин. помощи от присоединительных фондов ЕС (программа ИСПА). На 2000-01гг. была достигнута договоренность о выделении 146 млн. евро, в т.ч. в 2000г. — 64 млн. евро, и на 2001г. — 82 млн. евро. Финансирование предназначено для приоритетных проектов нац. значения: мост на реке Дунай при н.п. Видин-Калафат; «Транзитные магистрали — III»; реконструкция и электрификация ж/д линии «Пловдив-Свиленград-Капитан Андреево»; реконструкция и модернизация аэропорта г.София.

Для строительства моста на р.Дунай при Видин-Калафат ратифицировано соглашение между правительством РБ и правительством Румынии по строительству нового граничного комбинированного моста (автомобильного и ж/д) между двумя странами на р.Дунай. Разработан план-проект по территориальному устройству общины Видин, связанный с предстоящим строительством второго моста на реке Дунай. Разработан также проект ТЭО по проектированию мостового сооружения. Для заинтересованности потенциальных инвесторов в строительстве моста были проведены переговоры с рядом межд. и болгарских организаций, в т.ч. с Агентством межд. развития США, консультантскими фирмами «Луи Берже» и «Систра» (Франция). В дек. 2000г. был подписан договор займа с Европейским инвест. банком.

Модернизация и развитие ж/д инфраструктуры были основным приоритетом в инвест. деятельности правительства РБ в 2000г. На этапе реализации был проект «Реконструкция и электрификация ж/д линии Дупница-Кулата. Были заключены договора по строительству на стоимость 36 млн. евро.

Был также проведен открытый межд. торг для исполнения проекта «Реконструкция и электрификация ж/д участка Пловдив-Свиленград-турецко/греческая граница». Заключен договор на проектирование с английской фирмой «П.Б.Кенеди и Данкин». Общая стоимость договора составляет 2,9 млн. евро.

В рамках проекта «Реконструкция, модернизация и расширение аэропорта г.София» на первом этапе — 1998-2003гг. было одобрено финансирование на новый транспортный терминал в 50 млн. евро от фондов ЕС. Разработаны тех. проекты для новой взлетно-посадочной полосы и на новый транспортный терминал.

Успешно выполняется проект «Руководство воздушным движением». К 30 нояб. 2000г. уже освоены 62 млн. левов, в т.ч. 42 млн. левов из собственных бюджетных средств и 19, млн. левов из заемных средств.

В 2000г. были завершены ремонт и реконструкция транспортного терминала в аэропорту г.Бургас на 525 тыс. левов.

В 2000г. был построен участок автомагистрали длиной 38 км. и отремонтировано 672 км. республиканского участка автодороги на 419 млн левов. Введены в эксплуатацию новые участки дорог «Плодовитово-Оризово» на автомагистрали «Тракия» и «Правец-Боаза» на автомагистрали «Хемус». Продолжалось строительство дорожных участков «Каспичан-Шумен» на автомагистрали «Хемус», участков «Свиленград-Капитан Андреево» и «Харманли-Любимец» на автомагистрали «Марица». Завершено строительство южного дорожного узла г. Велико Тырново, объездной дороги г.Килифареве и транспортного узла «Родопи». Продолжалось строительство объездных дорог г.Силистра, Малко Тырново и Долни Дыбник, Софийской окружной дороги.

Подготовлены документы для объявления торгов по строительству тех. дорожных сооружений на автомагистрали Елхово-Лесово-Хамзабейли (граница с Турцией).

Обновлены и приведены к европейским нормам участки автодорог по основным направлениям: «Пирдон-Карлово-Калофер», «Сливен-Карнобат-Айтос-Бургас», «Приморско-Царево», «Коритна-Севлиево, Велико Тырново-Омуртаг», «Русе-Разград-Шумен-Преслав» и АМ «Тракия». В интенсивном строительстве находились участки автодорог «Велико Тырново-Антоново», «Антоново-Омуртаг», мост на реке Росица, «Варна-Сарафово-Бургас», участки автомагистралей «Хемус», «Черно море».

В стадии выполнения находится договор с итальянской фирмой «SPEA» по проектированию автомагистрали «Струма». Завершено проектирование автомагистралей «Люлин». Всего в 2000г. в РБ было построено 378 км. дорожных покрытий. В 2001г. будет завершено строительство дорог протяженностью 1780 км, а в 2005г. эта величина достигнет 2850 км. В целом для развития транспортной инфраструктуры РБ планируется затратить 5,5 млрд. евро.

Объем грузоперевозок в 2000г. на ж/д транспорте сохранился на уровне 1999г. и составил 21000 тыс.т. В 2000г., всеми видами транспорта было перевезено 58 млн.т. грузов, в т.ч. доля автомобильного транспорта составляет 13, морского — 17 млн.т., речного, воздушного и трубопроводного — 440, 32, 6800 тыс.т. соответственно.

В ближайшем будущем основным приоритетом нац. транспортной политики РБ будет являться интегрирование нац. транспортной системы в сеть европейских транспортных коридоров.

БРАЗИЛИЯ

Судостроение

В 2000г. правительство Ф. Кардозо уделяло важное внимание развитию судостроит. промышленности Бразилии. Была изменена система кредитования, увеличены сроки финансирования с 15 до 20 лет, снижены процентные ставки с 6% до 4%. Развитие нефтедобычи приводит к появлению новых заказов на строительство спец. судов и платформ для нефтедобывающих компаний. Ожидается, что в ближайшие три года судостроит. промыш-

шленность будет иметь заказ на создание 8 судов, строительство которых будет осуществляться на верфях шт. Рио-де-Жанейро.

В 2000г. компания «Транспетро» разместила заказ на строительство 4 кораблей. В перспективе предполагается его увеличение до 36 ед. Компания «Альянса/Гамбург» подписала контракт с судостроителями Рио-де-Жанейро на строительство 4 судов. Компания «Меркосур Лайн» заключила сделку по двум кораблям. Данные заказы будут выполняться на верфях Майа, Велорме, Капеко и Низа. Общая сумма контрактов составила 320 млн. долл.

Для создания одного корабля в среднем требуется три года, а его строительство оценивается в 50 млн.долл.. В этот период непосредственно задействовано 1,5 тыс.чел. и создается до 5 тыс. вспомогательных рабочих мест.

По прогнозам правительства, ожидается, что в ближайшие 3г. в судостроении будет создано 40 тыс. новых рабочих мест. В 2000г. только на верфи Майа, где в 70гг. работало 12 тыс. чел., сейчас задействовано лишь 200 рабочих.

В 2001г. с получением новых заказов со стороны нефтяных компаний активизировалась работа на верфях Ейза, Хоронг Мауз, Фелс Сетал (Велорме) и Рио Наве (Канеко), предназначенных для строительства каботажных судов.

В 2000г. на развитие судостроит. отрасли было инвестировано 138 млн.долл.. Из них 600 млн. выделено на создание двух платформ Барракуда и Каратинга. 46,5 млн. инвестировано на строительство трех вспомогательных судов для компаний «Компания Бразилейра Офшор». Для реконструкции платформ верфь Велорме получила 40 млн.долл.. Компания «Транспетро/Петробраз» выделила 250 млн.долл. на строительство нефтяных танкеров.

Судостроительная промышленность Бразилии после своего бурного развития в 70 г., когда она вышла на 2 место в мире после Японии, по строительству судов (было спущено на воду судов общим измещением 1,3 млн.брт. — брутто регистровых тонн) и после резкого спада производства в конце 80 гг. использовала в 1999г. 10% имеющихся производственных мощностей и имеет самый низкий показатель в промышленности страны. Занятость на производстве упала с 40 тыс.чел. в 1997г. до 2,3 тыс.чел. в 1999г. В 1999г. спущено на воду всего 4 судна общим измещением 1,5 тыс. брт.

В связи с разработкой новых залежей нефти в океане правительством принята программа поддержки нефтедобывающей промышленности — Прораг, которая предполагает инвестировать в эту отрасль через Нац. банк соц.-эконом. развития (BNDES) 2 млрд. долл., из которых 40% или 800 млн.долл. будут вложены в судостроительные верфи для постройки нефтедобывающих платформ, танкеров по заказам госкомпании «Петробраз».

Предприятия осуществляющие поставки оборудования для разработки и добычи нефти освобождены от налога на обращение товаров и услуг (ICMS) и налога на пром. продукцию (IPI).

Всего в Бразилии насчитывается 26 судостроительных верфей, производственные мощности которых позволяют ежегодно строить судов общим измещением до 2 млн.брт. Основные верфи расположены в шт. Рио-де-Жанейро (Веролме, Майа, Канеко, Ейса), составляют 95% от общего количе-

ства верфей страны. Функционируют 2 верфи — Майа и Веролме, остальные заняты мелким ремонтом судов, строительством небольших рыболовных баркасов.

Для возрождения судостроительной промышленности правительство страны привлекает иностр. компании, частный капитал. В 1999г. норвежская компания Aker Maritime приобрела 50% акций судоверфи Майа, штат Рио-де-Жанейро. Компания Акер является владельцем 10 верфей в различных странах, включая США. Количество занятых на производстве составляет 13 тыс.чел. Фирма Майа примет участие в тендере на строительство 2 нефтедобывающих платформ для их дальнейшей установки в нефтедобывающем браз. бассейне Кампос, стоимость разработки которого оценивается в 2 млрд.долл.

В 1999г. судоверфь Веролме арендована сингапурской группой Kerrel Fels на 30 лет, с дальнейшим продлением еще на 30 лет. Фирма является одним из крупнейших судостроителей в мире, сотрудничает с верфями в США, Азербайджане, традиционный партнер компании «Петробраз» (строила нефтедобывающие платформы Р-18, Р-27).

Планы группы Kerrel — принять участие в распределении контрактов на оборудование для нефтяного бассейна Барракуда. Стоимость разработки этого района оценивается в 2,5 млрд.долл, из которых 40% заказов будут размещены на внутреннем рынке.

Судоверфь Промар, Рио-де-Жанейро, подписала контракт с группой Фишер на строительство 2 судов типа PSV-3000 (Platform Supply Vessel) на 17 млн.долл. и участвует в ремонте двух сухогрузов измещением 15 тыс. и 75 тыс. брт.

Производство судов в Бразилии

	Суда спущенные на воду		Занято, тыс. чел.
	кол-во	брт.	
1980г.	32	1.193.800	33,7
1990г.	8	420.790	13,1
1995г.	7	391.250	9,2
1998г.	2	80.360	1,2
1999г.	4	149.117	2,3

Экспорт судов из Бразилии в 1964-99гг. составил 95 ед. на 2,3 млрд.долл, из которых 70% приходится на 1976-88гг. В 1999г. экспорт составил 2 судна на 64,8 млн.долл. В 1998г. суда на экспорт не поставлялись.

Количество экспортированных судов по верфям за 1964-99гг.: Веролме — 16, Ишибраз — 21, Майа — 20, Канеко — 11, Емак — 15, Со — 10, Ейса — 2, всего — 95.

Автомобилестроение

Автомобилестроение. Развитие этой отрасли стало результатом проникновения в страну иностр. автомобильных монополий. Если ранее производством автомобилей занимались «Форд» (1921г.), «Дженерал моторс» (1925г.), «Мерседес-Бенц» (1956г.), «Фольксваген» (1953г.), «Скания» (1957г.), то в последние годы на рынок Бразилии вышли такие фирмы как «Хонда» (1997г.), «Рено» (1999г.) и др.

Основное количество автосборочных предприятий сосредоточено в главном пром. штате Бразилии Сан-Пауло (24); больше всего в этом штате предприятий имеют компании «Форд», «Дженерал Моторс» и «Фольксваген» — по 3 предприятия. В различных штатах Бразилии созданы сборочные

производства компаниями «Фиат», «Мерседес-Бенц», «Хонда», «Тойота», «Пежо».

Предприятия по выпуску автомобилей организованы по методу «прогрессивной сборки», с обязательным условием использования деталей и узлов собственного производства. Метод прогрессивной сборки обеспечивает не только выпуск автомобилей, но создает новые мощности по производству запчастей и агрегатов, решает в определенной степени соц. проблемы (занятость населения, повышение его жизненного уровня и др.).

Развивается наряду с «прогрессивной сборкой» автомобилей, «модульная», где за отдельные операции в едином производственном комплексе отвечают разные производители комплектующих, а основная компания осуществляет только финальную операцию крупноузловой сборки.

По данным Нац. ассоциации производителей автомобилей и тракторов (АНФАВЕА) автопром Бразилии произвел в 2000г. 1670939 автомобилей, что на 23,7% больше объема производства 1999г. (1350828), из которых 94% приходится на легкие автомобили.

Объем производства городских автобусов в 2000г. составил 10709 шт. против 5789 шт. в 1999г.

Объем производства грузовых автомобилей, грузоподъемностью 4-10 т. в 2000г. составил 20965 ед. (1999г. — 18081 ед.).

Автопром, в ед.

	2000г.	1999г.	прирост, %
Всего:	1.670.939	1.350.828	23,7
Легковые а/м	1.577.227	1.280.617	23,1
Грузовые а/м	71.140	55.277	28,7
в т.ч.: 4-10 т.	20.964	18.081	15,9
11-30 т.	28.314	23.525	20,3
св. 30 т.	21.862	13.671	59,9
Автобусы, всего:	22.572	14.934	51,1
в т.ч.: междугор.	4.479	2.594	72,6
городские	10.709	5.782	85,2
шасси	7.384	6.558	12

Отрасль не смогла выйти на уровень производства 1997г. — 2.069.703 автомобилей. Продажа автомобилей на внутр. рынке в 2000г. возросла на 21,14%, при этом опережающими темпами росли продажи городских автобусов (86,67%) и грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 30 т. (49,83%).

Продажа импортных автомобилей на внутреннем рынке снизилась с 178.818 ед. в 1999г. до 175.173 ед. в 2000г. (-2,04%). Организация сборочного производства автомобилей в Бразилии уменьшает объемы импорта готовых автомобилей. Так, уровень продаж автомобилей, импортируемых в Бразилию, на внутреннем рынке ежегодно снижался: 1998г. — 347,1 тыс.ед., 1999г. — 178,8 тыс.ед., 2000г. — 175,2 тыс.ед.

Отношение объема продаж импортных автомобилей к объему продаж автомобилей, произведенных в Бразилии, составило в 2000г. 6,1%. По объемам продаж в 2000г. легковых автомобилей на рынке Бразилии 1 место занимала фирма: «Фольксваген до Бразил» — 382422 ед., далее «Фиат» — 361746 ед. и «Дженерал Моторс» — 329859 ед.

По объемам продаж грузовых автомобилей в 2000г. первое место занимала фирма «Мерседес Бенц» — 25627 ед., далее «Фольксваген» — 13658 ед. и «Форд» — 11951 ед.

Занятость в автопроме в 2000г. составила 96,3 тыс. чел. против 94,1 тыс. чел. в 1999г., т.е. увеличи-

чилась на 2,7% за счет частичного расширения производства в отрасли.

На экспорт в 2000г. было поставлено 367.206 автомобилей против 274.407 шт. в 1999г. (рост на 33,82%), в т.ч.: грузовых автомобилей 8.494 ед. против 8.498 ед. в 1999г., и автобусов 5.975 ед. против 4.488 ед. в 1999г. Однако объем экспорта не достиг рекордного уровня 1997г., когда было поставлено на экспорт 416.872 автомобиля.

Основными рынками сбыта автомобилей, производимых в Бразилии, продолжали оставаться Аргентина, Мексика, Чили, Венесуэла, Уругвай, а также Италия, Германия, Франция, Португалия.

Лидером по экспорту автомобилей является фирма «Фольксваген», которая в 2000г. экспортировала 110 тыс.автомобилей (1999г. — 52,9 тыс.шт.). Фирма «Фиат» экспортировала в 2000г. 95 тыс.автомобилей (в 1999г. — 102,8 тыс.шт.). Объем экспорта Бразилией автомобилей в 2000г. составил 3,9 млрд.долл., против 3,5 млрд.долл. в 1999г.

Инвест. активность в отрасли постоянно находится на высоком уровне. Многие фирмы объявили о программах инвестиций по модернизации существующих производственных мощностей и обновлению производственных программ. «Фиат» планирует инвестировать 300 млн.долл. в строительство нового завода в г. Бетим. «Дженерал Моторс» инвестировала 650 млн.долл. в строительство нового завода в г. Гравотан.

«Мерседес Бенц» планирует смонтировать линию в г. Жуис де Фора по выпуску новой версии 240 и 320 класса «С» в начале 2001г. Фирма инвестировала 20 млн.долл. в обучение персонала и 800 млн.долл. в само производство модели класса «С» с намерением довести выпуск этой модели до 70 тыс. ед. в год.

Фирма «Пежо» инвестировала 600 млн.долл. в строительство нового завода в г. Порто Реаль.

Производство и рынок грузовых автомобилей и автобусов. Основные предприятия в Бразилии выпускающие грузовые автомобили и автобусы.

1. Ford Motor. Avenida do Taboao 899, Predio I, 1° andar, 09655-900 — Sao Bernardo do Campo, SP — Brasil, тел. (55-11) 754-8855, www.ford.com.br, ford-byphone@ford.com.br, Centra de Atendimento Ford (CAP) — Consumidor. Ford Customer Service Center, ф.0800 903673.

Фирма присутствует в Бразилии с 1919г., начала выпускать автомобили с 1921г. Насчитывает 4 действующих предприятия по выпуску автомобилей, грузовиков.

Фирмы, входящие в Ассоциацию: Visteon — изготавливающая комплектующие и Volvo Automoveis.

Предприятие фирмы «Форд» по выпуску грузовиков находится в шт. Сан-Пауло — Комплекс Ипиранга, выпускает грузовые автомобили: грузоподъемностью 4-10 т., мод. Cargo 814, F-350, F-400; грузоподъемностью 11-30 т. модификации Cargo 1215, 1415, 1422, 1617, 1622, 1630, 1721, 1731, F-12000, 14000, 16000; грузоподъемностью свыше 30т. модификации Cargo 2422, 2425, 2630, 3224, 4030, 4030 Leito. Автобусы мод. В-1618 и В-1621.

2. Volkswagen. Rua Volkswagen 291, Parque Jabaquara, 04344-010 Sao Paulo, SP, Brasil, (55-11) 5582-5122, ф.5582-5030, www.volkswagen.com.br. Servico de Satisfacao ao Cliente VW / VW Customer Service, тел.0800195775.

Фирма присутствует в Бразилии с 1950г., начала выпуск автомобилей с 1953г. Насчитывает 5 пром. предприятий по выпуску автомобилей, грузовиков и автобусов.

Фирмы, входящие в ассоциацию Audi и Seat. Предприятие фирмы, выпускающее грузовики и автобусы находится в г. Resende.

Предприятие выпускает грузовые автомобили модификаций 7.100; 8.100; 8140 – грузоподъемностью 4-10 т., модификаций 12.140; 12.170; 14.150; 14.170; 14.220; 16.170, 16.200; 16.220; 16.300; грузоподъемностью 11-30 т. и модификации 24.220; 24.250 и 35.300 – и грузоподъемностью свыше 30 т. Автобусы мод. 8.140 CD; 16.180 CD и 16.210 CD; 8.140CO.

3. Fiat Automoveis. Rodovia Fernao Dias, Km 429, 32530-000 – Betim – MG, Brasil, (55-31) 529-2111, ф.529-2711, www.fiat.com.br, market@fiat.com.br, imprensa@fiat.com.br. Customer Care Fiat (Atendimento ao Consumidor), тел. (0800) 99-1000, ф. 99-1001.

Фирма присутствует и производит автомобили в Бразилии с 1976г. Насчитывает 2 пром. предприятия, одно из них по выпуску грузовиков, построено в конце 2000г. в г. Sete Lagoas в содружестве с фирмой Yveco. Выпускает мод. Daily.

4. General Motors. Avenida Goias, 1805, 09550-900 – Sao Caetano do Sul – SP – Brasil, (55-11) 4234-7700, ф.4234-7217, www.gm.com.br, gmpress@gm.com.br, Centre de Atendimento ao Cliente Chevrolet (CACC) / Chevrolet Customer Service Center, тел. (0800) 19-4200, ф.19-7700.

Фирма присутствует и производит автомобили в Бразилии с 1925г. Насчитывает 2 предприятия, одно из них по выпуску грузовиков находится в г. Sao Jose dos Campos. Выпускает модели грузовиков грузоподъемностью 3-10т. – модификации 5.90; 6000; 6-100; 6-150; 7-110; C-40; грузоподъемностью 11-30 т. модификации 11000/1200; 12-170; 13000/14000; 14 – 190; 15 – 190; 16 – 220.

Фирмы, входящие в ассоциацию: Banco General Motors; GM Leasing; Consorcio Nacional Chevrolet; Allison Transmission Division.

5. International Caminhoes. Av. Carlos Gomes, 466 – 6° andar, 90480-000 – Porto Alegre – RS – Brasil, (55-51) 316-2000, ф.316-2001,-2, www.caminhoesinternational.com.br, magali.moritz@navinternational.com.

Фирма присутствует и производит автомобили в Бразилии с 1998г. Насчитывает 1 предприятие, Выпускает грузовые автомобили в г. Caxias do Sul грузоподъемностью от 11-30т. – модификации 4700x2 и грузоподъемностью свыше 30т. модификации 49004x2; 49006x4; 92004x2; 92006x4.

6. Mercedes-Benz. Av. Alfred Jurzykowski, 562 – Vila Pauliceia, 09810-900 – Sao Bernardo do Campo, SP, Brasil, ткл. (55-11) 4173-6611, ф.4173-7667, www.mercedes-benz.com.br, senador@mercedes-benz.com.br. Atendimento ao Cliente / Customer Service, тел. (0800) 11-4044.

Фирма присутствует в Бразилии с 1953г., начала свое производство автомобилей с 1956г. Действующих предприятия – 3. Выпускает грузовые автомобили на предприятии в г. Sao Bernaulo do Coajo грузовики грузоподъемностью от 3-10т., модификации 710; 712; 914, грузоподъемностью 11-30т. модификации 1114; 1214; 1218; L-1218; 1414; 1418; L/LA-1418; L-1618; L-1620; 1718; L-1720; L-2318; L-2418; L-1218; 1414; L-1418; L-1720; грузоподъ-

емностью св.30 т. мод.: L /LS-1622; L /LS-1630; L /LS-1633; L-1721; L-1723; L/LS-1935; L/LS-1938; L/LS-1941; L/LS-1945; L-2635; 2038 и 2638/S. Автобусы – мод. LO-814; LO-1214; OH/OF-1318; LO-1414; OF-1417; OH/LO-1418; OH-1420, OH-1421L, OF-1620, OH-1621L, OH-1623L, OH-1625L, OH-1628L, OH-1635L, OH-1636L, OP-1721, 0-400, платформы O-371,0-400, автобусы модификации LO-814, OH/OF-1318; LO-1414, OH-1418, OH-1420; OH-1421L; OH-1520; OF-1620; OH-1621L; OH-1630L; OH-1635L; OH-1636L; все сборки CKD. OHOHL/LSLO OH/OF CKD.

7. Volvo. Av. Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2600, CIC, Caixa Postal 7981, 81260-900 – Curitiba, PR, Brasil, тел. (55-41) 317-8111, ф.317-8601, www.volvo.com.br, vtcl4.volvobr@memo.volvo.se. VOAR – Volvo Action Service, тел. (0800) 416161, ф. (55-41) 317-8410.

Фирма присутствует в Бразилии с 1934г., начала выпуск автомобилей в 1979г., имеет 2 предприятия по выпуску грузовых автомобилей и шасси для автобусов в г.г. Curitiba и Pederneiras. Фирма Volvo Penta входит в Ассоциацию Volvo. Предприятия выпускают грузовые автомобили грузоподъемностью свыше 30 т. модификации NL104x2, NL104x2 EDC, NL106x2 EDC, NL 106x4 EDC, NL106x4, NL 124x2, NL124x2EDC, NL126x4EDC, FH 124x2, FH126x4, шасси для автобусов модификации B7, B10, B12, и B58.

8. Scania Latin America. Av. Jose Odonzzi, 151 – Vila Euro. 09810-902 – Sao Bernardo do Campo – SP – Brasil, (55-11) 752-9333, ф.4351-2659, www.scania.com.br

Фирма присутствует и выпускает автомобили в Бразилии с 1957г. Имеет одно предприятие по выпуску грузовых автомобилей и автобусов в г. Sao Bernardo do Campo. Выпускает грузовые автомобили грузоподъемностью 11-30 т. модификации P94DB4x2; P94DB6x2; R113E6x4, T113H4x4; T113E6x4; P94CB6x4; P94GA4x2; P114CA6x4; P114CB6x4; P114GA4x2; P124CA6x4; P124GA4x2; T114GAN4x2; T114GB4x2; T124GA4x2; T124GA6x2; T124LA4x2; R114GA4x2, R114GB4x2, R124GA4x2, R124GA6x4, R124GB4x2, R124LA4x2, R124LA 6x2; автобусы мод. F 113HL, K113CL/TL, L113CL, F94HB, L94IB/UB, K124IB/EB, K124IB/EB.

9. Agrale. Rodovia BR 116, Km 145, n° 15104, 95059-520, Caxias do Sul, RS, Brasil, тел. (55-54) 229-1133, ф.229-2290, www.agrale.com.br, vendas@agrale.com.br.

Фирма присутствует на рынке Бразилии с 1964г. и выпускает автомобили с 1982г., имеет 5 предприятий, из которых предприятие №2 по выпуску грузовых автомобилей и шасси для автобусов в г. Caxias do Sul выпускает грузовые автомобили и шасси для автобусов. Предприятие выпускает грузовые автомобили грузоподъемностью 3-10 т., мод. TX 1800, TX 4500, TX 5000, TX7000, TX7500, TX 8500, шасси для автобусов мод. MA6.0, MA7.0, MA7.5T, и MA8.5T.

В 2000г. автомобилестроение (производство грузовых автомобилей и автобусов) продолжало развиваться высокими темпами: в стране произведено 71.140 ед. грузовых автомобилей, против 55.277 ед. в 1999г. (темп прироста 28,70%).

Прирост производства отмечается во всех подразделениях, особенно значителен в производстве городских автобусов – 85,21% и грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 30 т. – 59,92%, и

менее всего в производстве шасси для автобусов 12,60% и грузовых автомобилей, грузоподъемностью от 4 до 10 т. — 15,94%.

Производство в стране автомобилей, в ед.

Автомобили	2000г. С	1999г. Е	Прирост в %С/Е
Всего	71.140	55.277	28,70
1. груз. автомоб. 4-10 т.	20.964	18.081	15,94
11-30т.	28.314	23.525	20,36
св. 30т.	21.862	13.671	59,92
2. автобусы всего	22.572	14.934	51,15
— междугородные	4.479	2.594	72,67
— городские	10.709	5.782	85,21
— шасси	7.384	6.558	12,60

Источник: журнал «АИФАВЕА» №176, янв. 2001г.

Запродажи автомобилей (грузовых) и автобусов на внутреннем рынке в 2000г. возросли на 31,16% и 53,49% соответственно, при этом опережающими темпами росли продажи грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 30 т. — 49,83% и городских автобусов — 86,67%.

Внутр. запродажи в стране автомобилей, в ед.

Автомобили	2000г. С	1999г. Е	Прирост в %С/Е
Автомобили всего	61552	46906	31,16
1. груз. автомоб. 4-10 т.	18549	16183	14,62
11-30т.	24057	18098	32,93
св. 30т.	18916	12625	49,83
2. автобусы всего	16384	10674	53,49
— междугородные	2225	1494	48,93
— городские	8331	4463	86,67
— шасси	5828	4717	23,67

Источник: журнал «АИФАВЕА» №176, янв. 2001г.

Внутренние запродажи импортируемых автомобилей в ед.

Производство в стране автомобилей, в ед.

грузовиков	2000г. С	1999г. Е	Прирост в %С/Е
грузовиков	7751	3759	106,2
автобусов	56	5	1020

Экспорт грузовых автомобилей и автобусов из Бразилии

Экспорт, в ед.

	2000г. С	1999г. Е	Прирост в %С/Е
1. Груз. автомобили всего:	8.494	8.498	-0,05
— 4-10т.	1.653	1.539	7,41
— 11-30т.	4.121	5.331	-22,70
— св.30т.	2.720	1.628	67,08
2. Автобусы всего	5.975	4.488	33,13
— междугород ние	2.091	1.206	73,38
— городские	2.166	1.434	51,05
— шасси	1.718	1.848	-7,03

В стоимостном отношении экспорт Бразилии в 2000г. автомобилей в т.ч. грузовых и автобусов возрос на 10,54% до 3,465 млрд.долл. с 3,134 млрд.долл. в 1999г.

Производство и сбыт грузовых автомобилей и автобусов сосредоточены в руках 11 крупных фирм, представляющих собой филиалы иностр. автогигантов. Фирменная структура браз. автомобильного рынка в 2000г. была представлена следующими фирмами: (по грузовым автомобилям) Mercedes — 36,9%; Volkswagen — 19,7%; Ford — 17,2%; Scania — 7,7%; Iveco — 5,8%; Volvo — 5,8%; General Motors — 4,5%.

По автобусам: Mercedes — 51,8%; Volkswagen — 20,9%; Agrale — 16,7%; Scania — 6,7%.

Ведущие позиции по итогам 1999г. по грузовым автомобилям занимали следующие фирмы: Mercedes — 33,2%; Ford — 20,6%; Volkswagen — 18,9%; Scania — 8,7%; Volvo — 6,4%; Iveco — 6,1%; General Motors — 4,1%.

По автобусам: Mercedes — 59,1%; Volkswagen — 16,4%; Agrale — 13,2%; Scania — 6,8%.

Внутр. запродажи грузовиков по фирмам, в т.ч. импортируемых, в ед.

	2000г. С	1999г. Е	Прирост в %С/Е
Грузовые автомобили всего:	69.273	50.665	36,73
— грузопод. 4-10т.	25.281	18.761	34,75
1. Agrale	343	176	94,89
2. Fiat Automoveis	557	218	155,50
3. Ford Motor Company Brasil	6.500	5.658	14,88
4. General Motors do Brasil	2.300	1.342	71,39
5. Iveco Mercosul	3.030	2.199	37,79
6. Mercedes- Benz do Brasil	11.536	5.162	123,48
7. Volkswagen do Brasil	1.015	4.006	-74,66
— грузопод. 11- 30т.	24.060	18.450	30,41
1. Ford	4.021	3.956	1,64
2. General Motors do Brasil	824	772	6,74
3. International Caminhoes	285	265	7,55
4. Iveco	2	13	- 98,23
5. Mercedes- Benz do Brasil	9.889	8.028	23,31
6. Scania	185	150	23,33
7. Volkswagen do Brasil	8.844	5.166	71,20
— грузопод. св.30т.	19.932	13.454	48,15
1. Ford	4.021	3.956	1,64
2. International Caminhoes	312	276	13,04
3. Iveco	1.016	789	28,77
4. Mercedes- Benz do Brasil	4.192	3.636	15,29
5. Scania	5.150	4.261	20,86
6. Volkswagen do Brasil	3.799	401	847,38
7. Volvo	4.033	3.229	24,90

Налоги на грузовые автомобили и автобусы более щадящие, по сравнению с налогами на легковые автомобили, на них налог до 1000куб.см. — 25,3%, свыше 1000 куб.см. — на бензине — 33,3%, спирте — 30,8%; на автомобилях дорогих марок — 25% (данные на июль 2000г.); на грузовые автомобили — 21,3%, автобусы — 17,7%.

Производители автомобилей, в т.ч. грузовых и автобусов, в основном объединены в Нац. ассоциацию ANFAVEA (Associacao Nacional das Fabricantes de Veiculos Automotores). Av. Indianopolis, 496, Sao Paulo, SP, Brasil, 04062-900, т/ф (55-11) 549-4044, www.anfavea.com.br.

Дистрибуторы грузовиков, автобусов, а также легковых автомобилей объединены в Нац. Федерацию дистрибуторов автомобилей FENABRAVE (Federate National da Distribuicao de Veiculos Automotores). Av. Indianopolis, 1967, CEP 04063-003 Sao Paulo SP, (011) 5071-5300, ф.5071-2855, www.fenabrave.com.br, fenabrave@fenabrave.com.br.

С 1990г. в Бразилии разрешен импорт любых видов грузовиков, однако наиболее конкурентоспособны на рынке — грузовики грузоподъемностью свыше 30т. и по вывозу пород и грунта с карьеров. Однако, каждое транспортное средство должно в обязательном порядке пройти омологацию, которая представляет собой сложный процесс: представление ряда документов, сертификатов, проведение в Бразилии испытания на токсичность (экология), измерение уровня шума, все это для того, чтобы получить сертификат, разрешающий импорт, продажу и эксплуатацию грузовиков в Бразилии.

Омологацию проводит либо импортер, либо завод-изготовитель, либо этим занимается специализированная фирма. По времени омологация занимает 3-6 мес. и по стоимости оценивается в 25-30 тыс. долл.

Условия и нормы омологации на португальском языке необходимо выкупать, стоимость условий с офиц. переводом на русский язык составит 800 долл.

Браз. организации, участвующие в проведении испытаний, омологаций:

А) CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (фирма – лаборатория по защите окружающей среды) – проводит испытания на токсичность выхлопных газов и на испаряемость (улавливание) горючего и вредных веществ. Адрес: Sao Paulo, av. Frederico Hermann Jr., 345, Pinheiros, CEP.05489-900, тел. (011) 3030-6777, -6778, nelmaeo@cetesb.br.

Б) KADRON – фирма, отвечающая за проведение испытаний по замеру уровня шума.

Адрес: Sao Paulo, av. Nagoes Unidos 3797-11 andar, (011) 53-1100, (0192) 70-7633.

В) IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente – (Браз. институт по защите окружающей среды), Avenida L4, Brasilia, DF, CEP.70800-200, (061) 226-7067.

На базе испытаний CETESB институт IBAMA выдает лицензию LCVM – Licença para o uso da Confederação do veículos ou motor – разрешение на эксплуатацию данного автомобиля.

Г) INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial. Адрес: SEP – W3 Norte, Quadre 511, bloco «B», 4 andar, CEP.10750-527, Brasilia, DF, тел. (061) 340-2211, 347-7882, ф.347-3284.

Институт проверяет сертификаты на соответствие узлов и компонентов грузовика европейским нормам, стандартам. На основе данных представленных экспортером выдается сертификат PBT (общего веса).

Д) DENATRAN – Departamento Nacional de Tránsito-Адрес: Explanada do Ministerios, Edificio Anexo 11-5 andar, sala520, Brasilia-DF, CEP.70064 – 900, тел. (061) 218-3151, 321-7025.

В DENATRAN направляются все результаты испытаний, документы, полученные в ходе испытаний. Сертификаты на португальском языке, на основе которых этот фед. орган выдает сертификат CAT – Certificado de Adequação a Legislação de trânsito – сертификат соответствия законодательству дорожного движения.

После проведения омологации выдается сертификат и выдаются коды (цифровое обозначение) грузовику, разрешающие импорт и эксплуатацию.

После оплаты пошлин и налогов, выдается импортная лицензия министерством развития, промышленности и внешней торговли.

Импортеры грузовых автомобилей и автобусов, а также легковых автомобилей объединены в ABEVA (Associação Brasileira de Veículos Automotores). Президент Ассоциации – Luis Gandini. Ассоциация объединяет 19 фирм.

Предприятия по выпуску грузовых автомобилей и автобусов имеют большой запас производственных мощностей, как правило они работают в две смены. «Мерседес» лидирует по продажам, в 2000г. летом объявлял набор служащих для увеличения выпуска грузовиков. Фирма выпускает 180 грузовиков в день.

«Фольксваген» увеличил свое производство грузовиков в 2000г. с 55 до 90 ед. в день. Предприятие в г.Резенди, насчитывает 1,5 тыс. служащих. Мощность предприятия – 120 грузовых автомобилей в день.

«Форд» – предприятие фирмы выпускает 110 грузовых автомобилей в день в г.Ипиранга при 45

часов работы в неделю. Из 440 служащих предприятия 300 работают на постоянной основе.

«Вольво» снизил выпуск автомобилей с 23 ед. в день до 18 ед. Мощность предприятия задействована на 60%, фирма надеется довести выпуск автомобилей в день до 27 ед.

Практически все компании объявили об инвестициях в свои предприятия, наиболее интересны инвестиции у компании «Вольво». Товарооборот фирмы в 2000г. превысил 400 млн.долл., на 10% больше товарооборота в 1999г., инвестиции фирмы в последние 4г. в г.Куритиба составили 300 млн.долл.(1995-99гг.), на 2000г. составили 100 млн. долл. в основном на модернизацию выпускаемых моделей, т.к. модель самосвала №12Н имеет компьютер на борту, автопилот и улучшенную комфортность кабины водителя. На модель FH12 выпускающуюся с 1994г., впервые на браз. рынке установлен электронный инжектор. Эта модель в 1994г. получила титул «Грузовик года» (в мире). Грузовик имеет гарантию 2г. или 200 тыс.км. пробега. Фирма разрабатывает новую серию грузовиков грузоподъемностью 40т. – версии 40.300.

Фирма «Вольво» имеет соглашение с браз. конфедерацией транспортников CNT (Confederação Nacional dos Transportes), которая имеет более 680 тыс.ед. автотранспорта, из них 136 тыс.ед. грузоподъемностью 3-10т.; 470 тыс. 11-30т. и 74 тыс. свыше 30т. «Вольво» принимает активное участие в обновлении транспорта CNT.

«Вольво» в 2000г. выпустила около 8 тыс.кабин для грузовиков, из которых 4 тыс. экспортированы; для увеличения производства фирма законтрактвала еще 150 служащих. Производство шасси для автобусов налажено в г.Куритиба с 1979г., произведено в 2000г. 8 тыс.ед.

В авг. 2000г. в Европе провел переговоры президент фирмы «Scania na America Latina» г-н Yorma Halonen, по национальности финн, для разработки стратегии объединенных усилий двух фирм «Скания» и «Фольксваген» по выпуску грузовых автомобилей грузоподъемностью 12-14 т. В 2000г. «Фольксваген» скупил 34% акций у этой шведской фирмы. Бразилия – важный рынок сбыта автомобилей «Скания», до 70% южноам. рынка. На своем предприятии в г.Сан-Бернардо «Скания» разработала новую серию грузовиков Millennium, с мотором GRS 900, 14 скоростей.

Фирма «Аграле», впервые в своей истории, вышла с производством грузовых автомобилей и шасси для микроавтобусов в другие страны, в Аргентину. В 2001г. будет собираться до 600 ед. грузовиков и 300 ед. шасси, что позволит увеличить экспорт фирмы на 66% с 9 млн.долл. до 15 млн. долл.

Фирма «Маркополо» по сборке автобусов в Бразилии планирует закупить шасси, произведенные на предприятии «Аграле» в Аргентине в пров.Кордоба для своих автобусов «Воляре» (микроавтобусы), до 2,4 тыс.автобусов собирается на шасси фирмы «Аграле».

Фирма International Caminhões do Brasil инвестировала до 15 млн.долл. в новую производственную линию по выпуску грузовых автомобилей сверхтяжелых мод.9800, версии 6x4 с мотором 405 л.с., собираемых в г.Кайшас ду Сул, и в основном для их экспорта в страны Меркосур, Юж. Африку, Австралию и Среднюю Азию и 200 ед. для внутреннего рынка Бразилии. Запродажи фирмы в 2000г. на внутреннем рынке составили более 1000

ед. грузовых автомобилей. Фирма выпускает мод. 9800 совершенно по аналогичной технологии, что и эти же модели в США, с новым мотором Gummmin 405HP. Имеет соглашение с фирмой Usiparts Sistemas Automotivos предприятия Usiminas по изготовлению алюминиевых кабин на фабрике Pouso Alegre.

Фирма «Форд», которая начала производство в Бразилии (первая) грузовых автомобилей грузоподъемностью 3-11 т. мод. F 350 и F 4000 в 1975г., в 2000г. праздновала 25-летний юбилей выпуска мод. F4000, наиболее популярной модели в Бразилии (продано более 147 тыс.ед.). Фирма постоянно улучшает внешний вид грузовика, его тех. характеристики, поэтапно 1980г., 1982г., 1985г., 1986, 1993, и 1998г. На мод. F4000 установлен новый мотор Gummmins. Разработчики фирмы идут навстречу пожеланиям потребителей и для завода по переработке сахарного тростника создали новую мод. Cargo 2422 шины на задних 2 осях с протектором, вдвое превышающим нормальный, что сохраняет урожай сахарного тростника на 20%. Всего заводы фирмы «Форд» выпускают 3 версии легких грузовых автомобилей для города, 10 версий для города и трасс и 5 версий только для междугородних перевозок. Очень популярна мод. Ford Cargo 814 VVC грузоподъемностью 7,7 т., которая еще в 1999г. экспонировалась на Автосалоне в г.Сан-Пауло, а уже с 2000г. начато производство этой модели для фирм, занимающихся внутригородскими перевозками.

Рынок шасси для микроавтобусов, в ед.

Период	«Agrale»	«Mercedes»	«Volkswagen»	всего
1997	98	804	318	1.220
1998	703	922	271	1.826
1999	1.417	759	444	2.620
2000*	2.750	1.900	1.420	6.070

В Бразилии производятся также автобусы для междугородних перевозок пассажиров, в т.ч. и межд. класса, городские автобусы и микроавтобусы на шасси фирм, приведенных выше. Имеются 5 крупных сборочных предприятия: Busscar, Caio, Ciferal, Comil и Marcopolo.

Ведущее место занимает фирма «Маркополо» в г. Caixas do Sul – шт. Rio Grande do Sul. Доход фирмы «Маркополо» в 2000г. составил 260 млн.долл., произведено 4175 ед. автобусов, что на 38,2% больше, чем в 1999г. Экспорт составил 71,9 млн.долл., на 34,8% больше чем в 1999г. «Маркополо» производит автобусы на 2 заводах в г. Caixas do Sul и на своих филиалах в Аргентине и Колумбии, в кооперации с фирмой «Вольво», проект назван Transmilenio – стоимостью 85 млн.долл. В Колумбии будет изготавливаться более 450 ед. автобусов на шасси «Вольво» и кузовов «Маркополо». Сейчас фирма «Маркополо» имеет свои филиалы также в Мексике, Португалии и Юж. Африке.

Тракторное и с/х машиностроение. Доминируют фирмы «Джон Дир», «Валтра» («Валмет»), «Нью Голланд». Парк колесных тракторов Бразилии насчитывает 500 тыс. машин.

Бразилия производит различные виды тракторов и с/х техники.

В 2000г. структура производства в отрасли была представлена (в скобках 1999г.): колесные тракторы – 77,7% (74%), гусеничные тракторы – 4% (4,4%), культиваторы моторизованные – 2,3% (2,7%), комбайны – 12% (13,3%), землеройные машины – 4% (5,6%).

В 2000г. по темпам развития автомобилестроение (23,70%) почти совпало с тракторостроением и производством с/х машин (25,56%). При этом значит. рост производства наблюдался в секторе колесных тракторов (31,63%) и гусеничных тракторов (14,50%); спад производства отмечен в секторе землеройных машин (-6,89%).

Производство с/х техники в Бразилии, в ед.

	2000г.	1999г.	Прирост, %
Всего	35.433	28.211	25,56
в т.ч.: Колесные тракторы	27.525	20.911	31,63
Гусеничные тракторы	1.429	1.248	14,50
Культиваторы моторизов.	813	778	4,50
Комбайны	4.247	3.760	12,95
Землеройные машины	1.419	1.524	-6,89

Продажа с/х техники в Бразилии, в ед.

	2000г.	1999г.	Прирост, %
Всего	31.059	24.696	25,77
в т.ч.: – национальной	30.533	24.043	26,99
- импортной	526	653	-19,45
Колесные тракторы	24586	19.205	28,02
- национальные	24.286	18.788	29,26
- импортные	300	417	-28,06
Гусеничные тракторы	592	646	-8,36
- национальные	583	582	0,17
- импортные	9	64	-85,94
Культиваторы	722	629	14,79
- национальные	722	629	14,79
- импортные	-	-	-
Комбайны	3.780	2906	30,08
- национальные	3628	2850	27,30
- импортные	152	56	171,43
Землеройные машины	1379	1310	5,27
- национальные	1314	1194	10,05
- импортные	65	116	-43,97

Увеличение объема продажи коснулось в большей степени сектора комбайнов 30,08% и колесных тракторов 28,02%, наблюдалось снижение объема продажи импортируемой техники.

Лидером по продаже колесных тракторов в Бразилии является фирма AGCO do Brasil (MF) (8.084 ед. или 33,5% внутреннего рынка в 2000г.). Далее следуют Valtra do Brasil (Valmet) – 23,9%, New Holland Latino Americana – 23,8% и SLC-John Deere – 13,6%. По импортированным колесным тракторам лидером по продажам являются Casa Brasil – 109 ед., Yanmar do Brasil – 85 ед. и New Holland Latino Americana – 59 ед.

В нояб. 2000г. в отрасли работало 9474 человека.

Стоимость экспорта возросла с 450,3 млн.долл. в 1999г. до 471,8 млн.долл. (+4,77%) в 2000г. Основной экспортер комбайнов фирма SLC John Deere добился в 2000г. увеличения экспорта на 30%. Это лучший показатель фирмы со времени ее основания. Экспорт фирмы в 2000г. был равен 276 млн.долл. (1999г. – 200 млн.долл.).

Экспорт тракторов и с/х техники из Бразилии (шт.)

	2000г.	1999г.	Прирост, %
Всего	5.273	4207	25,34
в т.ч.: колесные тракторы	3.457	2.335	48,05
гусеничные тракторы	878	824	6,55
культиваторы моторизов.	90	144	-37,5
комбайны	684	677	1,03
землеройные машины	164	227	-27,75

Фирма AGCO do Brasil (MF) в 2000г. начала поставки на экспорт своих колесных тракторов марки Massey Ferguson мощностью 65-75 л.с., изготовленные в г.Каноас, и до конца года отгрузила 700

ед. На 2001г. планируется отгрузить до 3,4 тыс.ед. на 82 млн.долл.

Производители с/х техники в Бразилии в 2000г. вышли со своей продукцией на новые рынки — Китай, Мексика и Ирак. До 1998г. до 55% производимой браз. с/х техники направлялось в Аргентину. В связи с эконо. кризисом в этой стране спрос на браз. технику сократился. Фирма Voltra в 2000г. впервые поставила 100 тракторов в Ирак, в 2001г. планировала поставить до 250 тракторов в Мексику, а всего фирма намерена экспортировать в 2001г. до 1,1 тыс.единиц с/х техники, что на 22% больше, чем в 2000г. на 30 млн.долл.

Ведущими производителями тракторов и с/х техники в Бразилии, а также их импортерами в 2000г. являлись фирмы: AGCO do Brasil (MF), Agrale, Case Brasil, New Holland Latino Americana, SLC-John Deere, Valtra do Brasil (Valmet), Yanmar do Brasil.

Автопром-99. Эта отрасль промышленности является одной из наиболее динамично развивающихся. Определенный подъем в развитии отрасли был отмечен в 1996г., когда был построен ряд новых заводов: в шт.Парана — 5, Сан-Пауло — 4, Минас Жерайс — 2, Рио Гранде ду Сул — 1, Гойас — 1 и др. Ведется строительство новых заводов в штатах: Байя — 2, Минас Жерайс — 2, Сан-Пауло — 1, Парана — 2, Рио Гранде ду Сул — 1.

Строительство заводов осуществляют «Мерседес», «Форд», «Фиат», «Пежо», «Рено», «Фольксваген» и др. Количество занятых в отрасли составляет 96 тыс.чел. В 1999г. производство автомобилей составило 1346,6 тыс.шт. (1998г. — 1585,6 тыс.шт.), в т.ч. 1273,5 тыс. легковых автомобилей, 55,1 тыс.грузовиков, 14,9 тыс. автобусов.

Автомобилей марки «Фиат» было выпущено 392 тыс.шт. (завод Vetim в Минас Жерайс), автомобилей «Дженерал Моторс» было выпущено 210 тыс.шт. (завод в Сан-Пауло), автомобилей «Фольксваген» было выпущено 180 тыс.шт. (завод Tinbate в Сан-Пауло) и 173 тыс.шт. (завод в Sao Bemardo в Сан-Пауло). Объемы выпуска остальных марок-автомобилей («Форд», «Тойота» и др), произведенных в 1999г., составили 20-90 тыс.шт.

Экспорт автомобилей в 1999г. составил 3,4 млрд.долл.; **было экспортировано 268,1 тыс.автомобилей**, что почти на 10% меньше, чем в 1998г. (399,8 тыс.автомобилей). Экспорт грузовиков составил 8501 шт.

Поставка автомобилей, в основном — в страны Меркосур и Чили. В 2000г. Бразилия планировала экспортировать автомобили в Венесуэлу в обмен на нефть и в Юж. Африку в обмен на вино. Бразилия импортирует автомобили, в основном, из Аргентины.

В 1999г. в Бразилии было выпущено 1,34 млн.шт. автомобильных двигателей. Основными их производителями являются «Фольксваген», «Дженерал Моторс», «Форд», «Ивеко». До 2001г. браз. автопром планировал **довести выпуск двигателей до 4 млн.шт. в год.** Имеются предпосылки, что в течение 2 лет Бразилия может превратиться в один из мировых центров по выпуску автомобильных двигателей.

Авиастроение

Основным производителем авиационной техники в Бразилии является компания «Эмбраэр» (Empresa Brasileira de Aeronautica), являющаяся

самым крупным в Лат. Америке разработчиком и производителем самолетной техники гражд. и военного назначения.

Компания входит в список предприятий с ежегодным доходом свыше 1 млрд.долл. и **в 1999г. заняла 1 место среди крупнейших экспортеров Бразилии.** В 1999г. компанией поставлен на экспорт 101 самолет различных модификаций против 61 — в 1998г. Сумма экспорта в 1999г. составила 1,8 млрд.долл. против 1,2 млрд. в 1998г.

Во многом это стало возможно благодаря удачному запуску в серию 50-местного реактивного пассажирского лайнера ERJ-145 и его 37-местной версии ERJ-135, поступивших на рынки в 1997-98гг. и практически сразу же получивших признание региональных авиакомпаний США и Зап. Европы.

В 1999г. на авиасалоне «Ле Бурже» компания «Эмбраэр» подписала контракты на поставку своих самолетов на 6,5 млрд.долл. (ERJ-145 — 84 шт., ERJ-135 — 10 шт., ERJ-170 и ERJ-190/200 — 175 шт.). Наибольший контракт подписан с фирмой «Кроссаир», Швейцария, на 4,9 млрд.долл. (40 самолетов ERJ-145 и 160 самолетов ERJ-170 и ERJ-190). **Общий портфель заказов «Эмбраэр» на конец 1999г. составлял 20 млрд.долл.** Наибольшая часть приходится на модель ERJ-145 — 691 самолет и на ERJ-135 — 319 самолетов. Прибыль от сделок составит 6 млрд.долл., что позволит поддерживать существующий ритм производства авиатехники в течение последующих 3-5 лет.

Браз. компания «Эмбраэр». Основана в 1969г. На ее предприятии, расположенном в г.Сан-Жозе-дус-Кампус (в 97 км от г.Сан-Пауло), было налажено производство авиатехники военного и гражд. назначения. Из военных самолетов наибольшую известность приобрел истребитель «Тукано», а из гражд. — пассажирские турбовинтовые самолеты «Бандейранте» и «Бразилиа».

Качественно новый этап в развитии компании начался после ее приватизации в 1994г., в результате которой банковская группа «Бозано/Симонсен» приобрела 29,1% акций. Контрольный пакет акций она делит с пенсионными фондами «Превии» («Банк до Бразил») — 27,9% и «Систел» («Телебраз») — 19,7%. До приватизации компания несла большие убытки (в 1990-94гг. — 1,6 млрд.долл.). С 1990г. государство полностью отказало ей в фин. поддержке.

«Эмбраэр» была выкуплена частным консорциумом за 154 млн.реалов. Руководство компанией перешло в руки представителей группы «Бозано/Симонсен», которая вместе со своими партнерами инвестировала в модернизацию предприятия 500 млн.долл. «Эмбраэр» сумела сравнительно быстро выйти из кризисного состояния и стать одной из наиболее успешно развивающихся браз. пром. компаний. Крупные инвестиции позволили модернизировать производство и разработать новые образцы авиатехники, которая с большим успехом реализуется на мировом рынке. Если в 1997г. убытки достигали 33 млн.реалов, то уже в 1998г. удалось получить прибыль в 132 млн.реалов. Оборот компании достиг в 1998г. 1,5 млрд.реалов (прирост на 90% по сравнению с предыдущим годом).

«Эмбраэр» стала вторым в Бразилии по значению экспортером продукции. **В 1998г. объем ее продаж составлял 1,4 млрд.долл.,** из них 1,2 млрд.долл. (85%) — экспортные поставки.

На принадлежащем компании авиазаводе в г. Сан-Жозе дос Кампос работает 7 тыс. чел. В результате проведенной модернизации, автоматизации и компьютеризации удалось заметно повысить эффективность производства. Ежемесячно выпускается 7 самолетов. Инвестировав 140 млн. долл. в 1999г. «Эмбраэр» рассчитывает увеличить производство самолетов до 12 в мес.

В 1998г. авиакомпанией было изготовлено 116 самолетов (в 1997г. — 71), в т.ч. 60 реактивных пассажирских самолетов ЭРЖ-145, 14 — «Бразилиа», 6 — «Тукано», 10 — АМЖ и 26 легких самолетов.

Президент «Эмбраэр» Маурисио Ботельо заявил, что у компании имеются возможности повторить успех, достигнутый в 1998г., благодаря растущему числу заказов (выросли с 3 млрд. долл. в 1997г. до 4,1 млрд. долл. в 1998г.).

Агрессивная маркетинговая политика позволила «Эмбраэр» не только завоевать прочные позиции на мировом рынке, но и успешно их наращивать, продвигая свою продукцию в США и страны Зап. Европы, где большим спросом пользуются две модели пассажирских самолетов для местных авиалиний. Самое ходовое изделие авиазавода — пассажирский самолет ЭРЖ-145 (двухмоторный реактивный, 50 мест). На 80% он монтируется из импортных компонентов, двигатели поставляет «Роллис-Ройс/Аллисон». В 1998г. этот самолет стал поставляться в США для «Америкэн Игл», считающейся самой крупной региональной авиакомпанией в мире. Заключенная в 1997г. во время аэрокосмической ярмарки в Ле-Бурже (Франция) сделка предусматривает покупку ам. компанией 67 самолетов на 1 млрд. долл. Всего 180 самолетов этого типа были заказаны 11 клиентами в США, Европе и Бразилии.

Учитывая запросы потенциальных покупателей, «Эмбраэр» разработала еще 1 самолет — ЭРЖ-135, предназначенный для перевозки 37 пассажиров (скорость — 830 км/час, дальность полета — 2900 км). Созданный на базе ЭРЖ-145, новый самолет имеет укромный (на 3,5 м) фюзеляж и обладает рядом преимуществ — более низкие шумы, уменьшенный расход горючего. Первая партия самолетов поставлена заказчиком во II пол. 1999г. Авиакомпания США и Франции уже в середине 1998г. (еще до первого полета) заявили о намерении приобрести 195 самолетов этого типа. «Эмбраэр» рассчитывает в ближайшие 10 лет разместить на внутреннем и внешнем рынке 500 самолетов ЭРЖ-135.

В начале XXIв. «Эмбраэр» намерена запустить в производство 2 новых пассажирских самолета ЭРЖ-170 (будет готов к поставке в 2002г., рассчитан на перевозку 70 пассажиров) и ЭРЖ-190/200 (108 пассажиров, первая партия будет изготовлена в 2004г.).

На аэрокосмической выставке в Ле-Бурже (1999г.) было объявлено о заказе швейцарской компанией «Кроссаэр» 40 самолетов ЭРЖ-145 и 160 самолетов ЭРЖ-170 и ЭРЖ-190/200 на 4,9 млрд. долл. С учетом контрактов, подписанных с компаниями «Регионал Аэрлайнс» (Франция), КЛМ (Голландия), «Алиталия» (Италия), «Скайвэйс» (Швеция), «Протеус Аэрлайнс» (Франция), «Рейнталфлюг» (Австрия), **портфель заказов «Эмбраэр» достиг 6,4 млрд. долл.**

В конце сент. 1999г. компанией Embraer были определены 10 основных партнеров по участию в

программах выпуска моделей ERJ-170 и ERJ-190, на 70 и 90-108 пассажиров соответственно. Поставка первых самолетов ERJ-170 ожидается во II пол. 2002г., а ERJ-190 — в I пол. 2004г. Их стоимость оценивается в 22 млн. долл. и 27 млн. долл. соответственно. Большая часть предстоящих работ (45%) будет выполнена самой Embraer, которая будет вести оба проекта в целом, а также возьмет на себя объединение всех систем и узлов и окончательную сборку самолетов. По оценкам руководства фирмы, общие затраты на две новые программы составят 850 млн. долл., из которых одна треть будет внесена самой фирмой. Такая же по объему часть распределена между 10 партнерами, которые возьмут на себя финансирование инженерных разработок и производства новых частей самолетов. Предполагается что оставшаяся часть средств будет получена от межд. фин. инт.

В качестве новых партнеров Embraer определены Kawasaki Heavy Industries, Gamesa, C&D Interiors, Hamilton Sundstrand, Parker, Honeywell, General Electric, Liebherr-Aero-Technik, Sonaca и Latecoerre. По объему предстоящих капвложений на 1 месте стоит Kawasaki Heavy Industries, которая намерена инвестировать в совместный проект 100 млн. долл. Аэрокосмическое подразделение фирмы будет участвовать в разработке центр. части крыла, закрылков и пилонов. Фирма впервые участвует в программе разработки самолета для региональной авиации, тем не менее, этому проекту на Kawasaki придается большое значение, поскольку он создает предпосылки для дальнейшего развития партнерских отношений с компанией Embraer, вес которой среди мировых авиафирм неуклонно возрастает. Кроме того участие в проекте должно, по оценке Kawasaki, уже с 2002г. приносить ежегодную прибыль в 100 млн. долл.

На 2 месте среди партнеров Embraer находится фирма General Electric, которая должна поставлять двигатели для новых самолетов. Предполагается, что сборка двигателей и корзин к ним будет проводиться в Бразилии на фирме Celma, 99,7% акций которой принадлежит GE.

Фирма Parker, которая также располагает производственными мощностями в стране — завод в г. Жакарей (шт. Сан-Пауло) по производству систем для автопрома, намерена наладить выпуск гидравлики и систем управления рулями в Бразилии.

Немецкая фирма Liebherr изучает возможность создания СП с EDE-управлением оборудования Embraer, которое займется разработкой и производством шасси. Ожидалось, что решение о выделении EDE в самостоятельное подразделение и продаже 49% его акций фирме Liebherr может быть принято Embraer в середине нояб. 1999г. Немецкая фирма является давним партнером Embraer, совместно с которой она производила шасси для моделей ERJ-135 и ERJ-145, что помогло развитию EDE. По оценке бразильцев, EDE не хватает производственных мощностей для выпуска новой продукции, а партнерство с Liebherr позволит управлению существенно упрочить свое положение, расширив список заказчиков, в котором фигурирует только Embraer.

Фирма C&D Interiors также заявила о своем намерении развернуть производство элементов внутренней отделки новых самолетов — кресел, полов, боковых панелей и элементов внутреннего

освещения в Бразилии на фабрике, которую планирует построить в р-не Вале ду Параиба (шт. Сан-Пауло).

Среди остальных участников проекта работы распределены: Latесоере – разработка центр. частей фюзеляжа, Gamesa – хвостовая часть и хвостовое оперение, Honeywell – авионика, Hamilton Sundstrand – электросистемы и управление подачей воздуха внутри самолета, Sonasa – шланги и трубки для гидравлики.

Параллельно была начата программа создания нового 44-местного самолета ERJ-140, которая оценивается в 45 млн.долл. Разработку нового самолета предполагается провести на базе уже существующих моделей ERJ-135 и ERJ-145. За основу взята модель ERJ-135, которая будет переделана под 44 места. Самолет будет на 2,19 метра длиннее базовой модели, остальные размеры будут сохранены. Поставки новой модели начнутся в I пол. 2001г., ее стоимость должна составить 15,2 млн. долл.

Наряду с развитием гражд. направления Embraer намерена расширить спектр военных заказов. В сент. 1999г. подписан контракт на поставку 8 самолетов AMX-T ВВС Венесуэлы стоимостью 150 млн.долл. Поставка первых машин запланирована на 2001г.

Фирма уже получила заказ на модернизацию стоящих на вооружении ВВС Бразилии 54 боевых самолетов AMX. Будет согласована в 2000г. возможность установки электронного оборудования производимого израильской фирмой ELBIT, которая ранее уже была выбрана ВВС Бразилии в качестве поставщика для самолетов F-5. Общая стоимость контракта – 50 млн.долл. Работы предполагается провести в 2 этапа. На первом намечается осуществить доработку первой партии AMX (33 машины), а на втором – провести замену авионики, систем навигации и отображения информации пилота (на оставшихся 23 машинах). Контракт рассчитан на 54 мес. Возможно в программу модернизации AMX будет включена установка нового радара, разработка которого проводилась совместно браз. фирмой Tectelcom и итал. фирмой Alenia. Радар в 1999г. находился на стадии летных испытаний.

ВВС Бразилии изучают возможность проведения замены старых самолетов типа Xavante (на вооружении стоит 90 машин) на новые самолеты AMX-T.

Определенный скачок в сфере производства боевой техники фирмой Embraer ожидается после реализации стратегического сотрудничества с группой из четырех франц. аэрокосмических концернов (Aerospatiale Matra, Dassault Aviation, Tompson-SCF и Snesma), которое стало возможным после приобретения ими 20% акций браз. фирмы. Embraer получит доступ к технологиям производства сверхзвуковых самолетов «Мираж» и «Рафаль», а также проведет адаптацию уже выпускаемых боевых самолетов под системы вооружения, производимые Aerospatiale Matra. Это позволит уже в ближайшем будущем создать на базе Embraer центр по разработке и выпуску самолетов и военных систем для всех стран региона.

«Эмбраэр» прочно удерживает 1 место среди нац. экспортеров и занимает **4 место в рейтинге мировых производителей самолетов**, успешно конкурируя на этом рынке с канадской «Бомбардье».

В 2000г. компания «Эмбраэр» поставила на экспорт 160 самолетов на 2,7 млрд.долл., что по сравнению с 1999г. (1,7 млрд.) составило прирост в 59,73%. В 2001г. их число планируется увеличить до 200 ед.

Отмечается возрастание импорта с 1,177 млрд.долл. до 1,351 млрд.долл., что вызвано необходимостью использования отдельных узлов и агрегатов иностр. производства для строительства самолетов.

Количество рабочих и служащих составляет 11 тыс. чел., капвложения в 2000г. составили 400 млн.долл., а с даты образования – 23,5 млрд.долл. Компания имеет свои представительства во Франции, США, Китае, Сингапуре и Австралии.

«Эмбраэр» ежемесячно производит 16 самолетов, тем не менее по планам руководства компании с конца 2001г. этот показатель должен достигнуть 20 машин в мес.

В соответствии с браз. законодательством компания «Эмбраэр» является нац., а контроль осуществляется группой учредителей: Bozano/Simonsen (20% акций), Sisstel (20%), Previ (20%). В 1999г. 20% акций было продано французским фирмам.

В начале 2000г. руководство «Эмбраэр» подписало контракт с ам. компанией Mesa Air на поставку 100 самолетов ERJ-145 на 1,8 млрд.долл. В рамках договора предусмотрено, что первые 36 50-местных самолетов будут переданы ам. стороне в 2000г., а остальные 64 предполагается поставить до конца 2002г.

В мае 2000г. «Эмбраэр» открыла свое офиц. представительство в КНР. Китайская компания Sichuan Airlines рассматривает вопрос о закупке пяти браз. самолетов ERJ-145. Предполагается, что сумма контракта составит 100 млн.долл., включая поставку запчастей и оборудования.

В июне 2000г. «Эмбраэр» подписала очередной контракт с североам. лизинговой компанией GE Capital Aviation Services – GECAS на 3,6 млрд.долл. Контрактом предусматривается поставка 50 пассажирских самолетов типа ERJ-170 (70 мест). В рамках сделки компании GECAS предоставляется право на приобретение порядка 100 самолетов иного типа, среди которых фигурирует ERJ-200. Начало полетов ERJ-170 было запланировано на сент. 2001г.

В 2000г. руководство «Эмбраэр» совместно с немецкой компанией Liebherr официально объявило о создании дочернего предприятия Embraer Liebherr Equipamentos do Brasil – ELEV. Основное производство будет сосредоточено на выпуске спецоборудования для авиационной техники и, главным образом, тормозных систем для легких и средних самолетов. Предполагается, что финансовое участие в смешанном предприятии составит: «Эмбраэр» – 60%, Liebherr – 40%.

В ходе Межд. авиасалона в Великобритании «Эмбраэр» заключила ряд соглашений с авиакомпаниями Австралии, Швеции и стран Карибского бассейна.

На выставке подписан контракт с ам. компанией Continental Express на поставку 75 самолетов ERJ-145XR, имеющих незначит. отличия от уже выпускаемого ERJ-145. В контракт входит поставка 25 самолетов ERJ-135 (37 мест) и ERJ-145 (50 мест). По оценкам специалистов общая сумма заключенной сделки составила 3 млрд.долл.

По данным руководства компании, общий портфель заказов составляет 23,5 млрд.долл. «Эмбраэр» ведет переговоры с General Electric и Rolls Royce с целью создания в Бразилии филиалов этих концернов. В этом контексте рассматривается идея создания интернац. аэрокосмического центра в р-не Гави-ду-Пейшото (шт.Сан-Пауло), в рамках которого планируется инвестировать порядка 150млн.долл. на создание завода по производству нового реактивного самолета Legacy.

По оценкам руководства «Эмбраэр» в течение ближайших 5 лет инвестиции на развитие нац. самолетостроения могут составить 1,7 млрд. долл., что значительно превышает 750 млн.долл., выделенную в 1996-2000гг.

Планами предусматривается выделение 250 млн.долл. на усовершенствование производственного процесса, развитие новых технологий и проведение исследовательских работ, не связанных с созданием самолетов. Порядка 1,45 млрд.долл. пойдет на строительство новой серии самолетов ERJ-170/190, спец. проектов и на развитие военного сектора.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Транспорт-2000

Протяженность ж/д магистралей страны превышает 16,6 тыс.км., из которых 5,17 тыс.км. электрофицированы, 11,4 тыс.км. путей составляют двойные или многопутные железные дороги.

В I пол. 2000г., по сравнению с аналогичным периодом 1999г., объем грузоперевозок возрос на 16%. Всего в 2000г. по железным дорогам Великобритании перевезено 102,8 млн.т. грузов (в 1999г. — 102,1 млн.т.). При этом в 2000г., в сравнении с 1999г., увеличился также объем грузооборота, который составил 18,4 млрд.т.-км. (в 1999г. — 17,4 млрд.т.-км.).

В 2000г. заметно возрос объем пассажирооборота по железным дорогам Великобритании, составив 46 млрд. пасс.-км. (в 1999г. — 44 млрд. пасс.-км.). Всего в 2000г. брит. ж/д транспортом перевезено 38,3 млн. чел. (в 1999г. — 36,3 млн. чел.).

Ж/д транспорт Великобритании является приватизированным сектором. 25 компаний-операторов занимаются пассажирскими перевозками, 2 компании специализируются на перевозке грузов, они же являются собственниками грузового подвижного состава. 3 лизинговых компании владеют пассажирским подвижным составом, и 6 компаний специализируется на ремонте ж/д путей и вагонов.

Компании-операторы по перевозке пассажиров, согласно закону от 1993г., действуют на основании соглашений о передаче им в управление определенных участков железных дорог и лицензий на осуществление данного вида деятельности. В соглашениях формулируются основные требования к операторам: макс. обеспечение мер безопасности движения, соблюдение требований по содержанию пассажирского подвижного состава и графика движения поездов, установление операторами разумных тарифов для проезда пассажиров.

Компаниями-операторами по перевозке грузов по железной дороге являются:

1. Англо-Уэльская и Шотландская ж/д компания, которая занимается перевозкой неконтейнерных грузов, в т.ч. на европейском направлении через канал под проливом Ла-Манш;

2. «Фрейтлайнер», специализирующаяся на перевозке морских контейнеров между морскими торг. портами и ж/д станциями, расположенными на территории страны.

За содержание и систему безопасности ж/д путей отвечает частная компания Railtrack. Она выступает посредником при распределении гос. средств между компаниями-контракторами.

Положит. результатом приватизации брит. железных дорог стало значит. увеличение объемов прибыли компаний-операторов, которая в 2000г. составила 3,5 млрд.ф.ст., что на 50% выше аналогичных показателей дореформенного периода 1995-95гг.

Однако в целом практика работы ж/д транспорта Великобритании в течение последних 4 лет показывает, что желаемых результатов в полной мере достичь не удалось. Децентрализация системы управления транспортными потоками по железным дорогам между большим количеством операторов в определенной степени нарушила целостность системы управления движением ж/д транспорта, что привело к участвующим срывам графиков пассажирских перевозок, ухудшению контроля за состоянием железных дорог и даже чрезвычайным ситуациям.

В целях повышения безопасности на железных дорогах, брит. властями разработана спец. пятилетняя программа, реализация которой возложена на Railtrack. Для этого предусматривается израсходовать из бюджета страны 15 млрд.ф.ст., из них 8 млрд.ф.ст. на реализацию мер по безопасности движения ж/д транспорта, 3,5 млрд.ф.ст. на поддержание ж/д путей.

Одновременно проводится разработка нового законодательства по закреплению конкретных надзорных функций за деятельностью операторов не только со стороны гос. организации, но также и со стороны неправит. структуры Strategic Rail Authority, основной задачей которой является разработка перспективных планов развития железных дорог страны.

В Великобритании создана разветвленная сеть автомобильных дорог, в т.ч. скоростные автомобильные дороги протяженностью 372 тыс. км, из них 3270 км улучшенного качества. В 2000г. интенсивность движения на дорожных транспортных магистралях Великобритании выросла по сравнению с 1999г. на 0,3%. При этом интенсивность движения грузовиков большой грузоподъемности возросла на 2%.

Ежегодно грузооборот возрастает на 1,7% с одновременным ростом средней длины «плеча» пробега. В структуре перевозимых грузов отмечается увеличение потребоваров с 30 до 36%, продуктов питания, напитков и табачных изделий с 24 до 28% при падении доли навалочных грузов (с 34 до 27%) и продуктов нефтепереработки (с 12 до 9%).

Перевозка грузов внутри Великобритании в основном осуществляется большегрузными грузовиками, т.е. грузоподъемностью более 25 т. На них приходится 90% перевозимых грузов. Деятельность брит. компаний-владельцев большегрузных грузовиков осуществляется на лицензионной основе. В Великобритании, по состоянию на 2000г.

выдано 111 тыс. таких лицензий, 88% из которых принадлежит фирмам, владеющим 5 или меньшим количеством грузовиков. Общий парк брит. большегрузных автомашин (грузоподъемностью более 3,5 т.) составляет 424 тыс.шт.

В 2000г. в Великобритании насчитывалось 80 тыс. автобусов для перевозки пассажиров. На автобусные пассажирские перевозки в стране приходится 70% всех перевозимых пассажиров (на долю железной дороги приходится 13%).

В программе правительства страны по развитию транспорта на десятилетний период предусматривается дальнейшее развитие автобусных пассажирских перевозок на 10%. При этом в Лондоне подобное увеличение составит до 50%.

Авиационные перевозки в Великобритании осуществляются рядом частных компаний. В 1999г. внутр. пассажирские перевозки в Великобритании составили 16,8 млн. чел. или 7,3 млрд. пасс.-км., межд. — 132,9 тыс.чел. Перевезено 1,3 тыс.т.грузов.

Всего в гражд. воздушном флоте Великобритании насчитывается 900 самолетов, которые обслуживают 641 рейс в 135 стран. Ведущей брит. авиационной компанией является «Бритиш Эйрвейз», которая занимает лидирующие позиции на мировом рынке (1 место по количеству перевезенных пассажиров по межд. линиям и 9 место по общему числу перевезенных пассажиров). В компании занято около 64 тыс. служащих, а ее флот насчитывает 366 самолетов. Среди др. перевозчиков можно отметить «Британию Эйрвейз», «Бритиш Мидлендз», «Вирджин Атлантик», «Эйр Ю Кей».

Великобритания обладает развитой сетью аэропортов. Среди них выделяются лондонские Хитроу и Гатвик, занимающие в Европе, соответственно, 1 и 5 место с пассажирооборотом 64 и 31 млн. чел. Большинство крупных аэропортов Великобритании (7 из 150 лицензированных) принадлежит гос. компании British Airport Authority (BAA).

BAA активно проводит реконструкцию и модернизацию аэропортов. В течение последних 5 лет только на развитие пассажирских терминалов аэропорта Хитроу было инвестировано 960 млн. ф.ст. До 2002г. планируется затратить еще 100 млн. ф.ст. на реконструкцию 3 терминала Хитроу. К 2007г. предусмотрено строительство 5 пассажирского терминала.

Морское торг. судоходство. В связи с географическим положением Великобритании ее экономика в значит. мере зависит от морских перевозок. Морской транспорт является одним из основных секторов сферы услуг, занимая в ней 5 место по доходам (2,6 млрд. ф.ст. в год). По данным Департамента окружающей среды, транспорта и регионов (DETR) и Судоходной Палаты Великобритании (The Chamber of Shipping), около 95% брит. внешнеторг. грузов, а также до 25% товаров внутр. торговли перевозятся морским путем.

По состоянию на сент. 2000г. в брит. Регистре числится более 1,5 тыс. судов (6% от мирового торг. флота), на которых занято 25 тыс.чел. Из общего числа судов 347 зарегистрированы под нац. флагом (примерно 1% от мирового т.). На межд. пассажирских сообщениях брит. морским флотом в 1999г. было перевезено 31,9 тыс.чел.

Великобритания располагает более чем 300 торг. портами (в т.ч. 100 крупными). В 1999г. было

переработано 565,6 млн. т.экспортно-импортных грузов.

В течение последних 2 лет правительством Великобритании принимаются меры по выводу нац. флота из длительного застоя. По данным министерства транспорта, регионов и окружающей среды, в 1999–2000гг. 86 морских торг. судов (грузоподъемностью более 500 т.) общей грузоподъемностью 1,5 млн. т. были введены под нац. флаг Великобритании. Таким образом, общий тоннаж брит. морского торг. флота вырос на 37%, составив 4,24 млн.т. (в 1999г. 3,09 млн. т.).

В Лондоне расположена штаб-квартира крупнейшей структуры ООН — Межд. морской организации, а также представительства каждой пятой компании-судовладельца. Также брит. столица является мировым лидером в области морского страхования и перестрахования. Брит. компания Ллойдз и 20 крупнейших в мире страховых компаний оказывают 20% мировых услуг в данной сфере. Расположенные здесь коммерческие банки ежег. предоставляют морским судовладельческим компаниям займы в 9 млрд.ф.ст. (18% от таких кредитов в мире). Лондон является мировым центром по осуществлению брокерских операций с морским торг. тоннажем. Всего здесь расположено 700 брокерских фирм, которые занимаются фрахтованием до 50% мирового танкерного флота и до 40% сухогрузного флота.

Трубопроводный транспорт обеспечивает перекачку сырой нефти на расстояние в 933 км., нефтепродуктов — 2933 км., прир. газа — 12800 км. Роль трубопроводов в брит. транспортной структуре пока является незначит.

Вопросам развития транспортной инфраструктуры страны придается важное значение. В июле 2000г. была опубликована долгосрочная правит. программа по развитию транспортной инфраструктуры страны на 2000–10гг. Она направлена на улучшение эксплуатации транспортной системы страны и строительство новых транспортных линий, прежде всего ж/д. Ее общая стоимость составляет 180 млрд.ф.ст., из них 56 млрд.ф.ст. предусматривается привлечь из частного сектора. До 2010г. на развитие железных дорог предусматривается инвестировать 60 млрд.ф.ст., автодорог — 59 млрд.ф.ст., местного транспорта — 59 млрд.ф.ст.

Экспертные оценки предполагают увеличение к 2010г. количества перевозимых пассажиров брит. железными дорогами на 50% и грузов на 80%. Намечается кардинальное обновление основных средств ж/д транспорта за счет поставки 6 тыс. новых вагонов и локомотивов, а также модернизация системы безопасности движения поездов. Одновременно планируется постепенное увеличение скорости ж/д локомотивов до 220 км./час.

Программа предусматривает резкое увеличение инвестиций на развитие и модернизацию сети автомобильных дорог. Это позволит осуществить строительство 80 новых дорог, 100 объездных дорог, укладку шумопоглощающего покрытия на главных дорогах, удлинение сети скоростных дорог на 360 миль или на 5%, а также улучшить систему безопасности и контроля за движением автотранспорта, расширить сеть автомобильных парковок.

В рамках программы по развитию местных транспортных сообщений планируется развитие сети трамвайных и местных ж/д линий в 25 горо-

дах страны, автобусных маршрутов. Кроме того, на развитие обществ. транспорта г.Лондона доп. предусматривается выделение 3,6 млрд.ф.ст.

Транспорт-1999

Выпущенной в июле 1998г. Белой книге правительство определило приоритетные направления развития брит. транспорта. Они включают в себя вопросы совершенствования интеграции различных видов транспорта, сочетание проблем его совершенствования и вопросов защиты окружающей среды, в т.ч. за счет снижения объемов перевозок.

В программу входят вопросы местного планирования транспортных перевозок на основе вводимых 5-летних планов, новая система финансирования местных органов управления, включая поступления от платного проезда через центры городов, платных автостоянок, что также позволит снять нагрузку на транспортные магистрали и повысить эффективность деятельности обществ. транспорта. Среди приоритетов гос. транспортной программы выделяются совершенствование местного автобусного сообщения за счет улучшения взаимодействия местных властей и автобусных компаний-операторов, новая стратегия использования ж/д транспорта, развитие региональных аэропортов, скоростных автомагистралей а также безопасности всех видов перевозок.

Планируется, что транспорт будет одним из приоритетов в бюджетных ассигнованиях в течение ближайших трех лет. На эти цели правительство планирует выделить доп. средства в 1,1 млрд.ф.ст. В указанный период будет выполнено 150 региональных программ развития местного и обществ. транспорта. На поддержание действующих транспортных магистралей планируется выделить 700 млн.ф.ст. Программа партнерства гос. и частных структур в области транспорта также играет важную роль в привлечении частных инвестиций, в первую очередь в строительство и поддержание авто и ж/д дорог.

Великобритания активно вовлечена в создание **единой транспортной сети в рамках ЕС** и в 1998г. получила от ЕС кредит в 28 млн.ф.ст. Эти средства были использованы для продолжения строительства линии скоростной дороги под Ла-Маншем и реконструкции Западной линии брит. ж/д дорог. Объемы обществ. транспортных перевозок Великобритании отстают от аналогичных показателей других стран-членов ЕС.

С вводом в эксплуатацию к 1999г. 20 участков скоростных автомагистралей ожидается увеличение темпов развития регионального пром. производства и роста внутренних перевозок готовой продукции и сырья. Всего в Великобритании насчитывается 2 млн. автомобилей для перевозки мелких грузов, 600 тыс. грузовых машин и **123 тыс. городских и междугородних автобусов.**

Грузовым автотранспортом в 1998г. было перевезено 17,4 млн. т. груза, из них 93% в рамках стран ЕС. Объемы перевозок в дальнейшем, по прогнозам специалистов, будут увеличиваться за счет либерализации порядка пересечения границ с большинством стран ЕС.

Однако, высокая стоимость топлива и планируемое дальнейшее его повышение, а также существующий дорожный налог делают брит. перевозчиков менее конкурентоспособными по сравне-

нию с иностр., что в свою очередь может привести к уходу брит. транспортных компаний в страны ЕС. Иностр. грузовые компании увеличивают свое присутствие в Великобритании до 100 тыс. машин в год, что несомненно наносит ощутимый ущерб нац. интересам. Так, несмотря на увеличение общего товарооборота с 77 млн.ф.ст. до 100 млн.ф.ст., прибыли нац. компаний упали в 2 раза (с 3,6 до 1,7 млн.ф.ст.)

Количество пассажиров, пользующихся автобусным сообщением, в 1998г. сократилось по сравнению с 1997г. на 3%. В тоже время ж/д перевозки возросли в 1998г., что способствовало выравниванию общего показателя перевозок обществ. транспортом и даже привело к увеличению объемов на 8% по сравнению с 1997г.

Учитывая возможную тенденцию к росту автоперевозок, в стране продолжается проектирование автомагистралей, что является частью гос. программы дальнейшего развития дорожного транспорта. Общая протяженность автодорог Великобритании составляет 369 тыс.км, из которых на долю гос. скоростных дорог приходится 3,2 тыс.км., прочих автодорог гос. подчиненности — 12,3 тыс.км.

В 1998г. произошло увеличение объемов транспортных потоков по автомагистралям на 1,4%. По сравнению с 1987 годом этот показатель увеличился почти на 60%. Основной причиной подобного увеличения является дальнейшее развитие сети автодорог, а также увеличение автомобильного парка.

После завершения ж/д приватизации в этой отрасли были образованы 3 частные компании по лизингу локомотивов и пассажирского подвижного состава, 4 грузовые компании, 6 компаний по ремонту, а также единая компания, ответственная за все ж/д пути и деятельность инфраструктуры. **Государство оказывает фин. поддержку фирмам, осуществляющим пассажирские перевозки.**

Компании-операторы ж/д подвижного состава также предпринимают усилия по модернизации существующего парка поездов. Так, компания «Вирджин Лайн» планирует закупить 55 новых скоростных вагонов, способных развивать до **225 км/ час для линии Лондон-Глазго.**

Авиаперевозки принадлежат ряду частных компаний. В июне 1998г. правительство приняло решение об открытии практически всех брит. гражд. аэропортов для иностр. авиакомпаний, страны которых заключили соответствующие двусторонние соглашения с Великобританией о предоставлении своих аэропортов для аналогичных рейсов.

Крупнейшим авиаперевозчиком Великобритании является компания «Бритиш Эрвейз». В ней занято 60 тыс. работников. Самолеты компании выполняют полеты в 90 стран. Ее парк состоит из 290 единиц авиатехники, в т.ч. — 7 сверхзвуковых самолетов «Конкорд», 78 «Боинг-747», 67 «Боинг-737», 51 «Боинг-757», 28 «Боинг-767» и 19 «Боинг-777». В авг. 1998г. компания объявила о своем намерении закупить 220 новых самолетов, включая 188 самолетов «Эйрбас». **К весне 1999г. фирма разместила заказы на покупку 59 ед. «Эйрбас» и 16 «Боинг-777».**

К числу других авиаперевозчиков Великобритании относятся: компании «Британия Эрвейз» и «Бритиш Мидлендз», с объемом перевозок 6 млн.

пас. в год, «Виржин Атлантик», осуществляющая полеты в 12 зарубежных портов, а также «Эйр Ю Кей» и «Монарх Эрлайнз».

Великобритания имеет 140 лицензированных аэропортов, в т.ч. лондонские «Хитроу», «Гатвик» и «Стенстед» (вместе — 100 млн. пассажиров в 1998г.), аэропорты г.г. Глазго, Бирмингем, Эдинбург и др. Большинство крупных аэропортов Великобритании принадлежит гос. компании БАА ПЛС, которая является крупнейшим мировым коммерческим аэропортовым оператором.

Авиапром-2000

Аэрокосмическая промышленность Великобритании является одной из наиболее конкурентоспособных отраслей экономики страны, способных обеспечить полный комплекс задач, связанных с разработкой, производством и продажей всей номенклатуры изделий данной товарной группы. Она занимает ведущее место в Европе и является одной из основных экспортообразующих отраслей страны.

В указанном секторе занято более 500 компаний, 70% из которых составляют компании с численностью 250 чел., 19% — 251-1000 чел., 10% — 1-10 тыс.чел. и 1% — свыше 10 тыс.чел. Непосредственно в отрасли занято почти 155 тыс.чел.

Гос. регулирование аэрокосмической отрасли осуществляет министерство торговли и промышленности Великобритании (МТП), которое активно подключает к этой работе Ассоциацию аэрокосмических компаний Великобритании (SBAC), являющуюся одной из наиболее влиятельных брит. пром. ассоциаций.

Аэрокосмическая промышленность Великобритании включает все основные производственные циклы: разработку и создание несущих элементов летательных аппаратов, авиадвигателестроение, создание искусственных космических объектов и управляемого вооружения, разработку тренажеров, передовых материалов, систем контроля и управления полетами.

Общий объем выпускаемой продукции в 2000г. остался на уровне пред.г. Он незначит. снизился в секторе гражд. авиации и увеличился в военном секторе, на который приходится 45,3% от оборота всех брит. аэрокосмических компаний.

Аэрокосмическая продукция является одной из основных статей экспорта Великобритании. В 2000г. продажи за рубеж продукции гражд. назначения составили около 6,5 млрд.ф.ст., военного — почти 4 млрд.ф.ст. Великобритания является нетто-экспортером ряда видов управляемого авиационного оружия и элементов космических объектов, а также станков и оборудования для аэрокосмической промышленности. В импорте аэрокосмической продукции в Великобритании преобладают самолеты гражд. и военного назначения и части к ним; 93% рыночной капитализации аэрокосмического комплекса Великобритании приходится на 4 ведущие брит. компании: «Бритиш Аэроспейс Системз» (55%), «Роллс-Ройс» (18%), «Смитс Индастриз» (15%) и «Кобхэм» (5%).

Деятельность компании «Бритиш Аэроспейс Системз» (рыночная капитализация — 19,95 млрд.долл.) в 2000г. характеризовалась завершением процесса внутр. реструктуризации и мероприятий, связанных с приобретением «Маркони Элетроникс Системз».

Компания «Роллс-Ройс» (рыночная капитализация — 5,55 млрд.долл.) поставила в первом полугодии 2000г. 491 двигатель и продолжала процесс модернизации авиадвигателей серии «Трент 500» и «Трент 600», а также двигателей «Трент 900» для перспективного широкофюзеляжного пассажирского самолета А3 80. Отмечен устойчивый рост производства авиадвигателей для самолетов региональных линий, бизнес-класса и военного назначения.

В 2000г. «Смитс Индастриз» (рыночная капитализация — 4,35 млрд.долл.) продолжала активно работать по проектам «Еврофайтер», «Истребитель нового поколения JSF» (в двух вариантах), вертолетов «Апач», также участвовала в проектах с компаниями «Инвенсис» и «Бритиш Аэроспейс».

Группа «Кобхэм ПЛС» (рыночная капитализация — 1,58 млрд.долл.) объявила о заключении нескольких крупных контрактов, в т.ч., связанных с созданием систем дозаправки топливом. Пакет заказов компании составляет около 1,3 млрд.ф.ст., что на 79% выше показателей 1999г.

Более 400 брит. компаний с общей численностью работающих в 6 тыс.чел. осуществляют производство космического оборудования. Оборот данного сектора составляет 700 млн.ф.ст. Ведущее место среди них принадлежит компании «Матра Маркони Спейс». Совместно с франц. компаниями фирма занимается созданием систем прямого спутникового телевидения и вовлечена практически во все европейские космические программы.

Укрепление позиций брит. производителей на европейском рынке является одним из приоритетов правит. политики. За последние 6 лет доля брит. аэрокосмической промышленности в мировом секторе увеличилась с 9% до 13%. В частности, сегодня на Великобританию приходится 7% производства гражд. самолетов в мире, 13% авионики и электронного оборудования, 28% техники военного назначения, 18% производства авиадвигателей, 3% космических аппаратов.

По данным SBAC, портфель заказов брит. сектора гражд. авиации в первом полугодии 2000г. составил 558 самолетов различного класса против 325 самолетов за аналогичный период 1999г., что свидетельствует о достаточно благоприятных перспективах отрасли (показатели американской компании «Боинг», основного конкурента брит. аэрокосмической промышленности, составили 328 самолетов против 102).

Особенностью 2000г. стало возрастание конкуренции на этом рынке, что связано с прогнозируемым резким ростом объемов перевозок пассажиров и грузов авиатранспортом. Данная тенденция нашла свое подтверждение в ходе прошедшего аэрокосмического салона «Фарнборо-2000». В первую очередь, это касается реализации проекта по созданию широкофюзеляжного пассажирского самолета А380 вместимостью от 555 до 656 мест. Его предполагаемая стоимость составляет 12 млрд.долл.

Определенные надежды концерн «Эйрбас» также связывает с проектом по производству военнотранспортного самолета А400М. Семью странами Европы подписана декларация на их закупку: Германия приобретет 73 машины, Франция — 50, Испания — 27, Турция — 26, Великобритания — 25. «Эйрбас» подтвердил возможную стоимость самолета в размере 85 млн.долл. при условии миним.

заказа в 180 машин. Проект оценивается в 17 млрд.долл.

Британские аэрокосмические компании оказывают значит. воздействие на европейский рынок аэрокосмической продукции, участвуя в ряде консорциумов, в т.ч. «Эйрбас» (с участием компаний «Бритиш Аэроспейс Системз», «Аэроспасьяле»), «Еврофайтер» («Бритиш Аэроспейс Системз», «Аления»), «Евроджет» («Роллс-Ройс», «Фиат Авро», «Ай Ти Пи» и «Эм Ти Ю») и «Астриум» («Бритиш Аэроспейс Системз», «Аэроспасьяль Матра»).

Кроме того, в Европе образован ряд СП с участием брит. компаний, в т.ч. «Бритиш Аэроспейс Системз, СААБ», «Аления», «Бритиш Аэроспейс Системз – Матра», «ГКН-Вестланд», «Астриум».

Британские аэрокосмические компании активно работают также на рынке США. «Бритиш Аэроспейс Системз», входя в пятерку крупнейших поставщиков министерства обороны США, активно увеличивает свое присутствие на рынке США за счет приобретения американских компаний. Наиболее характерным примером является последняя сделка компании по приобретению отделения американской компании «Локхид Мартин» по выпуску электронного оборудования (стоимость сделки 1,67 млрд.долл.). Кроме того, «Бритиш Аэроспейс Системз» является крупным поставщиком комплектующих для «Боинга», который в свою очередь, производит по брит. лицензии самолеты вертикального взлета «Харриер».

Рынок ценных бумаг брит. аэрокосмических компаний в 1997-99гг. имел отрицат. тенденцию. Стоимость акций компаний, занятых в данном секторе, неуклонно снижалась, что подтверждалось показателями индекса стоимости акций на Лондонской бирже (индекс FTSE). Это связано с тем, что аэрокосмическая промышленность, с точки зрения привлечения инвестиций, является «старым» сектором мировой экономики, сильно подверженным циклическим воздействиям. Однако после периода значит. уменьшения объемов инвестиций в брит. аэрокосмический комплекс в 1999-2000гг. была отмечена определенная инвест. активность, что привело к росту котировок акций компаний сектора.

Увеличение инвестиций свидетельствует о росте интереса со стороны инвесторов в реализации среднесрочных проектов, связанных с глобальной реструктуризацией европейского аэрокосмического комплекса, одним из основных участников которого является Великобритания. По оценкам компании «Меррил Линч», в 2001-2003гг. возможно постепенное увеличение стоимости акций брит. и европейских производителей аэрокосмической техники на 15% со среднегодовым увеличением прибыльности на 5%.

В значит. степени благоприятные тенденции в развитии сектора связываются с ростом авиапассажирских перевозок (по прогнозам экспертов, в ближайшие 10 лет их прирост будет колебаться в пределах 4,8-5,3% ежег.), а также с глобальной модернизацией самолетного парка и введением новых стандартов ИКАО.

В целях снижения затрат и повышения конкурентоспособности брит. компании ускоренными темпами внедряют при продаже своей продукции методы «электронной» торговли, включая системы «B2B», «B2C», а также систему централизован-

ного электронного проектирования. Применение электронной схемы торговли «B2B» позволяет снизить цену реализации на 1%, что может обеспечить снижение размеров операционных расходов до 7%.

Авиапром-1999

Брит. аэро-космический комплекс является одним из ведущих в мире и самым крупным в Европе. Его ядро составляет концерн BAE Systems, созданный 30 нояб. 1999г. в результате слияния компаний British Aerospace и Marconi Electronic Systems, с численностью занятых 100 тыс.чел. Он способен полностью самостоятельно производить боевые и гражд. самолеты, другие виды техники. **По объему военных продаж BAE Systems занимает вторую строчку в мире после ам. концерна Lockheed Martin.**

Производство авиадвигателей компании Rolls-Royce также находится на втором месте в мире, превзойдя в 1999г. по объему продаж ам. концерн Pratt and Witnie. В целом в отрасли занято 155 тыс.чел. (121 тыс. – в 1997г.) – треть соответствующего показателя ЕС.

Отличит. чертой брит. аэро-космического комплекса является высокая зависимость от экспорта, поскольку 67% производимой им продукции реализуется за рубежом. **В 1998г. его общий экспорт составил 20,4 млрд.фунтов**, в т.ч. по линии ам. филиалов и дочерних фирм – 2,5 млрд.фунтов. Портфель новых заказов на 2000г. – 21 млрд.фунтов. В фокусе внимания индустрии – пром. кооперация со Швецией (**BAE Systems принадлежит 35% акций концерна SAAB**) и освоение рынков Польши, Турции, Бразилии, Чехии, Канады, Израиля, Китая и афр. стран.

Постепенно выравнивается «атлантический крен» в деятельности отрасли за счет укрепления связей и взаимодействия с европейскими партнерами в рамках консорциума Airbus и по программе Eurofighter. В то же время англичане стремятся занять независимое положение на мировом рынке, которое позволяло бы им в зависимости от обстоятельств развивать сотрудничество либо конкурировать с Европой и США. Они придерживаются глобальной стратегии как с точки зрения рынков сбыта, так и размещения производства. Согласно аналитическим обзорам отрасли, главное для них в плане развития производственной кооперации – наличие квалифицированных трудовых ресурсов, низкие издержки производства и гарантированная стабильность инвестиций.

В марте 1998г. компания «Бритиш Аэроспейс» совместно с франц. «Аэроспасьяль», германской «Даймлер Бенц Аэроспейс» (ДАСА), и испанской КАСА по согласованию с правительствами своих стран объявили о намерении создать Единую европейскую аэрокосмическую и оборонную компанию (EADC).

Реализация этого проекта поставила перед европейскими компаниями много различных проблем орг. и коммерческого характера. В первую очередь это связано с неожиданным для европейских стран решением ведущих брит. компаний «Бритиш Аэроспейс» и «Джи И Си» о продаже «Бритиш Аэроспейс» компании «Маркони Электроник Системз», ранее принадлежавшей «Джи и Си» и, как следствие, образование крупнейшей нац. компании ВПК, способной самостоятельно конкурировать на рынке данного вида продукции.

Процесс реструктуризации затронул и рынок производства самолетов гражд. назначения, где «Бритиш Аэропейс» участвует в производстве гражд. самолетов в рамках европейского авиаконцерна «Эйрбас Индастриз», который активно выступает на мировом рынке гражд. авиации с 1994г.

В 1999г. «Бритиш Аэропейс», КАСА, «Аэро-спасьяль» и ДАСА вели переговоры о преобразовании принадлежащего им консорциума «Эйрбас Индастриз» в частную акционерную компанию. Процесс затягивается в связи с взаимными претензиями участников консорциума на размеры долевого участия каждой из сторон во вновь создаваемой компании. Нерешенным остается и вопрос о месте регистрации новой структуры с учетом различий в размере и системе выплаты налогов в европейских странах.

В планах «Эйрбас» остаются вопросы целесообразности создания 550-местного самолета в качестве конкурентной машины для 400-местных «Боингов», так как сохраняется проблема полной пассажирской загрузки подобных самолетов. Стоимость проекта от 8 до 12 млрд.долл. Им заинтересовались такие крупные авиаперевозчики как «Бритиш Эйрвейз» и «Сингапур Эйрлайнз». Компанией рассматривается вопрос совместной с Китаем разработки 100-местного самолета, как альтернативы ам. «Боингу 717».

В области авиадвигателестроения одно из лидирующих мест в мире занимает брит. компания «Ролле Ройс». По итогам 1998г. она выиграла 35% всех мировых сделок на производство и поставки авиадвигателей. Портфель заказов компании на дек. 1998г. составил 10,4 млрд.ф.ст., что превышает показатели 1997г. на 30%. К началу 2001г. она планирует начало поставок своих 140 двигателей для новых моделей самолетов «Эйрбас» А340-500 и А340-600.

Великобритания является второй после США страной в мире по поставкам военной авиатехники. Несмотря на общую тенденцию сокращения военных заказов, брит. компании в 1998 г. поставили на экспорт продукции на 7,2 млрд.ф.ст. При этом ими уделяется большое внимание формированию долгосрочных заказов за счет повышения уровня межд. кооперации в области гражд. и военной авиации, двигателестроения, а также авиаоборудования и спутников как основного фактора, снижающего затраты на разработку и производство. Так, в межд. проекте «Еврофайтер» заняты «Бритиш Аэропейс», «Роллс Ройс», а также 200 мелких фирм оборонного комплекса, что обеспечивает 14 тыс. рабочих мест в экономике Великобритании.

Возможности брит. и западноевропейского рынка по закупкам военной авиатехники ограничены, за исключением проекта «Еврофайтер», и сводятся к модернизации и обслуживанию ранее закупленных самолетов. В ходе проведения межд. авиасалона «Фарнборо-98», большое внимание его организаторы уделили рекламе истребителя нового поколения «Еврофайтер».

Определенное увеличение производства «Еврофайтеров» ожидается в связи с вхождением Чехии, Польши, Венгрии и Словакии в НАТО и необходимостью приведения в соответствие со стандартами указанного военного блока их военной базы.

Заметным явлением на рынке стало приобретение компанией «Бритиш Аэропейс» 35% акций

шведской авиа-машиностроит. компании «Сааб». Данное обстоятельство значительно усиливает влияние брит. авиастроителей на формирование европейского рынка и рынка третьих стран в области производства и продаж военных истребителей. При этом компания ведет аналогичные переговоры о приобретении части акции у испанской КАСА и итал. «Алениа».

В 1998г. «Бритиш Аэропейс» и германская компания ДАСА также приобрели у компании «Сименс» часть ее предприятий, занимавшихся оборонными проблемами. «Бритиш Аэропейс» и франц. фирма «Матра» объединили усилия и капитал в создании компании «Матра Бритиш Аэропейс Дайнэмикс», производящей ракетную технику, приобрета при этом дополнительно 30% акций немецкой фирмы ЛФК – дочерней компании ДАСА.

Брит. фирма «Шорт Брозерс оф Белфаст» с канадским капиталом активно участвует в межд. операции по компонентам двигателей, а также осуществляет сервисные услуги в этой области. Она является одним из ведущих субпоставщиков для ам. компании «Боинг», а также является партнером по производству самолетов совместно с «Канадэйр Регионал Джет».

Другая брит. компания – «Слингсби Авиаэйшн» занимается разработкой и производством двухместных тренировочных самолетов Т67, осуществляя их поставки на экспорт. Компания «Пилатус Бриттен Норман» осуществляет производство и продажи легких гражд. самолетов почти в 100 стран.

Одним из ведущих мировых производителей вертолетов является брит. компания «Вестланд Хеликоптерз» – за 10 лет продала около 1 тыс. вертолетов в 19 стран. Ее положение упрочилось после объявления в 1998г. об альянсе с итал. производителем вертолетов – фирмой «Аугуста», которая совместно с авиастроит. компанией «Алениа» входит в итал. гос. концерн ВПК «Финмекканика». «Вестланд» имеет в своем портфеле заказ на 67 вертолетов АН-64 «Апач», изготавливаемых по лицензии «Боинг» по заказу СВ Великобритании и в кооперации с фирмой «Аугуста» на вертолеты ЕН101 для ВМС и ВВС страны. Компания имеет заказы на вертолет ЕН101 из Канады, Японии и Южной Кореи, а также на вертолеты «Супер Линкс» из ЮАР. Стоимость всех заказов составляет 3,8 млрд.ф.ст. и позволяет сохранить в отрасли 4,8 тыс. рабочих мест до 2003г. Итал. «Аугуста» в свою очередь обеспечивает присутствие на рынке вертолетов гражд. назначения и легких вертолетов. Данное объединение двух крупных европейских компаний позволит им конкурировать с ведущим ам. производителем тяжелых военных вертолетов – концерном «Боинг», который будет владеть 31% данного рынка в ближайшие 8 лет.

Ведущее положение среди авиаприборостроительных компаний, составляющих одну треть аэрокосмического комплекса страны, наряду с «Бритиш Аэропейс» принадлежит фирмам «Даути», «Лукас», «Смите Индастриз», «Рэйкл».

Более 400 компаний страны заняты в области **производства космического оборудования пром. назначения.** Товарооборот данного направления составил в 1998г. 700 млн.ф.ст. Эти компании, осуществляющие свою деятельность через Европейский Космический Центр и Брит. Нац. Космичес-

кий Центр (БНКЦ), участвуют во многих крупных проектах в области телекоммуникаций, навигации, исследованиях Земли, разработке гражд. и военных спутников, а также наземного оборудования. БНКЦ осуществляет ежегодное финансирование данных работ в 200 млн.ф.ст. в год.

В марте 1998г. правительство объявило о выделении 21 млн.ф.ст. на участие в разработке трех европейских космических программ в области телекоммуникаций, систем управления и исследования земной поверхности.

Ведущей брит. компанией в этом секторе является «Матра Маркони Спейс Ю.К.» Совместно с франц. компаниями фирма занимается созданием систем прямого спутникового телевидения и вовлечена практически во все европейские космические программы.

Компании «Суррей Сателайт Текнолоджи» и «Спейс Инновэйшн» заняты в области разработки микро- и мини-спутников.

Госминистр Дж.Баттл, ведающий вопросами науки, энергетики и промышленности, 3 апр. 1999г. объявил о решении правительства дополнительно выделить 4,5 млн.ф.ст. на разработку новых технологий для космических исследований и создание прикладных научных и телекоммуникационных систем. Указанные средства будут направлены на реализацию трех программ ЕКА: 2 млн.ф.ст. на поддержку разработок новых технологий в целях создания исследоват. и коммерческих космических аппаратов, в частности, энергоустановок и ПО для наземных станций; 2 млн.ф.ст. на разработку цифровых технологий для спутниковых систем связи; 0,5 млн.ф.ст. на проектирование нового поколения малых спутников для проведения научных исследований по изучению глубокого космоса.

Указанные доп. инвестиции, а также ранее (в марте 1999г.) выделенные на космические исследования ассигнования в 21 млн.ф.ст. позволили подготовить проект нац. космической программы страны.

О брит. поддержке проекта создания европейского пассажирского суперлайнера. Великобритания первой из европейских государств, чьи компании образуют консорциум «Эйрбас», заявила о готовности оказать фин. поддержку проекту создания суперлайнера А3ХХ.

Новый двухпалубный лайнер, оснащенный 4 двигателями, будет самым большим пассажирским самолетом, способным перевозить в зависимости от внутренней компоновки салонов от 480 до 840 пассажиров. Скорость полета — 565 миль в час, дальность — 8,8 тыс. миль. Стоимость проекта — 7,6 млрд.ф.ст. Его реализация может начаться лишь при поддержке правительств Франции, Германии и Великобритании, которые стоят за основными нац. компаниями, входящими в консорциум, а также при появлении заказов на суперлайнер от крупнейших авиакомпаний.

Брит. министр торговли и промышленности С.Байерс в начале 2000г. объявил о намерении правительства предоставить 530 млн.ф.ст. в качестве займа компании «Бритиш Аэроспейс». Развертывание производства нового лайнера позволит создать 8 тыс. новых рабочих мест в авиапроме и еще 14 тыс. мест в смежных отраслях, а также получить до 20 млрд.ф.ст. от экспорта в течение 40 лет.

Выбор консорциума в качестве основного подрядчика на создание перспективного европейского лайнера вызвал резкую критику США, поскольку данное решение затрагивает интересы компании «Боинг», традиционно доминировавшей на мировом рынке больших пассажирских самолетов. Американская сторона собирается внимательно изучить условия, на которых брит. правительство намеревается оказать фин. поддержку компании «Бритиш Аэроспейс», на предмет их соответствия подписанному в 1992г. совместному с ЕС договору о финансировании гражд. авиа-космических проектов.

Новый суперлайнер будет самым экологически чистым самолетом, расходуя на 20% меньше топлива на перевозку одного условного пассажира по сравнению с другими самолетами данного класса. Кроме того, он будет иметь более низкий уровень шума.

Прогнозируемый рост авиaperевозок на ближайшие 20 лет потребует удвоения существующего парка самолетов. Наибольшее количество заказов ожидается от азиатских авиакомпаний, особенно с учетом эконом. развития данного региона. В ближайшие 20 лет консорциум получить 1,5 тыс. заказов на новый суперлайнер. Однако специалисты «Боинг» полагают, что в лучшем случае можно рассчитывать лишь на 25% от этого количества. Пред. «Бритиш Аэроспейс» Р.Эванс считает, что при наличии от 300 до 600 заказов на новый суперлайнер можно начать реализацию проекта.

Ведущие авиакомпании мира пока высказывают лишь интерес к проекту А3ХХ, разработка которого ведется уже 3г. с их участием в подготовке спецификации суперлайнера. Р.Эванс полагает, что решение о графике работ по реализации проекта может быть принято летом 2000г., что позволит в 2005г. начать летные испытания самолета. Брит. участие в создании суперлайнера, сборка которого будет производиться в Тулузе или Гамбурге, будет ограничено производством крыльев и топливных систем на заводах в Бристоле и Броутоне.

О рос.-украинском транспортном самолете Ан-7Х. Речь идет о модификации серийно производимого самолета Ан-70, созданной в соответствии с требованиями северо-атлантического альянса совместно с межд. Medium-Haul Transport Aircraft Consortium и немецким консорциумом Airtruck в составе 9 авиастроит. компаний, в т.ч. BMW Rolls-Royce и ASL Aircraft Service Lemwerder.

Потребности НАТО оцениваются в 288 машин. Жесткую конкуренцию нам составляют С-17 Globemaster ам. компании Boeing и С-130J — усовершенствованная модель транспортного самолета С-130 Hercules ам. компании Lockheed Martin — которым сейчас оснащаются брит. ВС.

Однако, чаши весов постепенно склоняются в пользу европейского самолета — А400М, несмотря на то, что он существует только «в чертежах». Стоящий за ним межд. консорциум Airbus в составе British Aerospace, DASA, Aerospatiale Matra и испанской гос. компании Casa пока не приступил к «продвинутой разработке» самолета, добиваясь авансовых платежей. Франция, Испания, Италия и Турция в окт. 1999г. высказались в поддержку этого проекта.

Официальный Лондон пока окончательно не определился, хотя после отмены открытого тенде-

ра минобороны в практическом плане здесь отдают предпочтение ам. С-130J. На экспертном уровне признается, что минобороны Германии, Франции, Италии и Испании дали **высокую оценку рос.-украинскому самолету, отметив его «несомненные преимущества» над А400М** по тактико-техническим характеристикам и цене (50 млн.долл. против 80 млн.долл.). Однако выбор самолета для ВС НАТО диктуется прежде всего полит. и эконом. соображениями, а не бюджетными причинами. На первый план выступает стремление обеспечить полную самостоятельность и операционную независимость НАТО, учитывая нашу реакцию на бомбардировки Югославии, паузу во взаимоотношениях с альянсом и ситуацию вокруг Чечни. Налицо намерение сохранить рабочие места и поддержать свой авиапром.

В качестве доводов против рос.-украинского проекта используются следующие: полит. нестабильность, отсутствие надежных гарантий долгосрочного и ритмичного техобслуживания самолетов, нехватка финансирования, что предположительно не позволит развернуть массовое серийное производство Ан-7Х и вывести его на мировой рынок.

Ам. самолеты С-130 Hercules, составляющие основу транспортного авиапарка в мире, выводятся из эксплуатации в связи с окончанием их летного ресурса. Помимо простого замещения выводимых из использования «Геркулесов», возникают доп. межд. потребности в наведении «стратегических воздушных мостов» для урегулирования региональных конфликтов, доставки гум. помощи и техники, эвакуации людей из зон стихийных бедствий, в т.ч. в условиях близких к боевым с осуществлением взлета-посадки на малых аэродромах. По оценке ам. фирмы Teal Group, реальный спрос мирового рынка до 2008г. составит 627 военных транспортных самолетов на 38 млрд.долл. В гражд. секторе прослеживаются те же тенденции.

Определяются перспективы налаживания пром. кооперации компании Rolls-Royce с рос. предприятиями по совместному производству самолетов ТУ-204 и ТУ-334. **По оценке Rolls-Royce, проект ТУ-204 мог бы составить реальную конкуренцию ам. «Боингу-757»**, который считается наиболее надежным гражд. самолетом в мире. На межд. рынке можно было бы реализовать «минимум 100 самолетов» рос.-брит. производства, а «возможно и больше». Хорошие возможности имеются для его эксплуатации для грузовых перевозок на том сегменте мирового рынка, который занимают экспедиторские фирмы типа DHL. Здесь он мог бы успешно конкурировать с ам. «Боингом-747».

Перспективным направлением сотрудничества и совместных разработок является создание и **производство новых видов покрытий и керамики для авиадвигателей. В этой сфере мы занимаем лидирующие позиции.**

ГЕРМАНИЯ

Транспорт-2000

В 2000г. впервые за последние несколько лет в ФРГ произошло снижение объемов пассажирских перевозок. Основной причиной уменьшения числа перевезенных пассажиров явилось заметное увеличение цен на энергоносители. Среднегодо-

вая цена за прошедший год превысила аналогичный показатель 1999г. на 19%. Кроме того, несколько снизились темпы роста парка легковых автомобилей.

Всеми видами пассажирского транспорта в 2000г. было перевезено 60,8 млрд. человек (-0,7%). Пассажирооборот составил 952,3 млрд. пассажирокилометров (-0,3%).

В доминирующем секторе индивидуальных перевозок было перевезено 50,9 млрд. пассажиров (-1,1%), пассажирооборот составил 757,3 млрд. пассажирокилометров (-1,1%). Спрос на услуги обществ. транспорта несколько увеличился. Число пассажиров, воспользовавшихся автобусами, ж/д и авиатранспортом, составило в общей сложности 10 млрд. человек и увеличилось на 1,2%. В этом секторе, по-прежнему, наибольшая динамика развития наблюдается в авиaperевозках, объем которых достиг 119 млн. пассажиров (+7%). Основной причиной этого является расширение использования авиатранспорта для совершения деловых поездок как внутри страны, так и за рубеж.

Ж/д перевозки возросли на 2,3%, перевозки прочими наземными видами транспорта — на 0,8%. Здесь, помимо позитивного влияния общеэконом. ситуации в стране, сказался перенос части поездок на индивидуальном транспорте на обществ. виды транспорта из-за роста цен на энергоносители.

По оценкам Мюнхенского института эконом. исследований, высокие цены на энергоносители явятся сдерживающим фактором для увеличения объема пассажирских перевозок также и в 2001г., однако его воздействие будет заметно слабее, чем в 2000г. В связи с этим эксперты института полагают, что в текущем году вновь начнется умеренный рост пассажирских перевозок (около 1%), что частично компенсирует снижение показателей, наблюдавшееся в 2000г.

Общий объем перевезенных в ФРГ грузов в 2000г. возрос по сравнению с предыдущим периодом на 2% и составил 4,1 млрд. тонн. Сказалось, прежде всего, увеличение объемов межд. перевозок на большие расстояния, что привело к значит. росту грузооборота, который достиг 521 млрд. тонно-километров (+5,4%). Рост межд. перевозок явился следствием продолжающейся в течение нескольких лет тенденции расширения роли внешней торговли в экономике ФРГ.

Увеличение цен на энергоносители привело к небольшому увеличению цен на транспортные услуги, что явилось сдерживающим фактором. Однако рост экономики полностью компенсировал воздействие этого фактора.

В сфере грузовых перевозок доминирующим сектором являются автоперевозки. Всего этим видом транспорта перевезено 3,5 млрд. тонн грузов (+2%). В 2000г. продолжалась тенденция укрепления позиций иностр. автоперевозчиков на немецком рынке, в т.ч. и по т.н. каботажным перевозкам. Иностранные компании перевезли 295 млн.т. грузов (+10,6%).

На ситуацию на ж/д и речном транспорте благоприятное воздействие оказало увеличение производства стали, хим. продуктов, а также продукции сельского и лесного хозяйства. Негативное воздействие на эти виды транспорта оказал продолжающийся спад в строительстве. В 2000г. ж/д транспортом было перевезено 292,3 млн.т. грузов

(+1,7%), грузооборот составил 73,9 млрд. т.-км. (+3,6%).

Речные перевозки в прошедшем году возросли до 239,1 млн.т. (+4,3%). Здесь особенно сказалось увеличение объемов перевозок готовых пром. продуктов. Транспортировка нефтепродуктов и угля оказали более слабое воздействие. Причиной явилось значит. укрепление позиций железной дороги по этим товарам за счет кооперации с нидерландским обществом железных дорог.

Благоприятная общемировая эконом. конъюнктура, а также увеличение объемов внешней торговли ФРГ существенно увеличили спрос на грузовые авиаперевозки. Объем грузов, перевезенных авиатранспортом, возрос в 2000г. на 8% и составил 2,2 млн.т. Эти же причины сказались и на развитии морперевозок через порты ФРГ. Общий объем грузов, перевезенных мортранспортом, составил в прошлом году 231,3 млн.т. (+6,5%). Перекачка нефти по трубопроводам в связи с сокращением сбыта энергоносителя уменьшилась на 2% и составила 87,5 млн.т.

Транспорт-1999

В 1999г. в ФРГ несколько возросли как количество перевезенных пассажиров, так и пассажирооборот. Сказались в основном положит. динамика в общеэконом. развитии страны и значит. увеличение парка легковых автомобилей. Сдерживающим моментом было значит. повышение цен на энергоносители.

В 1999г. было перевезено 61,3 млрд.чел. (+1% по сравнению с 1998г.). Пассажирооборот составил 954,4 млрд. пассажиро-километров (+1,4%).

В секторе индивидуальных перевозок было перевезено 51,4 млрд. пассажиров (+1,1%). Пассажирооборот составил 764 млрд. пассажиро-километров (+1,1%). Спрос на услуги обществ. транспорта возрос незначительно (+0,8%). Число воспользовавшихся автобусами, ж/д транспортом и самолетами (в общей сложности около 9,9 млрд.чел.) увеличилось на 0,8%. По-прежнему динамично развивались авиаперевозки, объем которых достиг 11 млн. пассажиров (+7,1%). Спрос дополнительно возрос из-за снижения цен на авиаперевозки.

Общий объем перевезенных в 1999г. грузов возрос, по сравнению с предшествующим периодом, на 5% и составил 4 млрд.т. Грузооборот увеличился на 3,9% и достиг 490 млрд.т./км. В сопоставимых цифрах увеличение объема перевезенных грузов составило примерно 1,6%.

В 1999г. заметно сократились объемы грузов, перевезенных ж/д и речным транспортом. Сказалось, прежде всего, ухудшение ситуации в горно-металлургии. На ж/д транспорте, кроме того, произошло неожиданное снижение перевозок и по большинству других категорий грузов. Общий объем грузов, перевезенных ж/д транспортом, сократился на 5,8% и составил 288 млн.т. При этом грузооборот снизился лишь на 3,1% (71 млрд. тонно-километров), что явилось следствием того, что потери коснулись, в основном, местных перевозок.

Ситуация с речными перевозками была в значительной степени обусловлена снижением объемов транспортировки железной руды и стали, а также плохими погодными условиями. Более благоприятные условия (по сравнению с ж/д перевозками) по другим видам грузов сказались на том,

что падение объемов грузов, перевезенных речным транспортом, было более умеренным. В течение прошлого года речным транспортом было перевезено 229 млн.т. грузов, что на 3,3% меньше, чем в предшествующем году. Грузооборот снизился в меньшей степени (-2,1%) и составил 63 млрд. т./км.

После существенного спада в 1998г. в прошедшем году начался рост грузовых авиаперевозок. Сказалось, прежде всего, улучшение эконом. ситуации в азиатских странах, в результате чего объем перевезенных грузов возрос на 5% и составил 2 млн.т. Морперевозки через порты ФРГ сохранили наблюдавшуюся здесь и ранее положит. динамику, хотя темпы роста сдерживались снижением объемов перевалки массовых грузов. В этом секторе перевезено 217 млн.т. грузов (+1,3%). Перекачка нефти по трубопроводам из-за снижения загрузки немецких НПЗ сократилась на 3,8% и составила 88 млн.т.

Анализ динамики перевозок различных категорий грузов свидетельствует, что в наибольшей степени увеличилась транспортировка камня и грунта: эти виды грузов составляют почти половину общего объема грузоперевозок. Более слабое воздействие оказывалось со стороны готовых изделий и полуфабрикатов. Объемы возросли здесь на 33 млн.т. и достигли 546 млн.т. (+6,4%). Заметная положит. динамика наблюдалась также по хим. продуктам (+4%), с/х продукции (+4,5%) и продовольствию (+4,4%). Снижению спроса на транспортные услуги способствовало уменьшение перевозок угля (-9,6%), руд и металлолома (-8,7%), черных и цветных металлов (-3,3%), а также нефти (-3,8%).

ФРГ относится к мировым лидерам по уровню развития транспортной инфраструктуры. Она занимает **1 место в мире по показателю протяженности электрифицированных железных дорог на 1000 кв.км. территории** и уступает лишь Нидерландам по показателю протяженности шоссейных дорог (на 1000 кв.км.), опережая, например, США в десятки раз. В целом общая протяженность железных дорог в стране составляет 40 тыс.км (без учета железных дорог в рамках производственных структур), автодорог — 240 тыс.км. (без дорог местного значения), речных сообщений — 7,5 тыс.км.

По железным дорогам Германии (не считая внутригородской транспорт) перевозится в год 1,8 млрд. пассажиров и 300 млн.т. грузов. Автомобильным транспортом перевозится ежегодно 3225 млн.т. грузов, речным — 230 млн.т. Перевозки авиатранспортом составляют 109 млн. пассажиров и 2 млн.т. грузов. Особенно активно развивается ж/д транспорт. **В ближайшие 2-3г. ж/д грузоперевозки могут возрасти на треть.** В этой отрасли идет активный процесс слияния фирм.

На общенациональном уровне вопросы развития транспорта находятся в ведении фед. Министерства транспорта, строительства и жилищного хозяйства. В своем нынешнем виде оно создано после прихода к власти осенью 1998г. коалиции социал-демократов и партии «Зеленых» путем слияния ранее отдельно существовавших фед. Министерства общего и жилищного строительства и фед. министерства транспорта. Фед. министр транспорта и строительства — Райнхард Климт.

Из 6 функциональных департаментов министерства (всего их 8) только 2 занимаются вопроса-

ми строительства, а остальные – вопросами развития транспорта. Среди последних: департамент железных дорог и речных сообщений, департамент космоса, воздушных и морских сообщений, департамент автодорог и департамент по переезду фед. структур из Бонна в Берлин.

Центральный департамент министерства представляет интересы федерации в тех частных хоз. структурах ФРГ, где государство сохранило часть собственности в качестве федеральной: в Deutsche Bahn (железные дороги), ряде авиакомпаний, в Deutsche Einheit Fernstrassenplanungs und bau (компания, занимающаяся планированием и реализацией транспортных проектов в рамках программы «Немецкое единство»). В департаменте общих вопросов наряду с прочим ведется разработка основных документов по развитию транспортного хозяйства, подготовка концепции транспортной политики, осуществляется координация фед. инвестиций и т.п.

Основой для развития транспорта является первый общенац. план развития дорожно-транспортной сети, принятый в 1992г. и рассчитанный на 20 лет, до 2012г. В плане устанавливаются параметры финансирования отдельных элементов транспортной системы. Все запланированные проекты разбиты на группы в соответствии с критерием срочности их реализации, учетом оценки их эконом. значимости и экологичности.

На реализацию плана предполагалось выделить инвестиции в объеме 538,8 млрд.марок, из них 213,6 млрд.марок (39,7%) намечалось направить на развитие и совершенствование сети железных дорог, 209,6 млрд. (38,9%) – на развитие автодорог фед. значения, 30,3 млрд. (5,6%) – на совершенствование речных сообщений, 82,6 млрд.марок (15,3%) – на развитие транспортной инфраструктуры на региональном уровне.

Таким образом, по линии общефед. проектов объем запланированных инвестиций составлял 453,5 млрд.марок или 85% от их общей суммы. При этом более половины этих средств (242,6 млрд.марок) предназначалось на новое строительство и модернизацию объектов транспортной инфраструктуры, остальное – на поддержание в нормальном состоянии имеющейся сети транспортных сообщений.

За 7 лет на реализацию данных проектов было выделено 100 млрд.марок. С учетом невозможности найти доп. источники финансирования новое правительство сочло нереальным придерживаться прежних параметров 20-летнего плана развития транспортной сети и вынуждено заниматься его пересмотром. Видимо, придется перечеркнуть планы расширения ж/д вокзалов во Франкфурте-на-Майне, в Мюнхене и Штуттгарте.

Наиболее последовательно осуществляется развитие транспортной инфраструктуры Восточной Германии. Основное внимание сосредоточено на реализации 17 крупных транспортных проектов «Немецкое единство», из них 9 – в области ж/д сообщения (общая стоимость – 30 млрд.марок), 7 – строительство автомагистралей (23 млрд.марок) и 1 – в области речного судоходства (4 млрд.марок). Им придается ключевое значение с точки зрения объединения старых и новых фед. земель в рамках единой транспортной системы.

В последние годы много внимания уделялось проекту строительства сверхскоростной магистра-

ли на «магнитной подушке» «Трансрапид» между Берлином и Гамбургом, на который предусматривалось выделить из фед. бюджета 6 млрд.марок. Идея создания этой технологии родилась в ФРГ 30 лет тому назад. Здесь она доведена до практической реализации. В Германии считают чрезвычайно важным построить такую трассу, в т.ч. и с целью продвижения данной технологии на экспорт. Но в фев. 2000г. в первую очередь по эконом. причинам правительство совместно с представителями заинтересованных фирм приняло окончат. решение о закрытии проекта (строительство обойдется существенно дороже первоначальных расчетов, и количество пассажиров ожидается меньше, чем по проектным оценкам). Однако, сама идея сооружения «Трансрапида» в Германии не отвергнута. В качестве альтернативы дискутируются предложения по реализации одного или нескольких более мелких проектов (Берлин – аэропорт Шёнефельд – 23 км., Дюссельдорф – аэропорт Кёльн/Бонн – 60 км., Мюнхен – аэропорт К.-Й.Штрауса – 42,5 км.). На этих отрезках, однако, невозможно будет реализовать скоростные преимущества новой системы (по расчетам, на трассе Берлин-Гамбург скорость движения могла достигать 400-500 км./час, на коротких отрезках не более 250 км./час).

Консорциум «Трансрапид», в который входят концерны «Тиссен/Крупп», «Сименс», «Адтранц» и др., ведет переговоры с рядом стран о строительстве там магистралей на магнитной подушке. В США при положительном решении строительство может начаться в 2001-02гг. Есть интерес к идее реализации системы «Трансрапид» в Китае, Голландии и Австралии.

С переездом фед. правительства и парламента в Берлин особое значение придается быстрому развитию инфраструктуры этого региона. Так, планируются строительство большого столичного аэропорта в Шёнефельде (стоимость проекта 5-6 млрд.марок) и закрытие аэропорта в Берлине-Тегеле. Соответственно должна быть модернизирована и расширена вся вспомогательная транспортная инфраструктура (дороги к аэропорту).

В сфере межд. проектов Германия проявляет особый интерес к сооружению паневропейских магистралей, связывающих Зап. и Вост. Европу. Это транспортные коридоры II (Берлин-Варшава-Минск-Москва-Нижний Новгород), III (Берлин-Дрезден-Катовице-Краков-Львов-Киев) и IV (Дрезден-Нюрнберг-Прага-Вена-Будапешт-Констанца-София-Салоники-Стамбул). Особое внимание при этом уделяется транспортным проектам или их отдельным участкам, которые связывают Германию со странами-кандидатами в члены ЕС и прежде всего с Польшей и Чехией. Им отдается приоритет. Так, например, строительство коридора II ведется на западных участках и в Польше, а для рос. части проекта финансирование не открыто.

Нынешнему правительству приходится не только пересматривать планы развития транспортной сети и ранее принятые инвест. программы, но и вносить принципиальные изменения в транспортную политику в направлении от гос. монополии к приватизации: бюджетных средств не хватало раньше, не будет хватать и в будущем. Социал-демократам приходится осуществлять меры, традиционные для партий правого толка. Коали-

ция ХДС/ХСС осуществила приватизацию крупнейших германских транспортных фирм-перевозчиков «Люфтганзы» (авиация) и «Бундесбана» (железные дороги). У «Люфтганзы», приватизированной в 1994г., растут объемы перевозок и доходы, но идет трудная борьба с основными конкурентами — крупнейшими ам., англ., франц. и канадскими авиакомпаниями. «Люфтганза» проявляет большой интерес к участию в других авиафирмах. Однако, пока на пути приобретения контрольных пакетов акций иностр. авиакомпаний стоят правовые преграды.

У «Бундесбана» ситуация сложнее. Несколько аварий на немецких железных дорогах с большими человеческими жертвами в 1998-2000г. нанесли серьезный удар по авторитету фирмы, и перед руководством «Бундесбана» стоит практически нереальная задача в ближайшие годы сделать предприятие доходным. В министерстве транспорта и строительства создана группа по приватизации транспортных путей, которая в 2000г. должна была представить свои предложения.

В рамках имеющегося бюджета (в 1999г. 42,9 млрд. марок), который будет сокращаться (в ближайшие 4г. расходы на транспорт уменьшатся на 2,6 млрд. марок), невозможно решать задачи по поддержанию нормальной транспортной инфраструктуры.

Для инвестиций в сеть автодорог в среднесрочной перспективе согласно плану финансирования по линии фед. бюджета ежегодно выделяется 8,2 млрд. марок — слишком мало для срочной реконструкции дорог, а программа инвестиций транспортной системы, принятая в нояб. 1999г., мало что меняет в положительную сторону.

Поэтому в ФРГ склонны идти по пути привлечения частных инвесторов к реализации транспортных проектов. Затраты в конечном счете лягут на плечи населения и хоз. структур. В этой связи потребуются обеспечить соответствующие законодат. основы для частных инвесторов. Уже сегодня многие фед. земли выступают за их более широкий допуск к строительству автодорог. С 1994г. действует Закон о частном финансировании строительства магистралей: частные инвесторы могут строить мосты, тоннели и др. сложные объекты, а также заниматься их эксплуатацией. Пользующиеся ими должны платить «дорожную пошлину».

Однако по этой модели запланировано лишь 3 проекта по всей ФРГ и только по одному принято твердое решение. Причина — многочисленные исключения, содержащиеся в законе. Частные инвесторы не допускаются к экономически выгодным проектам. Кроме того, согласно постановлению фед. органов, размер «пошлин» устанавливается только после завершения строительства, а значит трудно рассчитать окупаемость проекта и получить под него кредит.

Вторым серьезным препятствием является «общеевропейское право», по которому автотранспортное средство на одной и той же дороге не должно платить дважды. С 1995г. федерация устанавливает ежегодный сбор на дорогах для грузовиков. При таком положении доп. сбор на отдельных магистралях является противоправным. По информации германских экспертов, лишь в 2002-03 гг. Минтранс Германии намерен перейти к сборам пошлин с грузовиков в зависимости от используемых дорог. Подчеркивается, что до того данная

проблема не может быть решена чисто технически — нет электронных средств для отслеживания движения.

В среднесрочной перспективе введение дорожных сборов на автобанах неизбежно, а простой корректировки законодательства уже недостаточно — в ФРГ необходима приватизация всей сети автобанов по образцу Италии и Португалии.

Авиапром-2000

Германская авиационно-космическая промышленность является важной отраслью промышленности ФРГ и играет возрастающую роль в развитии европейской и мировой авиации и космонавтики. Практически все предприятия принадлежат частному капиталу. Отрасль не получает фин. дотаций со стороны государства, пользуясь, в тоже время, гос. поддержкой как на полит. уровне, так и в виде льготных фин. ссуд и кредитов на реализацию крупных проектов (что можно рассматривать, как непрямую форму дотаций);

Германские авиакосмические компании вовлечены в европейские, а также и мировые кооперационные процессы и играют в них заметную, а порой ключевую (как в ЕАДС) роль. Крупнейшая часть германской авиакосмической промышленности в виде бывшей компании ДАЗА (75% всех рабочих мест и капитала в отрасли) интегрирована в 2000г. в европейский концерн ЕАДС (инициатива создания этого «суперконцерна» принадлежала в первую очередь германской стороне).

О мощи авиакосмической отрасли Германии в 2000г.: объем произведенной продукции составляет 27 млрд. марок (в 1999г. — 25,5 млрд. марок). В том числе, 15,6 млрд. марок (13,5 в 1999г.) — объем производства самолетов гражд. назначения; 6,3 млрд. марок (6,7) — производство техники военного назначения (самолеты, вертолеты, управляемые ракеты); 2,8 млрд. марок (3,1) — производство космической техники.

В 2000г. количество занятых в авиапроме ФРГ возросло на 500 чел. и составило 68 тыс. чел. по сравнению с 67,5 тыс. чел. в 1999г. Это произошло за счет динамичного развития гражд. авиастроения, в военном и космическом секторах отрасли, напротив, были сокращены 1000 рабочих мест и прогнозировалось сокращение еще 550 в 2001г.

Низкие показатели в военном секторе объясняются прежде всего сокращением военного бюджета ФРГ. В космическом секторе ослабление происходит по причине специфичности отрасли, в которой нет ярко выраженных направлений, способных приносить коммерческую прибыль, что также делает зависимым ее развитие от состояния и насыщенности госбюджета.

О европейском проекте военно-транспортного самолета. «Военный Аэробус» А400М является наряду со строительством крупнейшего в мире пассажирского самолета А3 80 вторым крупным проектом для компании «Аэробус». Благодаря этому современному военному многоцелевому транспортному самолету (стоимость разработки оценивается в 5 млрд. долл., а стоимость одной машины — 80 млн. долл.), европейцы хотят приобрести независимость от доминирующих ам. производителей «Локхид Мартин» и «Боинг». Эта большая военная программа «Аэробуса» с созданием отдельной компании — «Аэробус Милитари Компани» вызвала большую «возню» за распределение

долей производства, финансирование, занятие ключевых постов и создание определяющих структур управления между участвующими в ней семи странами.

Сборка должна производиться в Испании, крылья поставляются из Великобритании. Британцы, закупающие 25 машин, требуют от министра обороны ФРГ Р.Шарпинга конкретного ответа на вопрос, как будет финансироваться германский заказ в 73 самолета. Шарпинг имеет на проект в бюджете своего ведомства лишь 10 млрд. марок. Счетная палата ФРГ оценивает окончат. стоимость германского заказа в 40 млрд. марок и требует мер по сокращению затрат.

Составленный ранее план реализации проекта предусматривал, что на парижском авиакосмическом салоне в Ле-Бурже в середине июня 2001г. будут подписаны окончательные договора на поставку А400М. Однако поставки первых машин уже перенесены с 2006г. на 2007. Начиная с этого года, первые А400М должны получить Великобритания, Франция и Турция. Поставки в другие страны запланированы на период до 2020г.

Европейский авиаконцерн ЕАДС имеет наибольший интерес к получению заказов на строительство А400М. ЕАДС оценивает свою долю в этом бизнесе в 10 млрд. евро при полной суммарной стоимости проекта в 19 млрд. евро. Наряду с европейским внутренним рынком существуют также разносторонние экспортные возможности. Согласно заявлению пресс-секретаря ЕАДС, в этом германо-французско-испанском концерне нет никаких признаков того, что один из партнеров сомневается в успехе программы.

«Локхид Мартин» и «Боинг» следят за этой «возней» вокруг А400М с повышенным собственным интересом. Например, Великобритания с целью краткосрочного покрытия своих потребностей в военных транспортных самолетах приняла решение в 2000г. взять в лизинг 4 больших транспортных самолета С-17. «Боинг» распространил лизинговые предложения также и другим правительствам европейских стран.

В докладе Счетной палаты ФРГ относительно программы закупки в интересах бундсвера военно-транспортных самолетов А400М говорится, что ориентация на А400М не соответствует рекомендациям специалистов о необходимости иметь смешанный флот самолетов различных типов и возможностей, а также о возможности использования в серьезных случаях транспортных самолетов гражд. назначения. В виду монопольного положения А400М-промышленности было бы разумным и экономически целесообразным сохранить в качестве альтернативы и конкурента проект АН-70. Приобретение технологий АН-70 (двигатели, пропеллеры, крылья) и их интеграция в проект А400М могло бы существенным образом улучшить как количественные, так и качественные параметры германского участия в нем.

Вопрос строительства 220 новых военных средних транспортных самолетов типа Аэробус 400М остается, как и ранее, открытым. ЕАДС рассчитывает на заключение соответствующего соглашения с восемью европейскими странами. По словам сопредседателя правления ЕАДС Р.Хертриха, правительству ФРГ направлено новое коммерческое предложение на закупку 75 самолетов в интересах бундсвера. Это предложение предусматривает

внесение германским правительством не полной суммы, необходимой для реализации проекта, а предоплату ее части с последующим внесением остатка в 2007г., с началом первых поставок. Германия не приняла положит. решения по финансированию А400М, в силу ограниченного размера госбюджета. Министр финансов Х. Айхель подверг военный бюджет ФРГ на 2002г. доп. сокращению на 600 млн. марок (по сравнению с бюджетом на 2001г., и довел его до уровня 46,2 млрд. марок. В таком состоянии бюджет МО ФРГ будет «заморожен» до 2006г.

Авиапром-1999

Авиакосмическая промышленность ФРГ развивалась устойчивыми темпами. Оборот предприятий отрасли по итогам 1999г. составил 25,5 млрд. марок (против 23,9 млрд. марок в 1998г.). Как и в предыдущем году, более половины произведенной продукции (53%) приходилось на авиатехнику гражд. назначения, 26% составляло производство военной техники (самолеты, вертолеты, управляемые ракеты и пр.) и более 12% – производство космической техники.

В 1999г. количество занятых в авиакосмической промышленности Германии возросло по сравнению с 1998г. на 1780 чел. и составило 67,5 тыс. чел. В связи ростом заказов количество занятых в отрасли превысит 68 тыс. чел.

Данную отрасль промышленности ФРГ характеризуют 2 особенности:

– высокая степень монополизации капитала; ее по всем аспектам на 75% представляет одна мощная компания: – «Даймлер-Крайслер Аэроспейс» (DACA). Остальные фирмы, компании и концерны дополняют оставшиеся 25% в отдельных областях и направлениях развития отрасли;

– высокая степень интегрированности германской промышленности в европейские авиа- и космические программы и кооперационные процессы. В 1999г. было принято решение о создании на базе германской компании DACA и франц. AEROSPATIALE европейской авиакосмической и военно-тех. компании (EADS) (к которой в конце года присоединилась испанская компания CASA), совместной компании в области спутникостроения и космических стартов ASTRIUM на базе концерна DACA (подразделения – спутникостроение и космическая инфраструктура) и франц.-брит. компании Matra Marconi Space (MMS).

Обе компании являются в своей области крупнейшими в мире и создаются с целью продвижения на мировой рынок собственной продукции в условиях жесткой конкуренции, в первую очередь с ам. компаниями Boeing, Lockheed Martin и Raytheon, а также с рос. производителями авиакосмической техники.

Производством самолетов гражд. назначения германская компания DACA занимается в рамках европейского консорциума Airbus Industrie, в котором ей принадлежит 40% капитала. Реализуемая концерном «Аэробус» программа охватывает спектр пассажирских самолетов с количеством посадочных мест от 107 до 378 и дальностью полета от 4000 до 15400 км. Дальнейшие перспективы консорциума в этой области связаны с проектом широкофюзеляжного пассажирского самолета АЗХХ (от 480 до 650 посадочных мест и дальность полета – 16200 км). Достигнута принципиальная

договоренность о том, что сборка самолета будет происходить в Тулузе и Гамбурге. Первые поставки готовых самолетов намечены на 2004-05гг. В случае успеха АЗХХ может потеснить на мировом рынке «Боинг-747», занимающий в этом классе самолетов монопольное положение.

Другим важным направлением работы Airbus Industrie является разработка и производство транспортной авиации. Основой этого процесса должно стать производство разработанного в чертежах военно-транспортного самолета Airbus A400M. Рос.-украинский концерн СТС совместно с консорциумом не входящих в компанию ДАСА германских фирм Airtruck с проектом АН-7Х, создаваемым на базе уже разработанного, построенного и проходящего летные испытания самолета АН-70, является основным конкурентом европейского консорциума в борьбе за получение у правительства ФРГ заказа на поставку военно-транспортных самолетов.

Участие ФРГ в вертолетостроении осуществляется в рамках франц.-германского концерна Eurocopter, в котором ДАСА принадлежит 30% капитала и который является крупнейшим в мире производителем и поставщиком вертолетов (45% мировой торговли). В 1999г. был поставлен 241 вертолет.

Производство военной авиатехники представлено совместным (с участием германской компании ДАСА, брит. «Бритиш Аэропейс», итал. «Алениа» и испанской CASA) проектом боевого самолета Eurofighter. В 2001-04гг. должно быть поставлено 148 машин, в т.ч. 44 для ВВС ФРГ.

Создание космической инфраструктуры — это участие германской промышленности в таких проектах, как создание европейского ракетносителя Ariane-5 и межд. космической станции ISS (ДАСА строит лабораторный модуль Columbus).

В спутникостроении принадлежащая ДАСА компания Dornier Satellitensysteme приняла участие в совместном с американцами проекте SRTM по созданию точнейшей трехмерной карты земной поверхности с использованием уникального телескопа, созданного германской фирмой. Планируется также участие фирмы в составе концерна Astrium в создании европейской навигационной спутниковой системы.

Двигателестроение представлено дочерней компанией ДАСА — фирмой MTU, которая активно сотрудничает с крупнейшими ам. и европейскими производителями авиадвигателей. В частности, совместно с фирмами Rolls-Royce и Fiat-Avio производится двигатель для боевых самолетов «Торнадо».

К числу других предприятий авиа-космической отрасли относятся компании группы Diehl (военные системы, комплексы управляемого вооружения), концерн MAN Technologie (создание ракетносителей) и ESG (электроника, программное обеспечение).

Судостроение-2000

Продолжает занимать 5 место в мире. На верфях ФРГ размещены заказы на строительство 153 судов общим тоннажем 1,7 млн. брутто-регистрационных тонн (3,6% мирового производства). По данным Союза судостроителей Германии, в 2000г. построено и сдано в эксплуатацию 62 морских судна, общая стоимость которых составила 4,5 млрд. ма-

рок. Портфель заказов на конец 2000г. составил 195 судов общей стоимостью 20,7 млрд. марок.

Немецкие верфи специализируются на строительстве: контейнеровозы, суда для негрузовых перевозок (пассажирские суда, круизные лайнеры, паромы, буксиры, земснаряды, научные суда).

Судостроит. фирмы объединены в Союз судостроения и морской техники (Verband Schiffbau und Meerestechnik, г.Гамбург). Данный союз объединяет 90 фирм, занятых разработкой и строительством военных кораблей и коммерческих судов различных классов. На предприятиях данной отрасли занято 26 тыс. чел.

В ФРГ высоко развито военное судостроение, которое полностью удовлетворяет потребности ВМС в ремонте и строительстве новых судов. В 2001г. для нац. ВМС построены фрегат F-124 «Саксония» и начато строительство еще двух фрегат этого типа, спущено на воду новое гидрографическое судно «Комет», построен минный тральщик «Фульда». Спущен на воду и проходит ходовые испытания тендер проекта EGV-702 «Берлин». Ведется строительство второго корабля обеспечения класса EGV-702, передача которого ВМС ФРГ запланирована на 2002г. В постройке этих кораблей принимает участие и верфь Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH (Фленсбург). Для нац. водной полиции на верфи Genthin строятся четыре скоростных полицейских катера. Верфью HDW получен контракт на строительство 4 подлодок типа U-212 для ВМС ФРГ.

Конверсионные процессы в стране не коснулись потенциала военного судостроения. Военные верфи не стали перестраиваться на гражд. продукцию, а, используя опыт и передовую технологию, активно предлагают свои возможности по строительству военных кораблей другим странам. На мировом рынке оружия и военной техники фрегаты немецкой постройки типа MEKO, минные тральщики и подводные лодки имеют достаточно высокую репутацию. Наиболее активными партнерами Германии в области ВТС в судостроении являются Израиль, Бразилия, Турция и ЮАР. Активно развиваются контакты с Малайзией. В 2000г. верфь «Блом унд Фосс» (Гамбург) получила заказы и приступила к осуществлению строительства 2 фрегат Мекко-200 для ВМС ЮАР и 2 корветов Мекко-100 для ВМС Малайзии. В этом же году верфь HDW передала Израилу последнюю из 3 строящихся для израильских ВМС подлодок «Текума». Проектируются 3 подлодки для ЮАР (U 209), две для Италии (U 212), 4 для Турции (U 209), 2 для Греции (U 214) и 3 для Ю.Кореи (U 214). На стапелях Пенверфт были переоборудованы 2 минных тральщика проекта MJ 333.

Объемы сотрудничества в 2000г. с РФ в области судостроения по сравнению с предыдущим годом несколько снизились. Это вызвано «замораживанием» кредитной линии «Гермес», а также сложностями в вопросах финансирования предприятиями РФ своих проектов. Верфь Цассенс в г.Эмден сотрудничает с рос. верфью в Петрозаводске в совместном строительстве речных судов. Пролетарский завод (г.С.-Петербург) поставил фирме Натлара в 2000г. несколько комплектов подъемно-тягового оборудования для строящихся на немецких верфях судов.

Ассоциация судостроителей ФРГ опубликовала данные по результатам судостроит. и судоремонт-

ной деятельности германских верфей за 2000г. В соответствии с этими цифрами немецкие корабли достигли оборота 8000 млрд. марок, который соответствует среднеарифметическому показателю за последние несколько лет. По германской методике подсчета это число составили доходы, полученные от строительства новых торг. и военных судов, ремонта и переоборудования различных плавсредств, строительства маломерных судов для внутреннего бассейна, а также по результатам участия в межд. проектах по строительству и оснащению оборудованием новых судов. По сравнению с предыдущим годом прибыль от продаж поднялась на 10%. Такой рост произошел исключительно благодаря поставкам новых судов на экспорт.

Экспорт поднялся на 19% и достиг 4,6 млрд. марок. Поставки на внутренний рынок остались на уровне прошлого года и составили 3,5 млрд. марок. Процентное соотношение построенных судов по назначению не претерпело значит. изменений. По-прежнему большая часть прибыли получена от строительства торг. судов (60%). Стабильно верфи загружены военными заказами (25%) Ремонт, модернизация и переоборудование судов принесли германским верфям от 1 до 1,2 млрд. марок. В этой области судостроения немецким верфям серьезную конкуренцию составляют польские корабли с достаточно хорошим качеством выполняемых работ при более низких ценах.

В качестве позитивного момента развития немецкого судостроения отмечается тот факт, что количество работающих в отрасли по сравнению с 1999г. выросло на 1,6% и составило 259 тыс.чел.

Правительство ФРГ признает эконом. и полит. значимость нац. судостроит. промышленности в экономике страны. В 2001г. было обнародовано, что объем фин. средств, вложенных в развитие этой отрасли, увеличится на 80 млн. марок и составит 320 млн. марок. С учетом гос. дотаций эта цифра достигнет 960 млн.марок. Информация о доп. финансировании отрасли инициировала поступление новых заказов, объем которых составил 15 млрд. марок. Такой внушительный пакет на строительство новых судов загрузит немецкие верфи работой до конца 2003г.

В мае 2001г. фед. правительство представило на рассмотрение пром. Совета Европы проект по пересмотру соглашения, ограничивающего гос. дотации на поддержание судостроителей европейских стран. Одновременно эта акция по возрождению и поддержанию конкурентоспособности европейских верфей будет сопровождаться обсуждением данной проблемы в рамках ВТО. Руководители немецких судостроит. верфей надеются, что посредством ВТО все-таки будет установлен контакт между европейскими и корейскими верфями и в судостроении будет решена проблема устанавливаемых Кореей демпинговых цен. Германские корабли не первый год добиваются пересмотра ограничений на гос. дотации. В конкурентной борьбе с корейскими верфями, дотированными государством, немецкие верфи без помощи бюджетных средств оказывались неконкурентоспособными и потеряли ряд не только иностр., но и своих чисто германских заказчиков.

Не менее важным направлением в работе германские судостроители считают активизацию научных исследований и сокращение периода внедрения новаций в промышленность В этот процесс

активно включилось фед. правительство с программой «технологии судоходства и судостроения в XXIв.».

Судостроение-1999

В 1999г. развивалось в обстановке общего дисбаланса мирового судостроения под влиянием фин. кризиса в Азии, Лат. Америке и России.

По количеству построенных в 1999г. судов (4,5% мирового производства) Германия занимает 4 место, пропустив далеко вперед Японию (34,8%), Корею (27,7) и Китай (5,5), но опередив при этом корабелов Италии (4,2), Нидерландов (2,8), Польши (2,1), Испании (2,1), Норвегии (1,8) и Дании (1,7%).

Структуру германского судостроения составляют 40 верфей по строительству морских и океанских судов и 40 судостроительных верфей внутреннего бассейна. 400 фирм являются постоянными поставщиками судового оборудования различного назначения. На конец 1999г. в этой отрасли были заняты 25,7 тыс.чел. (на 240 чел. больше, чем в 1998г.). Кроме того, несколько тыс.чел. работает временно или на субподряде и 70 тыс.чел. работает на фирмах по производству судоборудования.

Структурно судостроение включает в себя: строительство новых морских судов (60% оборота отрасли), ремонт и конверсия судов (10%), строительство судов для внутреннего бассейна (2%), военное судостроение (20%), выпуск отдельных компонентов для судостроения (4%), выпуск сопутствующих товаров (4%).

1999г. назван немецкими корабелами критическим. Главными причинами являются снижение стоимости строительства и сокращение количества новых заказов. Цены на строительство новых судов в Германии в 1999г. (в зависимости от типа судна) снизились на 4-10%, что естественным образом повлияло на уровень прибыльности отрасли. По данным Союза судостроителей Германии, за 3 квартала 1999г. построено 52 морских судна, общая стоимость которых составляет 3,2 млрд.марок. С учетом судов, которые были спущены до конца 1999г., этот показатель составил 4,2 млрд.марок. Портфель заказов на конец 1999г. составил 134 судна общей стоимостью 12,8 млрд.марок (в 1998г. — 141 судно).

Абсолютное большинство построенных судов составили, как обычно, контейнеровозы, за ними следуют пассажирские суда (круизные лайнеры и паромы) и замыкают список различные суда спец. назначения.

Наиболее активными партнерами Германии в области ВТС в судостроении являются Израиль, Бразилия и Турция. Активно развиваются контакты с ЮАР. В 1999г. на верфи «Блом унд Фосс» (г.Гамбург) построен фрегат «Меко-200» для ВМС Турции. В том же году верфь «Ховальдсверке Дойче Верфт» передала Израилю 2 из 3 строящихся для израильских ВМС подлодок. Третья вскоре выйдет на ходовые испытания. Проектируются 3 подлодки для Кореи, одна — для Бразилии. На стапелях «Пене-Верфт» построены 2 патрульных судна для ВМС Бразилии.

Немецкий концерн по строительству фрегатов, в который входят верфи «Блом унд Фосс» и «Ховальдсверке Дойче Верфт», в начале 2000г. подписал контракт на строительство для ЮАР 4 корветов типа «Меко-200 А». Ведутся переговоры о

строительстве 8 корветов для Чили, 2 корветов для Малайзии, а также о кооперации в строительстве корветов F-130 с польскими военными кораблями из Гдыни.

Доля России в общем объеме заказов немецких верфей незначительна. В последние годы количество судов, строящихся для России на верфях ФРГ, заметно сократилось. Тем не менее в 1998-99гг. на верфи «Акер МТБ» (г. Висмар) для «Лукойла» построено 3 танкера для работы в северных широтах. Три рыболовецких судна для каспийской флотилии построено на «Пене-Верфт» (г. Вольфгаст). Верфь «Цассенс» в Эмдене сотрудничает с рос. верфью в Петрозаводске в совместном строительстве речных судов. В 1999г. рос. верфь «Янтарь» (Калининградская обл.) поставила в Германию корпус одного рыболовного судна и одного полицейского катера, которые в дальнейшем достраивались и оснащались немецкими кораблями. Рос.-германское СП-верфь «Онега-арминиус» (г. Петрозаводск), созданное в 1992г., в 1999г. временно приостановило деятельность в связи с отсутствием новых заказов, но ведутся переговоры о строительстве наливных судов для фирмы «Лукойл». Ранее на фирме строились только сухогрузы для каботажного плавания.

Для германского заказчика судоремонтная верфь в Череповце начала строительство спец. плавучих понтонов. В С.-Петербурге совместно с немецкой фирмой Bogus разрабатывается проект строительства плавучего торг.-гостиничного центра площадью 34,7 тыс. кв. м. Центр, состоящий из гостиницы (4 зв.), казино, торг. центра, магазинов, по завершении строительства поступит в аренду немецкой фирме сроком на 49 лет. Стоимость проекта — 90 млн. марок.

Несмотря на то, что последние 2 года обстановка на верфях Германии выглядела достаточно стабильной, перспектива немецкого судостроения после 2000г. вызывает у судостроителей Германии обоснованные опасения.

ДАНИЯ

Транспорт

Традиционно считается одной из важнейших отраслей экономики страны, важным источником поступлений инвалюты.

Мортранспорт. На его долю приходится 75% всех внешнеторг. перевозок. В стране функционирует 134 порта.

Торговый флот под датским флагом включает в себя 585 судов общим дедвейтом 8,258 млн. т. В 2000г. морская индустрия стала второй по значению отраслью с точки зрения валютных поступлений в страну, так как 75% активности флота приходится на перевозки между иностр. портами. Годовой оборот, по данным Ассоциации датских судовладельцев, в 2000г. превысил 50 млрд. крон. Мортранспорт занимает весьма скромное место на внутр. рынке перевозок, выполняя 11,2% от общего количества перевозок в Д.

Датские судовладельцы управляют одним из самых современных флотов со средним возрастом судов менее 8 лет, что почти в 2 раза ниже среднего возраста мирового торг. флота. В дополнение к нац. флагу, датские судовладельцы оперируют сопоставимым по объему зафрахтованным тонна-

жем, осуществляя контроль в общей сложности над флотом с дедвейтом 20 млн. т. и обеспечивая 50 тыс. рабочих мест. 300 судоходных компаний — крупнейшими из которых владеют концерны «А. П. Мюллер», «Скандлайнс», «Лауритцен» и ДФДС и др.

Особое место в Д. занимает динамично развивающаяся группа «А. П. Мюллер», которая, являясь крупнейшей датской частной компанией, активно расширяет свое влияние не только в транспортно-торговой сфере, но и торговле, добыче нефти и газа, судостроении, химпроме, ИТ. Подразделение «А. П. Мюллер» компания «Маерск Лайн» в результате приобретения южно-африканской судоходной компании «Сафмарин» и ам. «Силэнд» **заняла доминирующее место в мире в морских контейнерных перевозках.** Общей тенденцией в политике «Маерска» является **переход от чисто океанских перевозок к обеспечению доставки груза от «двери до двери» по всему миру.** Поэтому уделяется большое внимание логистике, внедрению новейших достижений электронной торговли в повседневную деятельность с серьезным намерением расширить свою активность за счет фидерных перевозок и экспедирования грузов. По данным компании, сейчас «Маерск Силэнд» **является крупнейшим иностр. перевозчиком на территории России** с объемом более 60 млн. долл. в год.

Ж/д транспорт. Сосредоточен в ведении гос. компании Датские нац. железные дороги (ДСБ). Кроме того, существует 13 мелких железных дорог, осуществляющих перевозки на о-ве Зеландия. Общая длина датских железных дорог составляет 2760 тыс. км., в т.ч. 2344 км. дорог электрифицированы. Планируется завершить полную электрификацию ж/д сети. Ежегодно ж/д транспортом перевозится 150 млн. пассажиров и 8 млн. т. грузов, из которых 65% относятся к внешнеторг. грузам. ДСБ принадлежат не только железные дороги, но и 311 станций, а также 200 магистральных и 200 маневровых электрических и дизельных локомотивов, 6,5 тыс. вагонов. ДСБ эксплуатирует 30 крупных паромов, осуществляющих переправу на 304 паромных линиях. 600 автобусов ДСБ обслуживают 7373 км. автобусных маршрутов между станциями на различных линиях. Правительство рассматривает вопрос о приватизации ДСБ. Один из партнеров ДСБ судоходная компания «Скандлайнс», вероятно, будет продана шведскому судовладельцу «Стена Лайн».

Автотранспорт. Ежегодно автотранспортом осуществляются 75% всех внутр. грузовых перевозок и 90% пассажирских перевозок, а также 8% внешнеторг. перевозок грузов. Общая длина автодорог составляет 71462 тыс. км., в т.ч. **5 тыс. км. автострад.**

Большинство сухопутных транспортных потоков (как авто, так и ж/д), идущих в Швецию, Норвегию и Финляндию, а также в обратном направлении, сходятся к датским проливам.

Воздушный транспорт. Авиакомпания SAS (Скандинавиэн Эрлайнз Систем) — гос.-частное СП с участием Швеции, Д. и Норвегии. SAS осуществляет все внешние авиаперевозки, в то время как ее датское отделение «Данэйр» занимается перевозками внутри страны. Ежегодно авиакомпанией SAS перевозится 13 млн. пассажиров, в т.ч. отделением «Данэйр» на внутр. линиях Д. — 2,5 млн. пассажиров.

Помимо SAS и «Данэйр» в Д. имеется крупнейшая в мире чартерная авиакомпания «Стерлинг Эйруэйз» и 10 мелких авиакомпаний, осуществляющих полеты внутри страны и на короткие расстояния за границу (восток Швеции, юго-восток Англии и север Германии).

SAS имеет тесные контакты с авиакомпаниями «Тексас Эйр» (США), «Суиссэйр» (Швейцария), «Финнэйр» (Финляндия) «Лан-Чиле» (Чили), «Тай» (Таиланд) и «Ана-Олл-Ниппон Эйлайнз» (Япония) и обменялась с ними акциями с тем, чтобы успешнее противостоять конкуренции со стороны более мощных западноевропейских компаний.

В Д. имеется **25 аэропортов, способных принимать современные реактивные лайнеры**. Крупнейшим из них является Копенгагенский аэропорт «**Каструп**» (15 млн. обслуживаемых пассажиров в год, включая транзитных), который **занимает 5 место в Зап. Европе**.

Транспортная инфраструктура. Д. — стратегический транспортный узел, связывающий страны Центр. и Сев. Европы с выходом на сев.-зап. регионы России.

Для реализации столь значительного по масштабам замысла правительство Д. разработало перспективную, долговременную концепцию, включающую комплекс научно-тех., фин.-эконом. и соц.-полит. мер, обеспечивающую строительство тоннельно-мостовых сооружений через проливы Большой Бельт (соединяет п-ов Ютландия, о-ва Фюн и Зеландия), Эресун (Дания-Швеция), Фемерн Бельт (Дания-Германия).

С целью реализации идеи в Д. были проведены в начале 80гг. всесторонние научно-технические и фин. обоснования основных проектов Программы по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры территории Д. Для практической реализации проекта был создан в 1985г. координационный орган, ответственный за проектирование, планирование, сметно-технические расчеты, поиск инвесторов и компаний, заинтересованных в реализации проектов строительства мостов и тоннелей.

В результате достигнутых договоренностей правительство Д. приняло 12 июня 1986г. решение, в соответствии с которым 23 янв. 1987г. была официально зарегистрирована компания «Грейт Бельт АС», ответственная за **строительство переправы через пролив Большой Бельт (протяженность — 18 км., затраты — 5 млрд. долл.), которое, было успешно завершено в июне 1998г.** Таким образом о-ва Д. были соединены единой дорожно-транспортной магистралью с континентальной частью Европы.

Опыт, полученный компанией «Грейт Бельт АС», а также «Кампенон Бернард» (Франция), «Дуккерхофф энд Уидман» (Германия), «СОГЕА» (Франция), «Киеуит Констракшн» (США) и др., участвовавших в реализации этого проекта, получил дальнейшее развитие в осуществлении проектирования и практического **строительства (завершено в июне 2000г.) авто- и ж/д моста-тоннеля** (4-полосное шоссе и 2-колейный ж/д путь) **через пролив Эресун** между Д. и Швецией. Реализация этого проекта позволило получить сухопутную транспортную магистраль Д. — страны Скандинавского п-ва Швеция и Норвегия.

В качестве логического завершения реализации данного перспективного замысла должно явиться строительство коммуникационного сооружения

между Д. (н.п.Родбюхавн) и Германией (н.п.Путтгартен) через пролив Фемерн Бельт. Существует 6 проектов строительства авто- и ж/д моста (тоннеля) между странами. Стоимость конкретного проекта может составить 3-4,6 млрд.долл. и на его реализацию потребуется от 6 до 8 лет.

Таким образом, территория Д. становится реальным связующим звеном между странами Центр. и Сев. Европы. При этом датчане подчеркивают важную роль страны в строительстве рокадной **транспортной магистрали континентального масштаба Италия-Франция-Германия-Скандинавия** общей протяженностью более 4 тыс. км.

Кроме этого, прорабатываемый в рамках двустороннего датско-шведского сотрудничества проект создания адм.-эконом. региона «Эресун» в составе областей Сконе (Швеция) и Большого Копенгагена (Дания) объединит значит. эконом. потенциал с крупным рынком рабочей силы в регионе Балтийского моря.

Данные проекты будут не только способствовать дальнейшему развитию сотрудничества северо-европейских стран, но и окажут благоприятное воздействие на экологическую обстановку в регионе и безопасность перевозок (по сравнению с паромным сообщением), будут способствовать решению проблем занятости населения, развития туризма и культурного сотрудничества населения Европы.

О планах датских исследований Арктики в р-не Гренландии. Комиссией по научному изучению Гренландии инициирована разработка совместно датско-гренландского плана исследования океанического шельфа Арктики в сев. части Гренландии и прилегающих океанических районах — Greenland Arctic Ocean Shelf Project GRASP. Данный план также направлен на укрепление сотрудничества с межд. исследовательскими группами, участвующими как в уже начатых, так и планируемых работах и является долгосрочным.

Для эффективного выполнения поставленных научных задач особое значение придается координации усилий по обеспечению доставки грузов и оборудования в условиях Арктики, что предусматривает активное межд. взаимодействие. К одному из средств решения данной проблемы относится использование мощных ледоколов, в т.ч. **российских**, а также создание временных полярных станций на льду.

Другой стороной указанного проекта является подготовка и обучение научных сотрудников и студентов, научной базой которых является Гренландия, в дополнение к действующим программам поддержки датских и гренландских морских исследований.

По мнению датчан, проект может выступать в качестве «зонтика», охватывая тем самым ряд уже начатых программ и проектов и будет существенным образом содействовать укреплению научных сетей и многосторонних проектов между датскими и гренландскими учеными и другими межд. исследоват. группами.

В Копенгагене полагают, что проведение исследований работ в р-не к северу от Гренландии, который является одним из наименее изученных регионов Арктики, позволит решить ряд фундаментальных вопросов океанографии, биологии, геологии и геофизики, структуры океанического шельфа, более точно оценить состояние окружаю-

шей среды Арктики и также биологические ресурсы океана.

В мае 1999г. завершена разработка научного плана, который в своей первоначальной фазе рассчитан на 5 лет. Привлечение мощного рос. ледокола при проведении научных изысканий планировалось на 2001г. Такие исследования будут проводиться датчанами при использовании также немецкого ледокола Polarstern.

Судостроение

Датские верфи имеют опыт строительства судов любого класса, типа и тоннажа. Высокое качество строительства позволяло датчанам сохранять за собой 2-3% мирового рынка новых судов.

По состоянию на окт. 2000г. в торг. флоте Д. было зарегистрировано 585 судов с совокупным водоизмещением в 8258 млн. брутто регистровых тонн (брт).

Датский торг. флот

	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.
Всего судов торг. флота.....	585	583	589	585
Тоннаж, млн.т.....	7650	7034	6988	8258
Контейнеровозы, сухогрузы,%	66,6	72,9	76,4	79,3
Танкеры,%	33,4	27,1	23,6	20,7

Период значит. роста датского судостроения в I пол. 90гг. сменился периодом стагнации. Однако, в 1997-2000гг. при сохранившемся количестве судов торг. флота, отмечается увеличение совокупного тоннажа. Это связано с использованием современных контейнеровозов большого водоизмещения. **Средний возраст судов датского торг. флота не превышает 8 лет** (средний мировой показатель — 13 лет).

Основными заказчиками для датских судоверфей являются датские судоходные компании. Основные верфи страны находятся под их контролем. По данным на окт. 2000г., по их заказам на датских и иностр. верфях строится 71 судно на 19 млрд. крон.

Первоочередной задачей датского судостроения является строительство стандартных судов, а именно универсальных грузовых контейнерных кораблей, танкеров для перевозки хим. грузов с неержавеющими грузовыми цистернами и двойными корпусами. Осуществляются экспериментальные работы по строительству специализированных судов, таких как цементовозы, пассажирские и автомобильные паромы, транспортные суда и буксиры.

Судоверфь «Оденсе Стольскибсверфт» в г.Оденсе — самая крупная в Д. В 1986г. верфь насчитывала менее 1000 служащих и была на грани закрытия. Политика фирмы на постоянное повышение производительности принесла результаты. Эта судоверфь является одной из самых производительных в мире. Как оценивают эксперты, это достижение является результатом ее участия в программах Европейского Союза «Эсприт». Эти программы объединяют европейские компании и НИИ для совместной деятельности в развитии новой технологии и совершенствовании судостроит. отрасли. Программа, в которой принимала участие верфь, заключалась в разработке сварочного робота. Применение этой программы было решающим фактором для верфи и позволило достичь постоянного увеличения производительности. За последние 5 лет производительность увеличилась на 20% и продолжает расти. На судоверфи сейчас работа-

ют 3027 человек, оборот — 2,9 млрд. крон. Верфь поставила своему владельцу — концерну «А.П. Мюллер» **первые 2 судна из серии из 12 гигантских контейнеровозов**. Каждое такое судно может перевозить до 6000 стандартных 20-футовых контейнеров, что делает такие суда самыми большими в мире. Верфь участвует в реализации совместно со Швецией и Норвегией миллиардного проекта по строительству подводных лодок. На датской верфи будут изготавливаться корпуса. Участие в проекте обеспечит верфи 1000 новых рабочих мест.

Судоверфь «Данъярд» еще несколько лет назад объединяла всю судостроит. деятельность датского концерна «Лауритцен». В свое время эта судоверфь поставила серию современных рефрижераторных судов в СССР, а в 1989-90гг. поставляла рыбоохранные суда с вертолетом на борту для минрыбхоза СССР. «Данъярд» совместно с рядом рос. пароходств участвовала также в проектах по модернизации рыболовецких судов, применяемых в России. В современных доках и высокопроизводительных ремонтных мастерских верфи «Данъярд» производится текущий ремонт и техобслуживание всех видов судов.

Верфь находится в достаточно сложном фин. положении, на ней на начало 2000г. было занято лишь 150 человек. Оборот фирмы — 115 млн.крон. Но, как отмечают ее новые владельцы Т.Ерикstrup и Кай Кристенсен, верфь скорее жива, чем мертва. Верфь специализируется на строительстве судов из композитных материалов. В связи с отсутствием заказов принято решение о перепрофилировании верфи на строительство моторных яхт большого водоизмещения с корпусами из композитных материалов. Однако, в апр. 2000г. она начала подготовку к участию в тендере наряду с «Аинде-верфью», «Ерсков-верфью» по строительству 18 военных кораблей типа МК1 (25 м. и 33 м.) и МК2 для ВМФ Д. В связи с тем, что эти суда должны быть построены из композитных материалов, верфь «Данъярд» получит явные преимущества, т.к. только она имеет опыт строительства таких судов (15 кораблей «Стандарт Флекс»).

Судоверфь «Орхус Флюдэдок», выполнявшая заказ для рос. компании «Дальморпродукт», являлась одной из крупных судостроит. компаний Д. (в 1998г. численность персонала — 725 чел., оборот — 600 млн.дат.крон). Она располагает самым современным оборудованием для ремонта и строительства морских кораблей и имеет возможность выполнять заказы: строительство серийных грузовых кораблей и морских лайнеров; перепрофилирование существующих судов; ремонт кораблей различных типов, их профилактика с использованием современного оборудования и систем диагностики.

В связи с рядом неудачных для верфи проектов (в т.ч. и по строительству судов для «Дальморпродукт»), компания находится на грани банкротства. Только выполнение гос. заказов (1 — от Минобороны) и строительство двух контейнеровозов по старым заказам поддерживает ее деятельность.

Судоверфь «Ерсков» образована в 1958г. и представляет собой АО с уставным капиталом в 15 млн.дат.крон. Оборот верфи — 1 млрд.дат.крон, количество занятых на начало 2000г. — 725 чел. Еще на рубеже 1999-2000гг. вполне реальным казался заказ верфи на строительство 14 рыболовецких траулеров для России. Вместе с тем, Фонд кре-

дитования судостроения после миллионных потерь в проекте с «Дальморепродуктом», не выдает соответствующей гарантии для финансирования строительства этих судов.

К реальным заказам, размещенным на датских судостроит. верфях в конце 90г., также относятся: строительство в Д. 4 супертраулера для последующей эксплуатации в **России** совместно с АО «Севрыба», г. Мурманск (общий объем инвестиций — 530 млн. дат. крон; строительство на судовой верфи «Ассенс Скибсверфт» малого парома (20 млн. дат. крон); заказ на 2 контейнеровоза на верфи «Орхус Флюдэдок»; строительство танкера на верфи «Ерсков» в г. Фредериксхавн.

Если ранее в портфеле заказов на 80% преобладали суда-новостройки, а 20% — ремонт, то в условиях падения конъюнктуры верфь перестраивает свою стратегию на исполнение ремонтных заказов. Проблемы в судостроении затронут и субподрядные компании, традиционно поставляющие комплектующие.

Правительстве в соответствии с правилами ЕС не может обеспечивать фин. поддержку нац. судостроению. С 1 янв. 2001г. прекращено субсидирование верфей в странах ЕС. Вследствие чего датским верфям будет трудно конкурировать с верфями Ю. Кореи, которые выполняют основную часть заказов на мировом рынке судостроения.

ЕГИПЕТ

Канал

Годовой объем грузоперевозок составляет 45,6 млн. т/км. Примерно 70% грузоперевозок осуществляется автотранспортом, 15,3% — трубопроводным, 9,7% — железнодорожным, 5,1% — водным и 0,4% — воздушным транспортом.

Торговый флот насчитывает **132 судна грузоподъемностью 1,56 млн.т., которые обслуживают до 25% перевозок внешнеторговых грузов.** Мощности морских портов составляют 49,5 млн.т, крупнейшие порты — Александрия, Порт-Саид и Суэц.

Важное значение для экономики страны сохраняет Суэцкий канал, являющийся одним из основных источников поступления в страну инвалюты. В 1998 г. по каналу прошли 14,6 тыс. судов грузоподъемностью 370 млн.т.

Высокими темпами развивается связь. С 1992 г. введено в эксплуатацию около 1,3 млн. телефонных линий, общее число которых достигло 3,3 млн. В 1998 г. в сотрудничестве с Францией был запущен спутник связи, ведутся переговоры по запуску второго такого спутника. В области транспортного строительства представлены проекты инфраструктуры, реализация которых позволила бы создать 5 крупных автодорог класса «хайвей» протяженностью 3,35 тыс.км. (2 млрд.долл.). Прежде всего речь идет о строительстве автомагистрали, которая соединила бы Египет, Ливию, Тунис, Алжир и Марокко по побережью Средиземного моря протяженностью 7 тыс.км., в т.ч. 1,5 тыс.км. прошло бы по территории АРЕ (инвестиционная оценка этой части магистрали — 850 млн.долл.), а также 4 национальные автодороги: Александрия-Файюм (240 км., 360 млн.долл.), Файюм-Асуан (850 км., 525 млн.долл.), Даирут-Фарафра (260 км., — 150 млн.долл.), Харга-суданская граница (500 км., 150 млн.долл.).

В проектах транспортного строительства предусматривается создание аэропортов международного класса в Рас Эль-Накб (Синай), Марса Алям (на побережье Красного моря) и Эль-Аламейн (на побережье Средиземного моря); модернизация и расширение морпортов в Порт-Саиде и Эль-Арише, строительство ж/д линии от Исмаилии через Суэцкий канал до погранпункта Рафах (граница с Израилем).

К строительству крупного моста через Суэцкий канал приступил консорциум японских, немецких и египетских фирм. Мост длиной 4 км. и высотой 70 м. (225 млн.долл.) должен быть пущен в эксплуатацию в 1999 г. **Проект «моста мира» выполняет японская сторона,** а поставку металлоконструкций для ж/д полотна и оборудования — немецкая фирма «Крупп». Мост соединит Азию и Африку и позволит значительно облегчить автомобильное и ж/д сообщение с Палестинской автономией (через север Синая) до египетско-израильской границы.

Продолжается строительство *метро в Каире.* Консорциум 17 французских фирм, при участии японской фирмы «Мицубиси» и ряда английских компаний, предполагает завершить строительство последней очереди в 2001 г. **Общая оценка строительства всех трех очередей каирского метро — 3,65 млрд.долл.** Обсуждается проект строительства метро во втором по величине городе Египта — Александрии. По программе «Мубарак-Ширак», это метро будут строить французские фирмы. Общая оценка привлекаемых инвестиций 1,9 млрд.долл., 40% которых будут внесены частными египетскими фирмами на условия БООТ.

Морской транспорт. В июле 1997 г. правительство разрешило частным судоходным компаниям обслуживать грузовые судна до 1500 т.

С мая 1998 г. действует поправка к закону, регулиющему строительство гаваней и портов. Не нарушая принципа полного суверенитета государства над территориальными водами и системой безопасности портов и судов, поправка позволяет инвесторам, египетским или иностранным, строить, управлять и ремонтировать гавани и причалы в существующих портах и взимать плату за их пользование.

После подписания соглашения между АРЕ и ВБ о модернизации морского транспорта правительство начало реализацию программы приватизации госкомпаний, занимающихся портовыми услугами.

Ведущей частной транспортной компанией в Египте является «**Эджитранс**», основанная в 30-х гг. семьей Лехета: весь спектр транспортных услуг. В 1964-74 гг. «Эджитранс» была вынуждена в связи с проводимой в то время политикой полной национализации перенести центр своей экономической активности из Египта в Ливан. В 1974 г., после начала проведения политики «открытых дверей», Лехета вернулся, однако компания продолжала терпеть убытки из-за вмешательства со стороны государства. Прорыв наступил в 1996 г., когда «Эджитрансу» было разрешено построить первый в Египте частный таможенный склад для хранения товаров, не оплаченных пошлиной, на площади в 3,5 тыс.кв.м. в СЭР Насер-Сити в Каире. За очень короткий срок склад был полностью загружен.

«Эджитранс» воплотил идею строительства крупного таможенного склада в 105 тыс.кв.м. в г.6 Октября, быстро растущей промышленной зоне

на юго-западе от Каира. На складе будут храниться грузы до тех пор, пока импортеры не захотят их растаможить. Проект будет также включать предоставление услуг по доставке грузов по всей территории Египта. «Эджитранс» обладает 20% пакета акций в новом проекте и будет осуществлять единоличное управление компанией. Совладельцами также являются «Мохандес Банк», Национальная страховая компания, «Ораском» и бизнес круги г. 6 Октября. Первая стадия комплекса открылась в июле 1998 г.

«Эджитранс» также планирует построить склад для хранения контейнеров в Александрии и склад для хранения грузов, требующих охлаждения, в Дихайле, на западе Александрии. Будет создано СП вместе с Голландией для обслуживания как импортеров, так и экспортеров. В районах «Эджитранс» собирается построить ряд небольших складов с охлаждением для хранения овощей и фруктов, предусмотренных на экспорт. Египет прилагает активные усилия с целью занять ключевые позиции в восточносредиземноморском судоходстве и увеличить доходы от Суэцкого канала (сейчас через него проходит 14% мировой торговли, принося 2 млрд.долл. ежегодной прибыли). Правительство намерено реализовать проект строительства порта, терминалов для перегрузки контейнеров, промышленной и свободной зон на востоке от Порт-Саида. Правительство внесло изменения в конце 1997 г. в соответствующий закон 1964 г., положив конец монополии государства над отраслью — и международные судоходные компании стали проявлять значительно больший интерес к египетским портам. Альянс 5 европейских и дальневосточных линий согласился использовать порт Дамьетту в качестве транзитного пункта для осуществления грузовых перевозок; с этой же целью японско-корейско-американский альянс начал использовать Порт-Саид; датские и французские судовые компании проявляют интерес к Дамьетте и Порт-Саиду.

Значительный скачок произошел в объеме инвестиций, вкладываемых в египетские средиземноморские порты. Александрия достигла предела в расширении, Дамьетта должна увеличить вдвое свою пропускную способность к 2005 г., Порт-Саид инвестирует 70 млн.долл. для увеличения мощностей до 800 тыс. 20-футовых контейнеров к 1999 г., Дихейла (порт на западе Александрии) планирует увеличить пропускную способность до 600 тыс. контейнеров. ВБ намерен финансировать ряд проектов в сфере морского транспорта, в т.ч. модернизацию портов Порт-Саида, Ариша, Суэца, строительство волнореза и заградительных насыпей в порту Дамьетты. Для осуществления проекта строительства нового грузового порта в районе Порт-Саида правительство поручило консалтинговым фирмам из Великобритании и Нидерландов подготовить доклад к июню 1998 г., на основе которого был разработан план в фев. 1999 г. Одобрено создание компании с капиталом 1500 млн.ф. (440 млн.долл.), ответственной за строительство и управление портом. Ее основатели — компании по переработке контейнерных грузов Порт-Саида и Дамьетты, Управление Суэцкого канала и Египетская генкорпорация нефти. Остальные доли будут распределены среди международных инвесторов и через подписку. Компания освобождается от всех видов налогообложения на 20 лет и получает пра-

во эксплуатации порта на 50 лет. Кроме того, создается АО с капиталом в 50 млн.ф. для осуществления инвестиций в ремонт контейнеров, починку судов, малого производства запчастей, а также строительство судов водоизмещения.

Контейнерный терминал будет располагаться на площади в 2 тыс. акров. Еще 12 тыс. акров будет отведено под складские помещения, хранилища и промзону. Порт будет первоначально иметь причал длиной в 1 км. и 10 портальных кранов; его пропускная способность будет 1 млн. 20-футовых контейнеров. Главным преимуществом порта станет глубина в 63 фута, благодаря чему он сможет принимать грузовые суда 8-го поколения с 18 тыс. контейнеров на борту.

Предварительные оценки западных специалистов подтверждают осуществимость проекта, но только в том случае, если правительство возьмет на себя ответственность по созданию инфраструктуры в районе объектов. Правительство мобилизует ресурсы для строительства телекоммуникаций, авто- и ж/д путей, аэропорта, подводки энергетических (запланировано строительство двух электростанций) и водных ресурсов. В 25 км. южнее Порт-Саида строится ж/д мост через Суэцкий канал, начата работа по возведению подвесного автомобильного моста с привлечением японского капитала.

Общая стоимость проекта оценивается в 10 млрд.долл., включая 1 млрд.долл. на строительство самого порта. Проект должен обеспечить рабочие места для 500 тыс. человек. Завершение работ запланировано к 2006 г. Новый порт будет управляться совместно с соседними портами, т.е. с Порт-Саидом и Дамьеттой. Правительство уверено в осуществимости проекта и видит заинтересованность крупнейших судоходных компаний в управлении или частичном владении новым портом, т.к. у него есть одно очень важное преимущество — порт будет расположен прямо на пути следования судов, а не в стороне, и на пересечении трех континентов.

Строительство порта позволит увеличить долю Египта в контейнерных перевозках с 2 до 5 млн. контейнеров в год и значительно интенсифицировать загрузку Суэцкого канала, что приведет к росту его доходности. Порт-Саид должен превратиться в международную биржу важнейших стратегических товаров и стать своего рода артерией, через которую будет осуществляться египетский экспорт.

Среди других важных проектов в сфере морского транспорта можно назвать план строительства порта севернее Айн-Сухны, контейнерного терминала в Адабии (около г.Суэца) и промышленной и торговой зон. Стоимость проекта оценивается в 700 млн.долл. Должны состояться торги и будет выбран иностранный инвестор для участия в реализации проекта и его управления. Среди компаний, участвующих в тендере, — «Эджитранс», кувейтская «Эль-Джассен», «Ораском» и Каирский финансовый дом «Эль-Ахли». В мае 1998 г. правительство заключило 4 контракта о предоставлении 280 млн.кв.м. земли для развития зоны Суэцкого канала, в т.ч. 50 млн.кв.м. египетско-китайскому СП для строительства морпорта в Айн-Сухне.

О других проблемах Суэцкого канала. Председатель Администрации Суэцкого канала (АСК) адмирал А.Фадель заявил весной 1998 г. о решении

продать 30% принадлежащих АСК акций в относительно небольшой (с капиталом 2 млн.ф.) компании «Суэз Кэнэл Инвестмент», занимающейся оказанием портовых и навигационных услуг. Это решение обусловлено взятым правительством курсом на свертывание госучастия в деятельности СП. Сам Суэцкий канал останется собственностью государства и подобная позиция пересмотру не подлежит.

Суэцкий канал сталкивается с трудностями, велики его эксплуатационные расходы, существует потребность в модернизации канала и связанных с ним портов (углубление русла и т.п.). Доходы от канала в 1998 г. уменьшились на 5,3% по сравнению с 1996 г.

В 1999 г. эта тенденция могла еще более усугубиться вследствие уменьшения мировой добычи и перевозок нефти, а также финансового кризиса в ЮВА (число судов, направляющихся через канал в этот регион и из него, заметно сократилось). Основными агентскими компаниями, обеспечивающими судам проход Суэцкого канала, являются Asswan, Daman Hur, El Menia и El Suid. Все четыре являются государственными. Наряду с ними в г. Порт-Саид и г. Суэц действует ряд более мелких негосударственных фирм, также обслуживающих проходящие через Суэцкий канал суда. В обслуживании входит взимание платы за проход канала, лоцманское обеспечение, заправка топливом и водой, снабжение продовольствием.

Негосударственным фирмам разрешается обслуживать только мелкие суда, до 1,5 тыс.т. водоизмещением. Всеми крупными судами, танкерами и военными кораблями занимаются госкомпании.

Минимальная плата, за которую небольшое судно может пройти канал, составляет 6-10 тыс.долл. Стоимость прохода канала большим танкером или авианосцем доходит до 1 млн.долл.

Агентские фирмы при обслуживании небольших судов предпочитают получать деньги наличными. Возможно внесение платы через банковский перевод, однако в любом случае деньги должны поступить до начала прохода. В противном случае судно будет вынуждено ожидать поступления денег на рейде.

Местные власти применяют практику ареста судов после прохода канала на том основании, что судовладелец в свое время не завершил взаиморасчеты с агентирующей фирмой при оплате прохода другого судна. Это происходит несмотря на то, что плата за проход попадающего под арест судна была внесена полностью. Дела быстро передаются в судебные инстанции, которые всегда принимают сторону местной фирмы. В случае отсутствия у команды или судовладельца финансовых средств на погашение определенной судебным органом суммы, судно и груз могут быть проданы на аукционе. Если покупатель не будет найден, судно оставляется на внешнем рейде на неопределенное время.

Капитаны судов, пользовавшиеся при проводке обязательными услугами местных лоцманов, неоднократно сообщали об их ненадежности в критической ситуации. В результате недостаточной профессиональной подготовки и, зачастую, плохого знания английского языка, лоцманы часто создают аварийные ситуации при проводке и швартовке судна. В случае, если становится очевидной невозможность предотвратить аварию, лоцманы самоустраиваются от своих обязанностей

и лишь наблюдают за происходящим. При разборе происшествия они заявляют, что капитан, якобы, не следовал их инструкциям, и возлагают на него всю вину.

Индия

Морпорты

Стабильность и рост эконом. развития И. в последние годы объективно выводят на первый план проблему совершенствования портового хозяйства страны.

Прежде всего, это связано с появлением здесь большого числа СП, в сфере машиностроит. производства, что требует, с одной стороны, наращивания пропускной способности портов для доставки в страну различных комплектующих, а с другой – увеличивает потребности отдельных регионов И. в энергоносителях и металле, поставляемых сюда, в основном, морским путем.

Из года в год растут гос. субсидии на развитие портов и пересматривается политика правительства в отношении форм собственности в данной отрасли. Бюджетные ассигнования, запланированные на 2001/02 ф.г., составляют 1 млрд. долл. и направляются на модернизацию крупнейших индийских портов, находящихся в гос. собственности. Принято решение о привлечении в эту сферу частного капитала, и в стадии рассмотрения в парламенте находится вопрос о приватизации 12 крупнейших портов страны.

Эти перемены непосредственным образом касаются и Юга И., где морские перевозки имеют огромное значение в силу сосредоточения в регионе большого числа пром. предприятий, использующих импортируемые комплектующие, сырье и топливо. К числу предприятий, нуждающихся в современной портовой инфраструктуре, в частности, относится один из крупнейших в Азии Визакхапатнамский метзавод (шт.Андхра-Прадеш), ряд автосборочных производств шт.Тамилнаду (компания Ford, Hyundai, Ashok Leyland и др.), НПЗ и хим. производства в пров.Кудалор этого же штата.

Правительство южноиндийских штатов предпринимает шаги по модернизации имеющихся на их территории портовых хозяйств, причем, в силу ограниченных бюджетных возможностей, основной акцент делается на приватизацию портов.

Первым в И. был приватизирован порт Эннор, строившийся в качестве вспомогательного для Мадрасского порта. Целью приватизации были повышение пропускной способности порта, модернизация оборудования и ориентация на обработку грузопотока энергоносителей (в основном угля) и железной руды. В результате, после приватизации в порту построены два новых угольных причала и углублена бухта, что позволило принимать большее количество судов с большим, чем ранее, водоизмещением. В дальнейшем планируется осуществить строительство 3 доп. причалов и оснастить порт новейшей грузоподъемной техникой, что, по оценкам специалистов, позволит через 5 лет добиться пропускной способности в 52 млн.т. грузов в год.

В отношении Мадрасского порта, являющегося одним из самых крупных в И., центр. правительство рассматривает различные варианты приватизации, которые должны позволить предприя-

тию стать как можно более независимым и экономически эффективным. Предполагается, что этот порт (как и порт Тутикорин в южной части штата Тамилнаду) будет специализирован на контейнерных перевозках.

Глубокая модернизация ожидает и порт Кочин (шт. Керала). Руководство штата обратилось за поддержкой к центр. правительству, предложив превратить Кочин в альтернативу ланкийскому порту Коломбо, который пока является одним из основных перегрузочных центров в Азии. Смысл предложения заключается в том, чтобы, используя сложившуюся в результате войны в Шри-Ланке нестабильную полит. ситуацию, предложить иностр. компаниям-перевозчикам аналогичные портовые услуги на безопасной территории. Эконом. целесообразность проекта обосновывается географической близостью Кочина ко многим межд. маршрутам грузоперевозок: основная их масса проложена всего в 11 морских милях от порта. Коломбо в год осуществляет перегрузку 2-3 млн. контейнеров, большая часть которых затем направляется в И.

Реформа портового хозяйства ведется и в шт. Андхра-Прадеш, насчитывающем, по местной классификации, один крупный порт (Визакхапатнам), два средних (Какинада и Мачилипатнам) и 10 малых. В связи с тем, что порт Визакхапатнам находится в центр. подчинении, усилия правительства штата направлены на модернизацию средних и малых портов. Согласно принятой штатом программе (до 2020г.), пропускная способность этих портов должна возрасти с нынешних 10 млн.т. в год до 173 млн.т. В целях изыскания крупных капиталовложений местное правительство приватизировало средний порт Какинада (поступил в управление сингапурской компании) и два малых порта — Кришнапатнам и Водареву, которые приобрели местные предприниматели. Подобная тактика свидетельствует об ограниченных фин. возможностях нац. индийских компаний в сфере морских перевозок, а также о стремлении местного правительства поручить управление портами международно признанным менеджерам.

Особое внимание в этом плане уделяется одному из малых портов штата — Гангавараму, специализированному на обслуживании Визакхапатнамского металлургического завода, а также предприятий, строящихся в недавно созданной СЭЗ в районе Атчютарам-Рамбали. На первом предполагается строительство пяти новых причалов с общей пропускной способностью 25 млн.т. в год, а на втором — еще четырех аналогичных причалов и индустриальной зоны на территории порта.

Правительство Андхра-Прадеш при заключении контрактов с частным сектором проявляет готовность идти на уступки. Например, по просьбе заинтересованных предпринимателей на рассмотрении властей находится вопрос о замене «режима минимально гарантированной платы» государству, осуществляемой компанией, управляющей портом, к «режиму раздела доходов». Предлагаемые частным сектором отчисления в пользу местного правительства колеблются в пределах 22-24% от прибыли.

Эффективность предпринимаемых правительством шагов подтверждена примером порта Какинада. С момента смены формы собственности в 1999г., грузопоток в нем увеличился в 2 раза, и в

2001/02 ф.г., достигнет 3 млн.т. Добиться таких результатов удалось благодаря углублению фарватера с существовавших ранее 9,5 м. до 12 м. и за счет модернизации портового оборудования.

Датская компания MAERSK SeaLand активно участвует в реконструкции местных портов и уже твердо закрепились на этом рынке.

ИРАК

Сектору транспорта и коммуникаций были выделены незначит. средства, которые ушли на закупку запчастей для ж/д транспорта и обновление портофлота. По линии минторга подписаны контракты на поставку большегрузных автомашин для транспортировки гум. продовольствия, складских погрузчиков, шин, аккумуляторов для транспорта. Ирак добивался от ООН согласия на серьезное обновление своей телефонной сети, за счет перехода на сотовую систему связи. Специалисты по заказу ООН уже определили, что на первое время Ираку требуется 25 тыс. номеров мобильной телефонной связи и на последующих этапах еще 95 тыс. номеров. В конце 1998 г. с франц. компанией «Алкатель» был подписан контракт на 60 млн.долл. на частичное обновление телефонной сети (семь АТС на 140 тыс. ном. и одной межд. АТС на 1200 ном.).

После переговоров делегаций нефтяных ведомств Ирака и Сирии были достигнуты договоренности о восстановлении нефтепровода Киркук-Баниас и о сооружении второго, более мощного через Сирию. Иракская сторона уже в середине лета 1998 г. подготовилась к началу восстановительных работ на своей части нефтепровода. После многолетних переговоров с Иорданией стороны решили вопрос и о строительстве нефтепровода из Ирака (750 км. стоимостью 300 млн.долл.) до НПЗ в г. Зарка, а также о сооружении второго НПЗ в порту Акаба (мощностью 300 тыс.б/д, стоимостью 600 млн.долл.).

Летом 1998 г. в Анкаре прошли переговоры с консорциумом турецких компаний о строительстве 1380 км. газопровода (3 млн.куб.м. газа в год с доведением в течение 6 лет до 10 млн.куб.м. в год). К газопроводу будут подключены 5 сев. месторождений Ирака с запасами в 270 млрд.куб.м. (первый этап кольцевания месторождений уже завершен).

Ремонтные службы Сев. нефтекомпаний — постоянно в состоянии готовности, поскольку нередко объектами налетов авиации США и Великобритании становятся объекты стратегического нефтепровода через Турцию. Периодически такое происходит и на юге страны.

Иракский терминал Аль-Бакр в Персидском заливе в 1998 г. достиг проектной мощности в 1,8 млн.т. в год. Южная нефтекомпания продолжает работы по восстановлению разрушенного в 1991 г. нефтяного терминала Хор Аль-Амайя (Аль-Амик). Планировалось к концу 1998 г. завершить работы по двум нефтяным причалам и восстановить подводные опоры. Готов к работе комплекс сооружений, включая резервуарные парки, склады, погрузочные и вспомогательные системы, что позволяет начать отгрузку нефти на уровне 605 тыс. б/д.

Начата реконструкция железной дороги Багдад-Басра на первом участке, от Багдада до Вавилона. Госкомпания железных дорог в своих ближайших планах видит необходимость замены 2

тыс.км. ж/д путей, строительство подъездных путей к пром. и другим предприятиям по 200-300 км. длиной. Требуется ремонт большое число чешских и ам. тепловозов, а также парк грузовых и пассажирских вагонов. Иракским железным дорогам нужно большое число тяжелых рельсов (рос. аналог – рельс типа Р-65).

Египетская транспортная компания начала в 1998 г. регулярное автобусное сообщение между Каиром и Багдадом. Рейсы совершаются два раза в неделю.

В нояб. 1998 г. открылось разрешенное Комитетом 661 ООН паромное сообщение между портами Рашид (ОАЭ) и Ум Каср. Паром из Эмиратов доставляет в Ирак гум. грузы и пассажиров.

Иракская инженерно-строительная компания «Фао» в окт. 1998 г. получила правит. указание в течение 6 мес. привести в порядок все наземные службы и сооружения межд. аэропорта в Багдаде.

ИРАН

Мортранспорт

В силу географического расположения страны и «роста» объемов экспорта углеводородов (3,5 млн. б/д, 2 место среди стран-членов ОПЕК) и другого товарообмена с различными государствами важное значение в экономике Ирана приобретает морттранспорт. Ставится реальная задача постепенного превращения страны в крупнейшую на Бл. Востоке и в Каспийском регионе морскую державу с современным торг. флотом, квалифицированным менеджментом и персоналом, развитым портовым хозяйством и инфраструктурой.

Планируется, что развитие морского транспорта будет осуществляться посредством увеличения капвложений в отрасль, расширения доли частного сектора (приватизация судов, услуг и портового хозяйства), поощрения местных компаний на приобретение новых судов, снижения транспортных тарифов и налогов, а также страховочных выплат иностр. страховым фирмам.

В соответствии с программой развития танкерного флота Ирана на 1995-2005г.г. запланировано приобретение 25 новых танкеров на судостроит. верфях Ю.Кореи и Китая. Общее водоизмещение танкеров, которые начали или будут оперировать в иранских портах Персидского залива, достигнет 5,78 млн.т.

Стоимость заказа составляет 2,5 млрд.долл. без учета выплаты процентов по кредитам. Семь процентов от стоимости сделки выплачивается Ираном в качестве аванса, погашение остальных 93% стоимости заказа будет осуществляться в течение 10 лет.

После реализации всего проекта средний возраст танкеров Иранской нац. танкерной компании (ИНТК) снизится до 3 лет.

Половина перевозок компании приходится на транспортировку сырой нефти и нефтепродуктов по фрахту юр. лиц иностр. государств, а другая половина – на транспортировку нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа Ирана. В среднем танкерным флотом Ирана перевозится 400 млн. бар. нефти в год.

Ежегодный доход компании составляет 250 млн. долл. С завершением программы развития флота доход возрастет до 400 млн. долл.

Строительство и приобретение танкеров

Танкер	Компания	Водоизм., тыс.т.	Год постройки/приобр.
Noor	Daewoo	300	1996
Nooh	Daewoo	300	1996
Nabi	Daewoo	300	1996
Najm	Daewoo	300	1996
Nesa	Daewoo	300	1996
Soosangerd	Daewoo	158	1999
Sanandaj	Daewoo	158	1999
Sarvestan	Daewoo	158	2000
Semnan	Daewoo	158	2000
Saveh	Daewoo	158	2000
Abadan	Daewoo	98	2000
Astara	Daewoo	98	2000
Astaneh	Daewoo	98	2000
Abadeh	Daewoo	98	2000
Amol	Daewoo	98	2002
Hoveizeh	Hyundai	300	2002
Hormoz	Hyundai	300	2002
Hengam	Hyundai	300	2003
Hersin	Hyundai	300	2003
Hamoon	Hyundai	300	2003
Delvar	Dalian	300	2002
Deylam	Dalian	300	2002
Damavand	Dalian	300	2003
Darestan	Dalian	300	2003
Darab	Dalian	300	2004

ИНТК выполняет значит. объем работы по развитию портов и портового хозяйства на о.Харк, о.Кешм, в Бендер Аббасе, Бендер Имам Хомейни, Бушере и других.

Доля Иранской судоходной компании (the Islamic Republic of Iran Shipping) в перевозке иранского импорта составляет 51%. Остальные 49% грузов приходится на иностр. транспортные фирмы, за услуги которых Иран вынужден выплачивать ежегодно до 300 млн. долл.

В связи с этим в течение 3-5 лет планируется увеличить объем перевозок по импорту до 75% за счет поступления в эксплуатацию 16 новых судов. Средний возраст судов снизится с 25 до 16,8 лет.

С приобретением в Ю.Корее сухогруза Norassan водоизмещением 73 тыс.т. за 28 млн. долл. транспортные мощности компании увеличились до 2,85 млн.т. 2 других сухогруза из этой же серии Namedan и Golestan должны вступить в строй в 2001г.

Компанией сделан также заказ на строительство 6 контейнеровозов на судостроит. верфи Persian Ship Manufacturing в Бендер-Аббасе общей стоимостью 188 млн. долл. Проект реализуется при содействии германской фирмы Cassens.

В фев. 2001г. в Исфагане вступил в строй пром. комплекс «Шааб Санат» по производству до 5 тыс. контейнеров в год с последующим увеличением по истечении 5 лет до 10 тыс. штук. Основным покупателем контейнеров станет Иранская судоходная компания, а также компании государств Персидского залива и Каспийского региона.

Иранская судоходная компания по перевозке экспортных товаров (Iran's Export Goods Bulk Carrier), таких как прокат, продукция машиностроения, камень, лес, кабель, конструкции, трубы, химикаты, цемент и т.д., располагает морскими судами водоизмещением от 10 до 40 тыс.т.

Ее судами перевозится 65% экспортных грузов Ирана по всем межд. морским направлениям, за исключением Сев. Америки.

По пассажирским перевозкам ключевые позиции в Персидском заливе и Оманском море зани-

мает Иранская компания Valfajr 8 Shipping Line, в эксплуатации которой находится 12 судов, в т.ч. 5 современных быстроходных теплоходов, а также 4 судна-парома типа Ro-Ro и 3 грузовых судна. На линиях, связывающих юж. порты Ирана, о-ва Киш, Кешм, Харк с Кувейтом, Катаром, Бахрейном, Дубай и Шарджей, перевозится 600 тыс. пассажиров в год.

В 2001-02г.г. флот компании пополнится двумя новыми теплоходами, строительство которых осуществляется на судостроит. верфи в Арванде (провинция Хузестан), а также двумя океанскими лайнерами вместимостью 600 пассажиров и 100 автомашин каждый, заказанными на японской судовой верфи, которые планируется использовать для перевозки паломников из Ирана в Саудовскую Аравию.

Компания осуществляет финансирование строительства пассажирского терминала в порту Бендер-Ленге (пров.Хормозган), расчистки и углубления входа в порт Хоррамшахр (пров.Хузестан).

Правительство Ирана предпринимает шаги по наращиванию мощностей торг. флота страны на Каспийском море.

В соответствии с советско-иранским протоколом 1984г. об открытии совместной судоходной линии на Каспийском море в 1989г. в порту Бендер-Энзали (пров.Гилян) было зарегистрировано первое иранское судно на Каспийское море Bashir водоизмещением 3 тыс.т. Позднее Иранская судоходная компания на Каспийском море (Caspian Sea Shipping Co) приобрела еще три сухогруза (Dalir – 5650 т., Basir – 3650 т., Qadir – 3650 т.) общее водоизмещение судов составляет 16 тыс. т. Ежегодно ими перевозится 380 тыс. т. грузов. В 2000г. объем грузоперевозок возрос на 65% по сравнению с 1999г. и имеет тенденцию к дальнейшему росту в связи с активизацией торг. отношений Ирана с соседними Азербайджаном, Казахстаном и Туркменистаном.

На иранскую компанию приходится 15% всех грузоперевозок на Каспийском море. В 2001г. компания пополнится 7 новыми судами водоизмещением по 2600 т.

Наличие огромных запасов нефти и газа в регионе диктует необходимость форсированного развития танкерного флота Ирана на Каспийском море.

В ближайшие 5 лет планируется строительство 6 танкеров по 60 тыс.т., а также приобретение бывших в эксплуатации 4 танкеров по 5 тыс.т. каждый для транспортировки из Казахстана и Туркменистана в порт Нека (Иран) до 400 тыс. б/д сырой нефти. Иран ввозит ежедневно из указанных стран 60 тыс. бар. нефти.

Иранские морские компании на Каспийском море рассчитывают, что в недалекой перспективе их суда получат выход в Балтийское море через Волго-Балтийский водный путь и Азовское и Черное моря через Волго-Донской канал, до минимума сократив транспортные пути из Ирана в Европу.

Транзит

Через территорию Ирана проходили торг. пути мирового значения, включая Великий шелковый путь из Китая в Европу. По мере развития современных видов транспорта, а также в силу ряда

полит. факторов, роль Ирана как транзитного коридора практически сошла на нет. Территорию страны стали называть «глухим перекрестком». Однако, на протяжении последних лет ясно прослеживается стремление Ирана вновь играть ключевую роль в обслуживании грузопотоков, идущих транзитом из европейских стран в страны ЮВА и Персидского залива. **Одним из приоритетов иранской политики стало превращение страны в крупный мировой транзитный узел с проходом через его территорию транспортных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад» с восстановлением «Великого шелкового пути».** Особую роль в этих планах Ирана играют образовавшиеся после распада СССР страны Центр. Азии, которые стремятся достигнуть макс. независимости от России, в т.ч. в области транспорта. Для этого им необходимы кратчайшие торг. пути к открытым водам Персидского залива через территорию Ирана.

При годовом товарообороте между европейскими и азиатскими странами в 1,5 трлн.долл., из которых 111 млрд.долл. приходится на транспортные расходы, доля Ирана на рынке услуг по транзиту внешторг. грузов может составить до 5 млрд.долл. в год.

Для достижения этих целей Иран активно развивает ж/д и автодорожные новые кратчайшие пути, соединяющие Ср. Азию со странами Персидского залива и Индийского океана. В выступлениях руководителей Ирана, публикациях прессы постоянно подчеркивается способность Ирана обеспечить быструю, надежную и безопасную перевозку транзитных грузов, отмечается эконом. выгода этого маршрута.

Развитие транспортных путей в Иране и в других странах региона Каспия имеет важное значение и для России, поскольку означает сохранение её роли в товарообмене между ЕС и ОЭС (Иран, Турция, Пакистан, Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Узбекистан, Киргизия, Туркменистан). У рос. транспортных организаций имеются хорошие перспективы, связанные с развитием транспортного коридора «Север-Юг».

Транзит иногрузов через территорию страны составляет от 2 до 3 млн.т. в год. Имеется реальная возможность в ближайшие годы довести этот объём до 10 млн.т.

В целях упорядочения нормативно-правовой базы предоставления транзитных услуг был разработан и в марте 1995 г. утвержден иранским парламентом закон «о транспортировке и транзите иногрузов через территорию Ирана». Одновременно парламент поручил министерствам дорог и транспорта, экономики и финансов, тамож. органам разработать Правила по выполнению закона. Правила были утверждены правительством лишь в дек. 1998г., т.е. фактически закон начал действовать через три года после его принятия. Закон снимает противоречия предыдущего законодательства, обеспечивает большую степень унификации по отношению к общепринятым в мировой практике нормам и правилам в области предоставления транспортных услуг. Ведомственные инструкции, касающиеся режима транзита грузов пересматриваются и унифицируются с межд. правилами.

Протоколом заседания Высшего совета Организации портов и судоходства от 7 нояб. 1998 г. предусмотрено предоставление скидок по обслу-

живанию судов, использующих порты Ирана для перевозки экспортных, транзитных и контейнерных грузов (кроме нефти и нефтепродуктов). Относительно транзитных грузов Протоколом определено, что для всех иранских и иносудов, осуществляющих заходы в порты ИРИ для выгрузки транзитных неналивных грузов в контейнерах и без них, предоставляется **скидка по всем категориям портовых сборов и обслуживания в 75%**.

Иран имеет двусторонние соглашения по вопросам транспорта с 40 странами и является членом ведущих транспортных межд. союзов, соглашений, конвенций. По мере возрастания объемов транзита через территорию Ирана **возможно расширение грузовых потоков между рос. и иранскими портами на Каспийском море, возобновление ж/д сообщения, использование возможностей рос. автоперевозчиков** на транзитных маршрутах как внутри Ирана, так и в соседних с ним странах. Сотрудничество двух стран осуществляется в рамках договоренностей, зафиксированных в протоколах Постоянной комиссии по эконом. сотрудничеству между РФ и ИРИ, а также протоколами рос.-иранских комиссий по судоходству, авто-, ж/д и возд. транспорту и протоколами между рядом рос. и иранских транспортных компаний.

Одним из первых шагов по улучшению грузооборота между странами явилось открытие в 1997г. паромной линии на Каспии между рос. портом Оля и иранским портом Энзели.

Во время II заседания МПК в марте 1998 г. Калмыкия представила проект организации ж/д, автомобильного и пассажирского паромного сообщения по Каспийскому морю между Россией (г. Лагань, Калмыкия) и Ираном, которое бы обеспечило транспортный коридор Сев. Европа-Иран-страны Персидского залива-КСА-страны ЮВА. Между рос. АО «Север-Юг» и Фондом обездоленных Ирана подписан протокол о создании СП для подготовки ТЭО проекта. Коридор может обеспечить грузооборот в 5 млн.т. в год.

Испания

Морпорты

Протяженность автодорог — 328 тыс.км. Автопарк составил в 1999г. 16 млн. машин (378 автомобилей на тыс. жителей). По автодорогам осуществляется 90% пассажирских и 79% грузоперевозок.

Протяженность железных дорог — 14,59 тыс.км., из которых 12,55 тыс.км. шириной колеи 1,67 м. и 1,99 тыс.км. узкоколеек. Перевозится 7,5% всех грузов наземного транспорта и 7% пассажиров. **В 1992г. открыта скоростная линия Мадрид-Севилья (471 км., скорость движения 250 км/ч)**

Воздушный транспорт занимает ведущее место. Из 42 аэропортов 34 осуществляют регулярные перевозки. Через межд. аэропорт Мадрида проходит ежегодно 22 млн. пассажиров. Аэропорт в Барселоне обслуживает ежегодно 10 млн. пассажиров.

В мортранспорте задействовано 300 судов общим водоизмещением 1,5 млн.т. Судами под испанским флагом перевозится ежегодно от 30 млн.т. внешторг. грузов. Из 222 морпортов 98 имеют лицензии на грузовые и пассажирские операции. 24 порта контролируют 93% всех перевозок.

Порт г.Барселоны. Занимает второе место по общему объему перевозок среди 26 основных портов И. и находится на **1 месте среди всех портов Средиземного моря по объему контейнерных перевозок.** Порт является гос. автономным предприятием. 10 тыс. сотрудников. Барселонский порт связан 250 регулярными морскими линиями со 100 портами. Высокоразвитая автомобильная и ж/д сеть, большое число авиалинии г.Барселоны обеспечивают надежную и скорую доставку грузов. Порт покрывает 90% экспортно-импортных перевозок Барселонской эконом. зоны. **Объем оборота грузов через Барселонский порт в 1999г. составил 18 млн.т.** (в т.ч.: газ — 3 млн.т., нефтепродукты — 6,1 млн.т., цемент — 1,1 млн.т., металлы — 1,1 млн.т., каменный уголь — 0,57 млн.т., соевые — 1,2 млн.т., хим. продукты — 1,1 млн.т., автомобили — 0,9 млн.т.). Одно из ведущих мест в деятельности порта занимают контейнерные перевозки. В 1999г. было перевезено 0,6 млн. контейнеров. Оборот товаров, прошедших через порт в 1999г. превысил 29, млрд.долл. Стоимость выполненных предприятием услуг в 1999г. достигла 90 млн. долл., из которых 45 млн. составили чистый доход порта.

Барселонский порт непрерывно модернизируется и расширяется. В 1998-99 гг. на эти цели из разных источников было инвестировано 100 млн.долл. Реализуются проекты по строительству нового контейнерного терминала в 35 га. Консорциумом барселонской свободной зоны на территории порта построен терминал перевозок и хранения кофе, который признан в качестве первого на Средиземном море полностью соответствующим межд. стандартам.

Приливов нет. В зависимости от погоды имеют место небольшие изменения уровня воды в диапазоне от +0,8 м. до — 0,3 м.

Вход в порт — ширина 370 м., обеспечивает проход судов с осадкой до 16 м. Характер дна входа: ил и песок. Площадь земельных участков порта — 527 кв.км. Общая протяженность причалов и мест стоянок — 20 км. Количество рампы для разгрузки — погрузки судов — 22. Причалы могут принимать суда с осадкой от 8 до 14 м.

Порт имеет 179 тыс.кв.м. крытых складских площадей. На причалах установлено 66 стационарных кранов грузоподъемностью от 3 до 50 т. Имеется один плавучий кран грузоподъемностью до 80 т., 8 буксиров мощностью 1,6 тыс. и 1,89 тыс.л.с. В числе ремонтного оборудования: сухой док (длина — 215 м., ширина — 35 м., может принимать суда водоизмещением до 5 тыс.т.), плавучий док (113 м. и 18,7 м., грузоподъемность — 6 тыс.т.), стапеля (длиной 225 м. с грузоподъемностью 300 и 150 т.).

По заказу порта Политехнический ун-т Барселоны разработал Информ. систему планирования и управления заходами судов, которая учитывает не только все данные на судно и груз, но и характеристики всех портовых элементов инфраструктуры, определяет оптимальные условия швартовки, разгрузки-погрузки и выдает в автоматическом режиме разрешение на заход.

Транзитные рос. туристы могут сойти на берег по специальному разрешению, оформляемому в соответствии с Соглашениями по межд. морскому и воздушному сообщению, участниками которых являются И. и Россия.

На практике в Барселонском порту действует разрешит. порядок схода на берег пассажиров иностр. круизных судов. Иностранцы, прибывающие группой в любой пункт, открытый для межд. сообщения, без оформленных установленным порядком виз, могут получить разрешение гражд. губернатора **на пребывание на берегу до 48 часов с туристическими целями**. Запрос на разрешение заблаговременно (не позднее, чем за 8 дней до прибытия) должен быть направлен губернатору обеспечивающей турфирмой вместе со списком пассажиров и обязательством гарантированного возврата всех туристов на борт судна в указанные сроки. Списки, направляемые фирме с корабля, должны включать имена и фамилии, гражданство и номера паспортов всех пассажиров, которые планируют сойти на берег.

Авиация

Аэрокосмическая промышленность. 2 дек. 1999г. в Мадриде при участии пред. правительства И. Х.М.Аснара, канцлера Германии Г.Шредера и премьер-министра Франции Л.Жоспена состоялось подписание Соглашения о присоединении И. к Европейскому аэрокосмическому оборонному консорциуму (ЕАОК).

Состоявшееся событие имеет многоплановую перспективу не только для И., но и в целом для Европы. Это первый ЕСовский проект такого масштаба. Речь идет об объединении возможностей И. с ведущими европейскими державами в самых передовых обл. тех. развития. Шаг сам по себе весьма значит., свидетельствующий о развивающемся в Зап. Европе процессе индустриально-тех. реструктуризации.

Новая группа стала 3 в мире производителем аэрокосмической техники с годовым оборотом 42 млрд. евро и числом занятых в 98 тыс.чел. ЕАОК является владельцем акций крупнейших аэрокосм. предприятий: 80% акций предприятия «Эйрбас», 100% акций «Эурокоптер» – мирового лидера по производству вертолетов, 75% акций «Арианспейс и Астриум», а также акций «Эйрбус милитар эйркрафт», «Эурофайтер и Дасо» и «Систем де мисиль».

Пакет акций самой группы ЕАОК распределен: 40% поступает в продажу через биржу, 23,5% владеет ДАСА, 15% – франц. государство, 11% – «Аэроспасиаль Матра», 6,5% – исп. КАСА, 4% частные франц. инвесторы.

Преодолен очень чувствительный для испанцев психологический момент. Имея набор ассоциативных связей с нем. компанией ДАСА и франц. «Аэроспасиаль Матра» в сент. 1999г. КАСА осталась «за бортом» франко-герм. аэрокосмического объединения. Преодоление этого барьера вполне укладывается в рамки плана правительства И. вывести страну в разряд ведущих держав европейского континента.

Включение И. в ЕАОК открывает значит. перспективы и преимущества для страны. И. напрямую подключается к формированию единого европ. ВПК. И. получает доступ в одну из самых передовых обл. европ. науки, технологии, промышленности. Исп. предприятие КАСА получило гарантированные инвестиции в 360 млн. евро, и 751 млн. евро на модернизацию ее авиазавода в г.Севилье для сборки европейского военно-транспортного самолета А-400М. Компания КАСА под-

ключилась к проектам «Эурокоптер» и «Эйрбас», что дало на начальном этапе поступление 100 млн. евро. Начал претворяться в жизнь проект создания в И. центра подготовки европейских военных летчиков («Эурофайтер»), что гарантирует создание 3000 рабочих мест.

Вступление КАСА в европейский консорциум дало развитие базе(НИОКР). Были возобновлены 3 ведущих проекта: «беспилотный самолет-разведчик», проект «Каприкорн» (запуск сверхмалых спутников) и «САР» (радар высокой разрешающей способности).

В 2000г. КАСА оставалось одним из немногих рентабельных гос. военно-пром. предприятий. Объем продаж предприятия составил 220 млрд. песет (1,3 млрд.долл.), чистая прибыль составила около 16 млрд. песет (90 млн. долл.). На развитие компании в 2000–03гг. запланированы прямые капвложения в 72 млрд. песет (420 млн. долл.).

КАСА располагает портфелем заказов на сумму 620 млрд. исп.песет (3,6 млрд.долл.). 70% производимой КАСА продукции предназначено для гражд. целей, 30% – для военного назначения. Из всего объема продаж 8,5% предназначено для внутр. рынка и 91,56% на экспорт. Основной категорией продукции КАСА являются военные и гражд. самолеты (90%), их элементы и части (7%), космические системы (3%).

С момента вступления КАСА в ЕАОК в рамках выполнения европрограмм компания участвует в консорциумах: Airbus industrie (4,2%); Airbus military (6,5%); Arianespase (1,9%); Eurofighter (13%);

Основные показатели деятельности КАСА в млрд.песет

	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.
Объем продаж	110	120,5	167,7	202	220
Доля экспорта.....	89%	87%	89,1%	91,5%	91,5%
Чистая прибыль.....	4,5	6,5	7,8	13,5	16
Расходы на НИОКР ..	17,8	18,7	20	26,4	27
Кол-во работающих..	7931	7695	7436	7420	7400

В ближайшее время основными направлениями развития КАСА будут являться: закрепление достигнутых позиций на европейском и мировом рынке авиац. техники, при сохранении экспортной направленности производства (91%); активизация деятельности в обл. обслуживания и модернизации авиатехники; развитие производства космических и ракетных систем.

Италия

Судостроение

Судостроит. промышленность, являясь одной из наиболее высокотехнологичных и наукоемких отраслей тяжелой индустрии, в значит. степени определяет уровень развития промышленности и экономики многих стран.

Судостроение для Италии является одной из важнейших и ведущих отраслей промышленности страны, покрывающей 5% от общего объема заказов судов на мировом рынке. В мощный судостроит. потенциал Италии входит более 70 судостроит. верфей, занятых постройкой и ремонтом судов, при этом 18 крупнейших верфей принадлежит гос. концерну «Финкантьери», который производит 70% судов и сопутствующей продукции.

В 2000г. объем мирового портфеля заказов составил 3017 судов общим водоизмещением 44,8 млн.т. против 2.484 ед. (37,5 млн.т.) в 1999г. при

этом было завершено строительство судов общим водоизмещением 19,9 млн.т., что на 14% превышает уровень 1999г. В 2000г. было заказано 1693 судна общим водоизмещением 284 млн.т против 1523 ед. (18.9 млн.т.) в 1999г.

Мировой рынок судостроения (на базе статистики Lloyd's)

	Портфель заказов			Построено			Новые заказы		
	Кол. судов	Водоизм. тх 1000	% изм.	Кол. Судов	Водоизм. тх 1000	% изм.	Кол. Судов	Водоизм. тх 1000	% изм.
Корея	563	15364	34,3	199	6742	33,8	363	10925	38,5
Япония	459	8985	20,1	388	6321	31,7	426	7078	24,9
КНР	297	3516	7,9	74	913	4,6	161	1997	7,0
Италия	91	2395	5,4	17	665	3,3	29	842	3,0
Германия	97	2234	5,0	45	874	4,4	61	1119	3,9
Франция	37	1294	2,9	14	327	1,6	15	433	1,5
Финляндия	14	1174	2,6	3	447	2,2	11	983	3,5
Голландия	282	893	2,0	68	321	1,6	96	587	2,1
Испания	124	828	1,8	68	476	2,4	76	571	2,0
Хорватия	47	757	1,7	16	304	1,5	25	536	1,9
США	57	700	1,6	38	134	0,7	33	222	0,8
РУМЫНИЯ	93	658	1,5	39	203	1,0	23	190	0,7
Тайвань	37	647	1,4	28	415	2,1	21	199	0,7
Др. страны	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2000г.	3017	44765	100	1269	19948	100	1693	28413	100
1999г.	2484	37513	100	1483	17509	100	1523	18926	100
2000/99	+533	+7252	-214	-	+2439	-	+170	+9487	-

Италия занимает 4 место по общему объему заказов и делит 4-5 места с Германией по построенным судам и новым заказам.

Итальянские судостроители, в число которых входят «Финкантиери» (21%), «Апуания» (6%), «Орландо» (3%) и «Визентини» (2%), занимают лидирующее положение на мировом рынке крупных судов с общей долей 32%.

Доля рынка в 2000г.: Италия — 32%; Германия — 21%; Ю.Корея — 15%; Финляндия — 7%; Япония — 6%; Испания — 5%; Голландия — 4%; Хорватия — 4%; КНР — 4%; Норвегия — 2%.

По классу круизных судов итал. судостроители, в число которых входят «Финкантиери» (27,2%) и «Мариотти» (1,7%), занимают лидирующее положение на рынке с общей долей 28,9%.

Строительство круизных судов водоизмещением свыше 20 тыс.т.

	Портфель заказов в 2000г.			Сумма в млн.долл.
	Кол. судов	Водоизм. тх 1000	% по Т	
Италия	15	1713	28,9	5926
Германия	13	1396	23,7	5080
Франция	12	1174	19,8	4193
Финляндия	8	1060	17,9	3260
Япония	2	283	4,8	880
США	3	180	3,0	880
Норвегия	2	112	1,9	542
Всего	55	5916	100	20681

В целом итал. судостроение в 2000г. характеризовалось положит. результатами. По состоянию на конец дек. 2000г. общий портфель заказов итал. верфей составил 61 судно общим водоизмещением 2.437 тыс.т. на общую сумму 14.726 млрд.лир, в т.ч. на сумму 10.508 млрд.лир (или 71,3%) — по экспортным заказам. В 2000г. было завершено строительством и спущено на воду 29 судов общим водоизмещением 5.437 тыс.т. суммарной стоимостью 3525 млрд.лир, в т.ч. на сумму 3.034 млрд.лир — по экспортным заказам. Были получены заказы на 33 новых судна общим водоизмещением 1.111 тыс.т на общую сумму 6.755 млрд.лир, из них на 3.327 млрд.лир — по экспортным заказам.

Структура итал. судостроит. отрасли, на 31.12.2000г.:

Тип судна	Портфель заказов		Построено		Новые заказы	
	Кол. судов	Водоизм. т. судов	Кол. судов	Водоизм. т. судов	Кол. судов	Водоизм. т. судов
Танкеры	1	4000	-	-	-	-
Сухогрузы	12	119385	3	27825	10	97580
Суда для тр. автомашин	6	193050	1	32175	5	160875
Паромы	12	430650	2	51400	2	73800
Пассаж. суда	17	1675656	6	422095	8	768076
Прочие суда	13	14288	17	10204	8	10870
Всего на 12.2000г.	61	2437029	29	543699	33	1111201
Всего на 12.1999г.	56	1909105	-	-	-	-
Дек.2000г.	+5	+527.924	-	-	-	-
к Дек. 1999	-	-	-	-	-	-

В ближайшие годы будет закончено строительство 61 судна общим водоизмещением 2437 тыс.т. суммарной стоимостью 14.726 млрд.лир, в т.ч. в 2001г. — 19 судов общим водоизмещением 403.5 тыс.т. суммарной стоимостью 2.384 млрд.лир, в 2002г. — 12 судов общим водоизмещением 578.9 тыс.т. суммарной стоимостью 3.492 млрд.лир, в последующие годы — 30 судов общим водоизмещением 1.454.6 тыс.т. суммарной стоимостью 8.850 млрд.лир.

В 2000г. изменений в нормативную базу, регулиющую меры бюджетного субсидирования странами ЕС своих судостроит. компаний, не было внесено. В этой связи руководящими органами ЕС было принято решение о продлении до 31 дек. 2000г. регламента, разрешающего членам Союза выделение бюджетных субсидий нац. судостроит. предприятиям в 9% стоимости строящегося судна.

Авиапром

Является одной из наиболее развитых отраслей промышленности и располагает современной научно-тех. и производственной базой. По своему технологическому уровню она превосходит др. отрасли. Это позволяет Италии самостоятельно и в сотрудничестве с др. странами вести разработку и производство как авиационной, так и космической техники.

В 2000г. общий объем производства отрасли вырос на 7% по сравнению с предыдущим годом и составил более 7500 млрд.лир, при этом 60% продукции отрасли идет на экспорт. Число занятых в авиакосмической промышленности составляет 30 тыс.чел.

На мировой рынок Италия поставляет гражд. и военные самолеты, их компоненты в рамках межгос. кооперации, вертолеты, учебно-тренировочные самолеты, двигатели и силовые установки, авионику, радиолокационное и электронное оборудование.

Основными особенностями отрасли являются ее экспортная направленность и участие в межгос. кооперации. По уровню развития и объемам выпускаемой продукции итал. авиакосмическая промышленность стоит на четвертом месте в Зап. Европе после Франции, Германии и В.

Основными производителями авиакосмической техники являются фирмы «Аления Аэроспацио», «Агуста», «Аэрмакки», «Фиат-Авио».

«Аления Аэроспацио» (группа «Финмекканика») по функциональному назначению состоит из подразделения «Аления Аэронаутика» и фирмы «Аления Спацио», специализирующихся, соответственно, на производстве авиа- и космиче-

ской техники. Подразделение «Аления Аэронаутика» участвует в межд. программах создания самолетов «Еврофайтер», «Торнадо», «АМХ», С-27J, АТР-42, АТР-72, Боинг-767, Боинг-777, В717, «Фалькон-2000», А300/310, А321, А340-500/600, Хариер, а также входит в состав участников межд. программы по созданию нового военно-транспортного самолета типа А400М. Фирма «Аления Спацио» является европейским лидером в создании телеком. спутников. Она выпускает телеметрические системы COSMO SkyMed, метео и научные комплексы Cassini, участвует в создании обитаемых отсеков МКС «Альфа». Кроме того, фирма принимает участие в нац. космической программе «Италсат» и в межд. программах «Галилео» (навигационная космическая система), «Ариан», «Спейслаб», «Эвисат», «Сан-Марко» и др. Объем производства фирмы в 2000г. составил 2300 млрд.лир.

«Агуста» (группа «Финмекканика») — одна из ведущих вертолетостроит. фирм Европы. Она выпускает вертолеты собственной разработки А109, А119, А129, лицензионные — АВ412, а также участвует в межд. программах ЕН101, NH90, АВ139, ВА609. В 2000г. завершилось создание межд. итало-брит. консорциума «Агуста-Вестланд» по производству вертолета ЕН-101, который стал 3 в мире по объему выпускаемой продукции. В целом в 2000г. на итал. фирме отмечен значит., на 15%, прирост производства, объем которого составил 1400 млрд.лир.

«Аэрмакки» специализируется на проектировании и производстве учебно-тренировочных и военных самолетов. 25% акций принадлежит пром. группе «Финмекканика». Seriously рассматривается возможность приобретения оставшихся 75% акций, принадлежащих владельцу фирмы Ф.Фарезио, группой «Финмекканика» и создания в рамках этой группы фирмы по производству учебно-тренировочных самолетов. В 2000г. фирма выпустила продукции на 300 млрд. лир. На заводах «Аэрмакки» выпускаются самолеты SF 260, М-290, S-211А, МВ 339. Готовится к серийному производству учебно-тренировочный самолет нового поколения М-346, созданный совместно с ОКБ имени А.С.Яковлева и являющийся итал. версией УТС Як/АЕМ-130. Кроме того, фирма участвует в межд. программах создания военных самолетов АМХ, «Еврофайтер», С-27J, «Торнадо».

«Фиат-Авио» (группа «Фиат») является одной из ведущих авиакосмических фирм Европы. Она специализируется на производстве двигательных установок для гражд. и военных самолетов и вертолетов, космических ракетносителей, судов и военных кораблей, а также выпускает газотурбинные установки для энергетических систем. Фирма является мировым лидером в разработке и производстве систем трансмиссии для авиационной техники. «Фиат Авио» обеспечивает на 90% потребности европейского рынка авиационных двигателей для гражд. самолетов. Число занятых на фирме 5500 чел., производственная база — 6 заводов. Объем производства в 2000г. составил 3000 млрд.лир. В рамках межд. космической программы «Вега» фирмой создан двигатель для носителя, позволяющего выводить на орбиту с высотой 700км полезную нагрузку весом до 350 кг. Фирма ведет активные переговоры с «Росавиакосмос» и др. заинтересованными предприятиями России по организа-

ции коммерческих запусков ИСЗ рос. ракетносителями, а также по совместной разработке и производству новых авиационных и ракетных двигателей.

Авиакосмические фирмы Италии активно участвуют в межд. интеграции, и прежде всего в европейской. Это обусловлено стремлением получить доступ к новым технологиям, сохранить и расширить рынки сбыта своей продукции. Большой интерес итал. фирмы проявляют к сотрудничеству с рос. организациями. Рос. и итал. организациями были подписаны контракты по космическим проектам «Ямал — 200», «Экспресс-АМ», завершено выполнение контрактных обязательств по УТС Як/АЕМ-130.

Разработка и создание космической техники осуществляется под руководством Итал. космического агентства (ASI) в соответствии с нац. программами космических исследований и в рамках европейского космического агентства (ESA).

КАЗАХСТАН

Транспорт

Транспортная сеть общего пользования РК составляет 14,1 тыс. км. железных дорог, 85 тыс. км. автодорог (в основном III-IV категории), 4 тыс. км. внутренних водных судоходных путей.

Транспортная инфраструктура в республике развита недостаточно и не удовлетворяет ее потребности. Неразвитость транспортной инфраструктуры не позволяет республике использовать выгодное географическое положение для транзита грузов из стран ЮВА в Европу.

Развитие транспортных коммуникаций в последние годы замедлилось. Ввод в действие дорог за счет строительства новых и реконструкции действующих незначителен. Осознавая, что неразвитость транспортной инфраструктуры становится серьезным тормозом в развитии экономики, руководство страны провозгласило 2001г. годом строительства дорог.

Вследствие спада перевозок и резкого роста цен на топливо и другие материальные ресурсы, массовой неплатежеспособности клиентуры серьезно осложнилось финансовое положение транспортных предприятий, замедлились инвест. процессы.

В 2000г., благодаря оживлению пром. производства, намечилось увеличение перевозок. Всего за год было перевезено 1211,8 млн.т. грузов, что на 13% больше, чем в 1999г. Рост объемов перевозок отмечен на ж/д транспорте — 28,6%, автомобильном — 10,5% и трубопроводном — 16,1%, речном — 38,4%.

На конец 2000г. перевозки в республике осуществляли 70 гос. и 602 частные транспортные организации, которые в прошедшем году перевезли соответственно 175,6 и 139,3 млн.т. грузов, а также нетранспортные организации предприятия. Удельный вес транспортных предприятий в общем объеме грузоперевозок составил 26,1%, остальные перевозки осуществлены нетранспортными организациями и предпринимателями.

Основная часть грузов перевезена автомобильным (75,6%), ж/д (14,2%) и трубопроводным транспортом (10,2%). Роль речного и воздушного транспорта в перевозке грузов незначительна и из года в год снижается.

Объем пассажироперевозок составил в 2000г. 68466 млн. пкм, что на 2,9% больше, чем в пред.г. В 2000г. продолжался рост перевозок пассажиров автотранспортом, которые достигли 82%. Несколько увеличились перевозки ж/д транспортом, и их доля увеличилась до 15%. Продолжилось уменьшение пассажирских перевозок авиацией, что связано с сокращением поездок на дальние расстояния и предпочтением населением более дешевого авто- и ж/д транспорта.

Ж/д перевозки в основном осуществлялись естественным монополистом — Республиканским госпредприятием «РК темир жолы», которым в 2000г. перевезено 171,9 млн.т. грузов, а пассажирооборот составил 10280 млн. пкм, что соответственно на 28,6 и 16% больше уровня 1999г. В составе грузоперевозок до 90% составляют массовые грузы: уголь, руда, нефть и нефтепродукты, стройматериалы, зерно.

В 2000г. увеличились перевозки почти по всей номенклатуре грузов, в т.ч. замороженных или охлажденных продуктов — в 3 раза, кокса — в 2 раза, лесных грузов — на 77%, лома черных металлов — на 63,6%, хлебных грузов — на 52,5%, железной и марганцевой руд — на 43,5%, цемента — на 42,1%, угля — на 27,2%, нефти — на 15,3%.

В 2000г. несколько увеличилась эффективность использования ж/д транспорта, среднесуточная погрузка составила 6562 вагона, что больше, чем в 1999г., на 1317 вагонов. Средний вес грузового поезда увеличился на 77т. Производительность грузового вагона выросла на 3,3%, а труда одного работника — на 30,8%. В то же время оборот грузового вагона замедлился на 3,6 часа и составил 5,8 суток, а простой вагонов под загрузкой увеличился на 1,13 часа.

В 2000г. закончилось строительство железной дороги Аксу-Конечная, которая соединила север РК с востоком. Завершение строительства этого объекта имело для РК принципиальное значение, так как впервые за годы независимости в эксплуатацию сдан конкретный объект.

В рамках завершения формирования Трансазиатской железной дороги продолжались развитие станции Дружба и реконструкция участка Актогай-Дружба, электрификация участка Отар-Алматы и др.

Однако, из-за недостатка средств работы по реконструкции Трансазиатской ж/д магистрали затягиваются, что, наряду с высокими тарифами за транзит грузов и низким качеством обслуживания, сводит на нет амбициозные планы руководства республики по превращению казахстанского участка ТАЖМ в основной транзитный коридор между Юго-Вост. Азией и Европой.

Автоперевозки в 2000г. (с учетом оценки объема перевозок грузов нетранспортными организациями и предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками) составили 916,3 млн.т., а пассажирооборот — 55811 млн. пкм, что соответственно на 10,5% и 1,7% больше, чем в 1999г.

В 2000г. продолжалась тенденция сокращения перевозок, осуществляемых специализированными крупными автопредприятиями, и увеличения объема перевозок нетранспортными организациями и предпринимателями, доля которых в общем объеме грузоперевозок приблизилась к 58%, что объясняется большей их гибкостью в условиях жесткой конкуренции.

В автотранспортных предприятиях в 2000г. продолжали развиваться негативные процессы. В частности, число грузовых автомобилей в них сократилось на 4,3 тыс. и составило 13 тыс. машин. Более 76% грузового парка простаивало по причине не тех. неисправности и разукomплектованности.

Не лучшим образом обстояли дела в автопредприятиях, занимающихся пассажирскими перевозками. Срок эксплуатации основной части подвижного состава в среднем приблизился к 10 годам. Ряд крупнейших автотранспортных предприятий Алматы, Астаны и некоторых других городов, вследствие наступления сроков платежей за полученную ранее технику и запасные части, поставлены на грань банкротства. Поэтому, если автопредприятиям в ближайшее время не будет оказана гос. поддержка, то значит. их количество в ближайшее время может полностью исчезнуть.

В связи с тем, что мелкие отечественные перевозчики не в состоянии конкурировать с крупными иностранными фирмами, в 2000г. продолжались сокращения объемов перевозок нац. компаниями на казахстанском рынке транспортных услуг, и можно предположить, что если правительством не будут предприняты меры, основная часть автомобильных перевозок (в первую очередь межд.) уже в ближайшее время будет выполняться иностр. перевозчиками.

Воздушные грузовые перевозки в общереспубликанском объеме грузоперевозок незначительны и составили в 2000г. 14 млн.т. или 82,7% к уровню перевозок в 1999г. 80% грузов перевезено частными компаниями. Снижение грузовых авиаперевозок произошло в основном за счет сокращения чартерных рейсов, обслуживающих «челночную» торговлю, так как она в основном переместилась из стран дальнего зарубежья в Россию, откуда грузы в республику доставляются авто- и ж/д транспортом.

Пассажирооборот уменьшился на 18,2%, что связано с продолжающейся переориентацией пассажиров на более дешевые виды транспорта — автомобильный и железнодорожный.

Предприятиями сняты за янв.-нояб. 2000г. оказано услуг связи на 43,1 млрд. тенге, из них население — на 17,8 млрд. тенге, что соответственно на 24,7% и 32,4% больше, чем за аналогичный период 1999г.

КАНАДА

«Бомбардье»

Канадская фирма Bombardier (штаб-квартира в г. Монреаль), имеет производственные мощности в 11 странах мира, годовой доход 11,5 млрд. кан.долл. (1998 г.). **Пакет заказов на 31.01.99 г. составил 25,5 млрд. кан. долл.**

«Бомбардье» работает в аэрокосмической области (самолетостроение) и транспортном машиностроении (подвижной железнодорожный состав).

«Взлет» фирмы «Бомбардье» начался на рубеже 90-х гг., когда она начала свое укрупнение за счет приобретений авиационных и вагоностроительных производств в Канаде, США и Зап. Европе.

В результате основанная в 1942 г. А.Бомбардье фирма-производитель вездеходов для заснеженной местности превратилась в индустриального гиганта, занимающего **3 место в мире по производ-**

ству гражданских самолетов бизнес-класса и для региональных перевозок.

Первой ступенью подъема явилось приобретение у канадского правительства в 1986 г. самолетостроительной компании «Канадэйр» (Canadair). В 1989 г. к ней добавилась одна из старейших в мире северо-ирландская авиастроительная компания «Шорт Бразерс» (Short Brothers). В 1990 г. в США приобретена авиастроительная компания «Лирд-жет» (Вишута, шт. Канзас). В 1992 г. «Бомбардье» приобрела у правительства пров. Онтарио 51% акций авиастроительной компании «Де Хавилленд» (De Havilland).

В этот же период были приобретены вагоностроительные компании и связанные с ними производства в США, Бельгии, Франции, Великобритании, Мексике, Германии, КНР. Последним крупным приобретением стала покупка в 1998 г. вагоностроительной компании «Дойче Вагонбау АГ» (Deutsche Waggonbau AG (DWA) (Берлин), с которой связаны планы выхода на ж/д рынки Вост. Европы, включая Россию.

В результате реорганизации в янв. 1999 г. корпорация структурно оформилась в 4 основных группы: Bombardier Aerospace; Bombardier Transportation; Bombardier Recreational Products; Bombardier Capital.

Число работников в 1999 г. достигло 47 тыс. чел., из них 28 тыс. в Сев. Америке (20 тыс. в Канаде, 7 тыс. в США, 1 тыс. в Мексике), 17 тыс. в Европе и 2 тыс. в странах Дальнего и Ср. Востока. Наибольшее количество работников, 27 тыс.чел., в «Бомбардье Аэроспейс». Более 13 тыс.чел. работает в «Бомбардье Транспортейшн».

Председателем совета директоров корпорации – один из ее владельцев, Лорен Боуан (Laurent Beadoin). Президентом «Бомбардье» с фев. 1999 г. является Роберт Браун (Robert Brown).

«Бомбардье Аэроспейс» (БА) (штаб-квартира в Дорвале, пров. Квебек) превратилась в ведущую корпоративную группу концерна. Президент Майкл Графф. В 1999 г. ее доходы составили 6,4 млрд.кан.долл., что составляет более половины общих доходов «Бомбардье» и на 30% выше показателей предыдущего периода.

Для региональных авиаперевозок БА выпускает самолеты Canadian Regional Jet (50-местные CRJ серий 100 и 200 и 70-местные CRJ 700) и самолеты DASH 8 различных серий: 37-местные серий Q100 и Q200; 50-местный серии Q300 и 70-местный серии Q400.

В 1999 г. было продано 72 самолета CRJ различных серий (против 64 самолетов в предыдущий период) и 30 самолетов DASH 8 (столько же в прошлом году). Большая половина из них продана авиакомпаниям США. Пакет заказов на 1999-2000 гг. составляет 284 самолета CRJ и 39 самолетов DASH 8, в том числе 96 новейших CRJ 700 и 30 DASH 8/300.

Отделение «самолеты бизнес-класса» производит и продает самолеты Learjet 31 A, 45, 60, Challenger 604 и самолет для дальних перелетов Global Express. В 1999 г. было произведено 113 самолетов (в 1998 г. – 88 самолетов) различных типов, в том числе 10 самолетов Global Express. Из них 69 самолетов продано в США. Пакет заказов СБК составляет более 300 самолетов.

Отделение «самолеты-амфибии» производит и продает небольшое число Canadair 415, в основ-

ном в противопожарном варианте. В 1998-99 гг. было произведено 12 самолетов этого типа.

БА имеет 11 авиазаводов в различных странах, в том числе 3 авиасборочных, а также 3 техцентра обслуживания и один центр летной подготовки. На предприятиях БА производятся компоненты крыла и фюзеляжа для самолетов «Боинг», «Эрбас», гондолы авиадвигателей и другие запчасти для ряда компаний, а также выпускается военная продукция.

Сферу деятельности БА включает разработку и производство: беспилотных летательных аппаратов вертикального взлета и посадки CL-327 по заказу ВМС США; ПЗРК ближнего боя Starburs совместно с фирмой Thomson-CSF; ракет Starsteak по заказу Великобритании; самолетов Global Express в вариантах ретранслятора и разведчика и C-415 в вариантах спасателя и разведчика и другой продукции.

Фирма БА осуществляет инженерно-тех. обслуживание боевых истребителей CF-18, беспилотных самолетов-разведчиков CL-327 и CL-352, самолетов C-23. Начиная с 1999 г. БА реализует 20-летнюю программу подготовки летного состава ВВС в Канадском центре летной подготовки НАТО, а также другие программы подготовки военных и гражданских летчиков.

Всего в 1999 г. БА было произведено (продано) более 200 самолетов различных типов, а пакет заказов составил 16,2 млрд. кан. долл. **Показатели деятельности БА в 1999 г. значительно превосходят общий объем производства авиапрома России.**

Основным конкурентом БА считает бразильскую авиастроительную компанию «Эмбраэр», которая выпускает региональные самолеты, в частности ЕМБ 145, аналогичные CRJ. Канадцы заявляют, что почти на 2 года опережают конкурентов с моделью CRJ 700. В конце 1998 г. БА обратилась в межд. суд с обвинением «Эмбраэр» в демпинге в связи с госсубсидиями, выделенными бразильским правительством на развитие авиакомпаний. В свою очередь «Эмбраэр» обвинил «Бомбардье» в использовании госсредств на НИОКР.

Из других конкурентов наиболее серьезными считаются компании Fairchild Aerospace (США), объединившаяся для создания 70-местного самолета с «Дорнье» (ФРГ), а также «Боинг» и «Эрбас», имеющих свои программы создания региональных самолетов.

«Бомбардье» вытесняет своей продукцией устаревшие самолеты российского производства Як-40 и 42, ТУ-134 и 154, украинские АН-26 и 32 из стран Вост. Европы и Китая. **Достигнута договоренность о строительстве в КНР сборочного завода для 70-местных самолетов «Бомбардье»**, которые будут использоваться на внутр. китайском рынке.

«Бомбардье Транспортейшн». Штаб-квартира БТ находится в Сан-Бруно (пров. Квебек) (президент фирмы Жан-Ив Лебланк). Фирма имеет 21 предприятие, в том числе 14 в 7 европейских странах и 7 в Сев. Америке (Канада, США и Мексика).

«Бомбардье» осуществляет проекты в 20 городах мира. В 1998/99 ф.г. БТ поставила 78 метровогонов для Торонто, 24 для Мехико и 120 для Лондона. БТ разрабатывает и новые типы ж/д транспорта, включая высокоскоростные поезда. БТ завершила первую фазу проекта строительства скоростной автоматизированной транспортной системы для г. Куала Лумпур (Малайзия). В 1999 г.

БТ получила контракты на строительство скоростной автоматизированной транспортной системы для нью-йоркского аэропорта JFK и г. Фессалоники (Греция).

С 1999 г. «Бомбардье» лидер по производству ж/д вагонов в Европе. Общий пакет заказов БТ на 31.01.99 г. составил 9,3 млрд. кан. долл., 6 млрд. из которых приходится на Европу. Через дочернее предприятие БТ участвует в проекте модернизации железной дороги в СПб.

«Бомбардье Рекреэйшнл Продактс» (БРП). Выпуск снегоходов и машин для отдыха является одним из старейших направлений деятельности «Бомбардье». В 1970 г. «Бомбардье» приобрела в Австрии компанию Lohnerwerke (в н.в. Bombardier-Rotax). Это позволило производить двигатели Rotax для всех моделей снегоходов, водных мотоциклов, вездеходов и спортивных катеров. Штаб-квартира БРП — в г. Монреале (президент фирмы Пьер Бедуан). Имеет производства в Канаде, США, Финляндии и Австрии, на которых работает 5,5 тыс. чел. Основная продукция БРП — снегоходы Ski-Doo и водные мотоциклы Sea-Doo.

«Бомбардье Кэпитэл» (БК). Первоначально была создана в 1972 г. для фин. поддержки дилеров Ski-Doo в США. БК осуществляет фин. услуги в областях деятельности корпоративных групп концерна, а также в строительной промышленности. Доходы в 1998/99 ф.г. составили 570,6 млн. кан. долл. против 352,4 млн. долл. в предыдущий период. Основной деятельностью БК является финансирование продаж дилерами, в том числе лизинга.

«Бомбардье Интернешнл» (президент Пьер Портье). Занимается продвижением продукции фирмы и ее услуг, в основном, на нетрадиционных рынках в Азии, Вост. Европе и Лат. Америке. Особенно успешным считается соглашение «Бомбардье» с участием компаний Power Corporation (Канада) и Sifang (КНР) в создании СП по производству в Китае пассажирских вагонов. Свою работу БИ координирует с корпоративными группами, которым и принадлежит решающий голос.

КИТАЙ

Ж/д транспорт

В 2000г. стоимость транспортных перевозок и почтовых услуг составила 491,9 млрд. юаней, что больше, чем в 1999г., на 9,4%. Транспортные перевозки в 2000г. составили 4,33 трлн. т/км (рост на 7,1%), из которых перевозки на ж/д транспорте достигли 1,36 трлн. т/км (рост на 6,1%), автотранспорте — 597,3 млрд. т/км (рост на 4,4%), на водном транспорте — 2,3 трлн. т/км (рост на 8,5%) и на авиатранспорте — 4,8 млрд. т/км (рост на 14,6%).

Пассажироперевозки в 2000г. составили 1,21 трлн. чел/км (рост на 7,9%), из которых на ж/д транспорт пришлось 448,8 млрд. чел/км (рост на 8,5%), на автотранспорт — 660 млрд. чел/км (рост на 6,5%), мортранспорт — 10,4 млрд. чел/км (снижение на 3,1%), на авиатранспорт — 99,6 млрд. чел/км (рост на 16,2%).

В 2000г. была завершена электрификация ж/д сети Юго-Зап. К., в которую было вложено 1,3 млрд. юаней (156 млн. долл.), осуществлено объединение Сев. и Юго-Зап. частей КНР за счет ввода в эксплуатацию ж/д ветки Сиань-Анькан. В

рамках правит. программы развития центр. и западных районов КНР в 2000г. было инвестировано 5 млрд. юаней в строительство 20 новых и реконструкцию старых аэропортов в указанных регионах. Была разработана программа предстоящей консолидации китайских гражд. авиаперевозчиков.

Магистраль из К. в ЮВА. Эконом. успехи, достигнутые КНР за последнее десятилетие, дают ей все основания считать себя государством способным определить развитие ситуации в АТР в своих интересах. Важное внимание в этой связи отводится китайцами развитию инфраструктуры в данном регионе, с упором на создание транспортных коридоров, связывающих К. и прежде всего удаленную от моря пров. Юньнань, со странами ЮВА с выходом на ведущие порты — Сингапур, Бангкок, Порт-Клаин, а также Янгон и Чаупхью в Мьянме. Просматривается 5 таких потенциальных коридоров: ж/д магистраль Куньмин-Сингапур и Куньмин-Бангкок, автодорога Куньмин-Цзиньхун-Чентунг-Тачилейк-Мэсай-Бангкок, смешанный автодорожно-водный путь Куньмин-Иравади-мьянманские морпорты и водный путь по р. Меконг.

1. Проект железной дороги Куньмин-Сингапур получил одобрение в 1992г. Магистраль пересечет несколько стран, в т.ч. Вьетнам, Камбоджу, Таиланд и Малайзию.

2. Идея строительства железной дороги Куньмин-Бангкок, призванной соединить два государства, не имеющие общей границы, через соседние страны ЮВА обсуждалась в ходе визита главы китайского правительства Чжу Жунцзи в Таиланд в мае 2001г. Точный маршрут будущей магистрали пока не определен. Рассматриваются два варианта: Куньмин-Цзиньхун-Вьентьян-Бангкок и Куньмин-Цзиньхун-Мьянма-Лаос-Бангкок.

3. Автодорога Куньмин-Цзиньхун-Чентунг-Тачилейк-Мэсай-Бангкок (через территорию Мьянмы) практически готова. Завершаются работы на участке от китайско-мьянманской границы до Чентунга. Также необходимо строительство нового моста между Тачилейком и Мэсаем, способного пропускать тяжелые грузовики.

4. Осенью 2001г. китайские компании начнут работы по углублению дна р. Иравади с тем, чтобы сделать возможной по ней навигацию грузовых судов. Предполагаемый автодорожно-речной путь пройдет по маршруту: Мусе (китайско-мьянманская граница) — Бамо (здесь сооружается контейнерный порт) и далее по р. Иравади до Янгона. В будущем планируется задействовать также единственный глубоководный порт Мьянмы Чаупхью на о-ве Янбье (Рамри) в Бенгальском заливе (строительство портовых сооружений только развешивается).

5. В навигации по р. Меконг участвуют К. и пять стран ЮВА (Лаос, Мьянма, Таиланд, Камбоджа, Вьетнам). За последнее десятилетие объем китайских грузоперевозок по Меконгу увеличился с 45 до 200 тыс. т. в год.

Строительство железной дороги в приграничной зоне на востоке пров. Цзилинь и Хэйлуцзян. В непосредственной близости от гос. границы между К. и Россией с китайской стороны начались работы по прокладке новой железной дороги, которая свяжет между собой г. Дуннин (пров. Хэйлуцзян) и г. Хуньчунь (пров. Цзилинь). Оба города являются

погранпереходами и связаны друг с другом лишь 235 км. шоссе.

Хэйлунцзянские СМИ сообщили также, что еще осенью 2000г. соответствующими ведомствами КНР и народным правительством пров. Хэйлунцзян одобрено сооружение 100 км. ж/д ветки, идущей на юг, к Дуину, от ж/д станции Суйян, расположенной в 22 км. западнее погранично-гог. Суйфэньхэ. Ее планируется проложить за 3г. Работы уже ведутся на всей линии, которая вновь появится там, где существовала железная дорога, построенная в период японской оккупации. Китайская пресса напоминает о том, что в 1934-40гг. японские захватчики построили на территории уезда Дуинин 3 железные дороги общей протяженностью 400 км. Весной 1946г. все они были «полностью демонтированы перед выводом советской Красной Армии. Восстанавливаемая, а фактически строящаяся вновь ветка расположена в самом центре «золотого треугольника», там, где сходятся территории К., России и КНДР, подчеркивают хэйлунцзянские газеты.

Губернатор Цзилиня Хун Ху в конце нояб. 2000г. провел совещание группы экспертов по вопросам реконструкции и строительства участка Хуньчунь-Дуннин Дунбэйской железной дороги, идущей вдоль вост. границы страны.

Выслушав мнение ученых и тех. специалистов, глава администрации дал указание добиваться включения этой линии в общегос. перечень объектов строительства на 10 пятилетку (2001-05гг.) и в план министерства железных дорог КНР по расширению ж/д сети. Он распорядился также подготовить ТЭО строительства этой ветки, предложив сделать это в основном за счет Центра, с привлечением средств из местных бюджетов на акционерных началах.

Доводы в пользу прокладки железной дороги: потребности Туманганской зоны развития; оборонное значение; нужды экономики в районах проживания нацменьшинств, в приграничной зоне и бедных районах.

7 дек. 2000г. транспортный отдел Планового комитета пров. Цзилинь оповестил заинтересованные ведомства о том, что руководители министерства железных дорог КНР «выразили согласие с мнением о необходимости прокладки Восточно-пограничного пути» и поддержали эту идею, обещав прислать в Цзилинь группу специалистов 3 проектного института МЖД. Плановый комитет провинции направил соответствующую докладную записку в отдел ж/д и воздушного транспорта Управления кап. строительства Гос. планового комитета КНР с просьбой предусмотреть сооружение магистрали в планах на 10 пятилетку. Госплан подтвердил возможность включения этого объекта в планы пятилетки.

В янв. 2001г. состоялось совещание представителей плановых комитетов всех трех провинций Сев.-Востока К., на котором был одобрен совместный документ в поддержку прокладки железной дороги, направленный затем в Госплан КНР. Вслед за этим управление коммуникаций и управление железных дорог Цзилиня разработали проект подготовительных работ.

После завершения строительства Хуньчунь, имеющий выход на Транссиб (через станцию Махалино) и на северокорейские железные дороги (через Хасан), получит альтернативную возмож-

ность выхода на действующую магистраль Суйфэньхэ-Муданьцзян-Харбин и далее на Хэйхэ или Маньчжоули, а через них — на Транссиб.

Авиация

Легкомоторная авиация. В КНР имеется в частном пользовании всего 2 легкомоторных самолета, оба иностр. производства. Их владельцами являются хозяева процветающих, но далеко не самых крупных в стране компаний, одна из которых находится в г. Чанша, другая в Шанхае.

Проектированием и сборкой отечественных легких самолетов занимаются в Нанкинском авиакосмическом университете (НАКУ), Пекинском авиакосмическом университете (ПАКУ) и на Шицзячжуанском авиазаводе. Последний выпускает серию машин под маркой «Стрекоза» (W-5, W-5A, W-5B, W-6).

ПАКУ разрабатывает самолеты марки «Пчела» пяти модификаций. В НАКУ, ведущем в К. центре проектирования легкомоторной авиации, созданы самолеты марки AD-100, AD-200, а также FT-300 (трехместный гидроплан).

Юж. авиакомпания (ЮАК) совместно с г. Сямэнь занимается производством легкомоторных гидросамолетов. AD-100S — это одноместный гидросамолет, AD-100T — спарка, AD-100TS — гидросамолет-спарка. Эти машины выпущены в количестве около 40 единиц, причем несколько продано в США и Австралию.

Не так давно на Чжухайском авиасалоне был продемонстрирован адм. самолет AC-500, созданный ЮАК в кооперации с Нанкинским авиакосмическим ун-том. Если сверхлегкий AD-100 создавался в отрыве от мирового опыта группой энтузиастов из 10 чел., то AC-500 спроектирован и собран большим коллективом китайских инженеров самостоят., но с применением импортных узлов и агрегатов. Он представляет собой 4-6 местный адм. самолет, дешевый, надежный и простой в эксплуатации. Длина корпуса AC-500 составляет 8,14 м., размах крыльев — 10,2 м., максим. взлетный вес 1600 кг. Крейсерская скорость 250 км., дальность полета 1000 км.

Китайские специалисты уверены в том, что у легкомоторной авиации хорошие перспективы. Стоимость базовых моделей производимых в стране самолетов этого класса не превышает цены популярных у «новых китайцев» автомобилей марки «Мерседес» или БМВ. Однако главными препятствиями на пути развития в КНР частных воздушных перевозок остаются жесткий контроль за воздушным пространством со стороны военных и отсутствие наземной инфраструктуры, рассчитанной на обслуживание малой авиации.

Морфлот

Китайский «Варяг». Гордость Черноморского флота, которой по праву должен был стать авиа-несущий крейсер (АК) «Варяг» (класса «Николай Кузнецов», 1985г. разработки), был заложен на верфях порта Николаев. АК «Варяг»: длина — 304 м., макс. ширина — 70,4 м., высота — 43 м., полное водоизмещение — 67,5 тыс.т., без электрооборудования, вооружения, рулей, двигателей — 55 тыс.т. После распада СССР и раздела советского Черноморского флота судно в недостроенном виде (закончено на 70%) осталось в собственности

Украины и долгое время простаивало у причала. В 1998г. в связи с фин. трудностями оно было продано на аукционе за 20 млн. долл. небольшой туристической компании Agencia Turistica Diversoes Cong Lot Limitada в Макао, которая, в свою очередь, планировала, вложив в него 60 млн. долл., построить плавучий центр развлечений с казино, дискотеками, роскошной гостиницей на 600 мест и т.д.

В июне 2000г. началась «одиссея» «Варяга» в Черном море. Проблема возникла с проходом несостоявшегося авианосца, который больше походил на плавучую платформу без двигательной установки и рулевого управления, через Черноморские проливы. Несмотря на получение правительством КНР заверения от фирмы-покупателя в том, что вопроса с проходом не возникнет, на самом деле вышло с точностью до наоборот. Создалась скандальная ситуация. Турецкая сторона, изучив характеристики судна и его тех. состояние, категорически отказала в проходе «Варяга» через Черноморские проливы. По мнению госминистра Турции Рамазана Мирзаоглу, курирующего в правительстве ведомство по делам судоходства, «Варяг» нельзя отнести к классу авианосцев, так как он не является кораблем из-за отсутствия на нем двигателей, надлежащего оборудования и рулей, и требует буксировки. Он даже не подпадает под положения Конвенции Монтрей. Хотя история знает случаи, когда суда подобных и даже больших размеров проходили через Проливы. Как пример, можно привести проход в дек. 1991г. близнеца «Варяга» АК «Николай Кузнецов».

Озабоченность турок отчасти объяснима: никогда ранее такое большое судно не проходило на буксире через Проливы. Турецкие специалисты утверждают, что длина «корабля» с буксиром составит 500-550 м. и что, принимая во внимание «своенравную» морфологическую структуру пролива Босфор (длина пролива Босфор – 21 морская миля (33,7 км.) с его резкими изгибами (12 подобных мест по всему маршруту) и сильными течениями, скорость которых достигает на некоторых участках до 6-9 морских миль (1 морская миля – 1852 м.) в час, подобную операцию будет провести архитрудно. Особенно опасными участками считаются р-ны Румелихисары, Еникей, а также Кандилли, где при сильном течении и ширине пролива менее 700 м. «платформе» предстоит совершить маневр на 80 градусов. Начальник береговой охраны и спасательных работ г.Стамбула, Хюджун Тулгар утверждает, что «опасность возникновения аварии при проходе прочих крупных судов через Проливы составляет не менее 30%, при ухудшении погодных условий (изменение скорости течения, ветра) вероятность аварии увеличивается до 50%, а, учитывая особенность «Варяга», она достигнет почти 100%, что похоже на «самоубийство». По его же мнению, «если произойдет авария с «Варягом», то это может парализовать судоходство в Проливах на срок до 6 мес. и более».

К. было предложено либо оборудовать «корабль» должным образом, либо распилить его пополам. Пекин с таким предложением не согласился.

Получив первый отказ от турецкой стороны в июне 2000г., китайцы решили поторговаться. Им удалось расположить МИД Турции, которое и ранее занимало более сдержанную позицию по это-

му вопросу, нежели ведомство по делам судоходства. Опасаясь ущерба турецко-китайским отношениям, которые в последнее время получили новый импульс в эконом. и военной областях, МИД провел ряд консультаций с премьер-министерством и генштабом Турции (ГШ), в результате которых удалось смягчить их позицию. Определенную роль сыграло личное обращение пред. КНР Цзян Цзэминя к премьеру Б.Эджевиту с просьбой оказать содействие в решении вопроса. В авг. 2000г. Пекин по офиц. каналам повторно обратился с той же просьбой, однако получил отказ.

В окт. 2000г. была предпринята очередная попытка добиться развязки спора. Тема рассматривалась Советом нац. безопасности Турции, который высказался в том духе, что проход «Варяга» станет прецедентом для прохода судов других стран. В результате Анкара снова ответила отказом.

В конце концов благодаря огромной настойчивости китайцев ГШ Турции и Б.Эджевит в виде исключения дали согласие на проход «Варяга» при соблюдении тех. условий, состоящих из 28 пунктов. Но Р.Мирзаоглу посчитал выдвинутые условия недостаточными и выдвинул предложение, что раз уж Пекин так заинтересован в проходе «корабля», то пусть он тогда предоставит банковское гарантийное письмо на 1 млрд. долл. В результате долгих торгов было решено, что за проход «золотого тельца», каким стал «Варяг» к тому моменту (за полтора года бессмысленного дрейфования по Черному морю китайская сторона вынуждена была выплатить 8 млн. долл. за использование голландского буксира), К. должен соблюсти все предъявленные ему тех. условия, внести Турцию в список стран, рекомендованных для посещения китайскими туристами (прогнозируется цифра до 2 млн. туристов в год) и предоставить гос. гарантии, что в случае аварии К. полностью покроет ущерб, который будет определен турецким судом.

В авг. 2001г. турецкая сторона выдала разрешение на проход «Варяга» при условии выполнения всех тех. условий, основными из которых являются: полное страхование; подготовка плана буксировки с учетом всех навигационных характеристик судна; установка на судне необходимых средств связи и осветительного оборудования; отсутствие на борту каких-либо взрывчатых и/или горючих веществ, огнеопасных предметов; обязат. лоцманское сопровождение; осуществление прохода только при благоприятных погодных условиях с видимостью не менее 5 морских миль, сила ветра не должна варьироваться от 1 до 6 узлов; участие в буксировке не менее 5 буксиров; полное прекращение во время операции судоходного движения в зоне Проливов, равно как и морских перевозок в пределах г. Стамбула.

В авг.-сент. 2001г. совместная турецко-китайская комиссия инспектировала «Варяг» и выявила множество фактов невыполнения обязательств с китайской стороны. Между тем китайцы торопятся. За ежедневный простой «Варяга» они платят 8,500 тыс. долл. голландской фирме, имеющей подряд на транспортировку «корабля» до места назначения. К тому же погода в Босфоре в окт. может ухудшиться, и тогда проход будет перенесен на неопределенное время. Поэтому был сделан китайский запрос на проход в период с 5 по 15 окт. 2001г. В ответ было категорично сказано, что раз-

решение будет выдано после устранения всех выявленных изъянов. Последняя инспекция 9 окт. установила, что китайская сторона выполнила все требования, кроме одного — один из буксиров технически не готов к участию в операции. Так что, скорее всего, проход судна должен состояться в ближайшем будущем.

Данное предприятие обойдется КНР еще в 2 млн. долл. и, кроме того, в случае какой-либо задержки плавучей платформы в Проливах придется заплатить дополнительно 1 млн. долл. за каждый день простоя.

Анкара, с одной стороны, опасается, что проход «Варяга» создаст прецедент для других судов с подобным водоизмещением, прежде всего нефтеналивных танкеров, а также судов с иными опасными грузами на борту, а с другой, видимо, постарается извлечь для себя из этой истории максимум эконом. выгоду, обязав другую сторону компенсировать возможные издержки. Нельзя также исключить попыток Турции на основе принятого в 1998г. в одностороннем порядке Регламента морского судоходства в зоне Проливов фактически ужесточить там свой контроль, в т.ч. без особой огики на положения Конвенции Монтре.

Автопром

В 2000г. в К. было произведено 2,07 млн. автомашин (на 12,9% больше, чем в 1999г.), однако спрос превышает предложение и составил 2,10 млн. машин. При этом производство легковых автомобилей в 2000г. составило 607 тыс. машин (+6,3%), тракторов — 41 тыс.ед. (-37,3%), грузовых машин, автобусов — 1,42 млн.ед.

Легковых автомобилей за 2000г. было реализовано 612,7 тыс. (+7,42%), и тем самым соотношение «производство-сбыт» впервые превысило отметку в 100% и составило 101,33%.

Особенностью рынка легковых автомобилей в 2000г. стало увеличение спроса на новые автомобили, при снижении спроса на машины, бывшие в употреблении. Ежемесячное производство легковых автомобилей составило 50,4 тыс. машин, в среднем каждый месяц реализовывалось 51,1 тыс. машин. Самый высокий уровень сбыта автомобилей наблюдался в дек. — было продано 67,9 тысяч машин.

Массовый китайский автомобиль. Ряд китайских автопредприятий (совместных с иностр. производителями) сделал заявку на выпуск массового народного автомобиля, отвечающего всем современным требованиям и в то же время доступного по цене. Среди «авторов заявок» фигурируют: автозавод Чанъань (Чунцин), который совместно с «Фордом» намерен выпускать седан, базирующийся на модели «Айкон»; автозавод Сяли (Тяньцзинь) совместно с «Тойотой», базовая модель «Платц»; наконец, Шанхайский завод «Дженерал Моторс» намерен выпустить «Бьюик Сэйл» на базе разработанной в Германии модели «Опал Корса».

Учитывая высокую конкурентоспособность шанхайского автопрома вполне вероятно, что именно «Бьюик Сэйл» станет для китайского среднего класса неким подобием того, чем в начале 70гг. были для россиян «Жигули». По словам гендиректора компании «Шанхай Дженерал Моторс» Чэнь Хуна, потенциальными покупателями новой модели должны стать семьи с годовым доходом 50-

100 тыс.юаней (6-12 тыс.долл.). **Сегодня в Шанхае насчитывается лишь 20 тыс. частных автовладельцев;** при этом общее число зарегистрированных в городе автомобилей составляет 670 тыс.

«Шанхай Дженерал Моторс» — СП с уставным капиталом 1,5 млрд.долл., в котором 50% принадлежит компании «Шанхайский автопром», а 50% — «Дженерал Моторс». Модель массового автомобиля будет иметь три модификации: «Бьюик Сэйл SL», «Бьюик Сэйл SLX» и «Бьюик Сэйл SLX AT», стоимостью 100-125 тыс. юаней (12-15 тыс.долл.). Четырехдверная модель снабжена двигателем объемом 1,6 л., тормозами с антиблокирующим устройством, двумя воздушными подушками безопасности и соответствует европейским стандартам по выхлопным газам.

Сочетание таких качеств со сравнительно низкой ценой вызвало ажиотажный спрос на новую модель, и в автосалоны компании поступило 10 тыс. заявок на «Бьюик Сэйл». Многие китайские семьи, давно ожидавшие подобный массовый автомобиль, не были удовлетворены как более дорогими (от 150 тыс.юаней, или 18 тыс.долл.), так и более дешевыми, но низкокачественными моделями (60 тыс.юаней, или 7 тыс.долл.).

Первые экземпляры автомобиля «Бьюик Сэйл» сошли с конвейера в апр. 2001г., а с июня они начали поступать в розничную продажу. Всего в 2001г. предполагалось выпустить свыше 30 тыс. автомашин этой модели.

Аварийность в производстве и на транспорте. В 2000г. в стране произошло 870 тыс. производственных и транспортных аварий, в них погибло 117 тыс.чел. Ежегодно несколько сот тысяч человек получают увечья и тяжелые травмы.

Рост аварийности в КНР связан с такими причинами, как высокий уровень безработицы, порождающий конкуренцию за любые рабочие места, низкая квалификация многих работников, особенно выходцев из деревни (именно они доминируют в строительстве и угледобыче, отличающихся повышенной аварийностью), неготовность транспортных служб и населения к быстрой автомобилизации страны, грубые нарушения техники безопасности на многочисленных мелких предприятиях.

Огромное количество аварий и мизерные компенсации их жертвам уже превратились в самостоятельный фактор соц. нестабильности в К.

В этой ситуации китайское руководство прибегло в 2001г. к экстраординарным мерам по борьбе с авариями в производстве и на транспорте. Создано Госуправление по контролю за безопасностью на производстве (одновременно выполняет функции контроля за безопасностью в угольной промышленности). Учрежден Комитет Госсовета КНР по безопасности на производстве во главе с вице-премьером У. Банго. В апр. 2001г. правительство приняло постановление об адм. ответственности руководителей за крупные аварии в строительстве, на транспорте, при добыче полезных ископаемых и т.п. В зависимости от тяжести происшествия, предусмотрены наказания вплоть до привлечения к уголовной ответственности. Общий принцип таков: несет ответственность тот, кто разрешил выдачу лицензии на производство, утвердил строительство объекта и т.д. Постановление Госсовета налагает строгий запрет на производство на уроках труда в школах легко воспламе-

няющихся или взрывоопасных изделий и на сдачу школьных помещений в аренду для производства и складирования таких материалов. Вводится предельный 60-дневный срок для расследования причин аварий. Повышены требования к текущему контролю и проверкам состояния техники безопасности на предприятиях. Разъясняя данное постановление, У Банго заявил о введении системы личной ответственности глав правительств всех ступеней за безопасность в производстве и на транспорте на подведомственных им территориях.

Уже вскоре такой подход был реализован на практике: за две крупные аварии на угольных шахтах и давку на туристическом маршруте в апр. 2001г., которые в совокупности привели к гибели 103 чел., Госсовет КНР наложил адм. взыскания на губернатора и 20 других чиновников пров. Шэньси. Не исключено возбуждение в отношении некоторых из них уголовных дел за халатное отношение к служебным обязанностям. Вслед за гибелью 18 мая в пров. Сычуань 51 шахтера, решено до конца июня 2001г. прекратить добычу угля на всех мелких гос. шахтах, в т.ч. на сданных в подряд частным лицам (в I кв. 2001г. в угольной промышленности, в основном на мелких шахтах, погибло 570 чел.).

Большое значение придается внедрению новой системы страхования производственного травматизма, которая предусматривает объективную и быструю оценку тяжести полученных увечий и более высокий, чем ныне, уровень компенсаций за них из создаваемых за счет средств работодателей спец. фондов. К концу 2001г. этим видом страхования намечается охватить 50 млн. человек, т.е. половину городских рабочих. Будет расширяться и коммерческое страхование травматизма, в т.ч. с участием иностр. страхователей.

Судостроение

Руководством КНР поставлена задача судостроительной промышленности страны к началу века превратить К. в одну из ведущих мордержав мира.

Протяженность морской береговой линии составляет 1,8 тыс. км. Здесь находится более 2000 портов с грузооборотом свыше 10 тыс. т. и 490 глубоководных причалов.

К 2000г. в КНР планировалось построить еще 100 причалов для морсудов водоизмещением свыше 10 тыс. т. каждый и тем самым довести их общее количество до 590. **130 морпортов К., открытых для захода иносудов,** ежегодно принимают свыше 36 тыс. судов из 100 стран. В 1997г. грузооборот главных китайских портов составил почти 1,3 млрд. т., включая 380 млн. т. внешторг. грузов.

Протяженность речных навигационных линий в КНР достигла 110 тыс. км., включая 5,8 тыс. км. фарватеров для судов водоизмещением 1 тыс. т. и более, а количество причалов в основных речных портах страны превысило 520. Намечено провести работы по углублению фарватера рек на протяжении 2400 км. и соорудить 160 причалов в речных портах, с тем чтобы к началу следующего тысячелетия иметь 680 речных причалов.

Морские и речные коммуникации К., а также портовые сооружения, как составная часть достаточно развитой инфраструктуры страны, позволяют иметь гражд. флот в 320 тыс. судов общим тоннажем 50 млн. т., среди которых совокупный тоннаж судов, занятых внешнеторг. операциями, пре-

высил 23 млн. т. ВМС НОАК имеют на вооружении около 750 боевых кораблей и вспомогательных судов различного класса.

В 1998г. по объемам выполняемых заказов на строительство судов К. занял третье место в мире (общий тоннаж заявок на строительство судов составил 3,15 млн. т.). На первом месте находится Япония (19,81 млн. т.), на втором — Ю. Корея (18,72 млн. т.). С 1996г. в мире наблюдается рост объемов заказов на строительство судов. В общем мировом объеме доля китайского судостроения за этот период значительна — 5,5%. Одной из крупнейших баз судостроит. и судоремонтной отраслей К. является Шанхай: здесь осваивается 30% всех фин. средств КНР на судостроение. В городе имеется 11 отраслевых вузов. В Шанхае производятся все типы судов водоизмещением до 70 тыс. т.

Вблизи от Шанхая находится самый крупный в К. судоремонтный завод «Наньтун», который, являясь совместным предприятием с японской фирмой «Кавасаки», осуществляет ремонт судов всех типов.

В связи с низкими расценками на строительство и ремонт судов в К., в частности в Шанхае, а также достаточно высоким качеством работ, здесь строятся и ремонтируются суда для ведущих мордержав.

На судостроительных предприятиях города занято 50 тыс. чел., что ставит данную отрасль **Шанхая** в число наиболее важных секторов экономики **этого самого динамично развивающегося города К.**

Рынок судостроения и судоремонта в К., и в Шанхае в частности, имеет устойчивую тенденцию к улучшению. **К. наряду с Ю. Кореей и Вьетнамом входит в тройку наиболее дешевых судостроит. стран в мире.** Не только крупные, но и значит. количество средних и малых судостроит. и судоремонтных предприятий страны получили право свободного поиска заказчиков, а также выхода с этой целью на внешний рынок. Последнее в свою очередь вынуждает китайских судостроителей, наряду со снижением цен на проводимые работы, обеспечивать их высокое качество.

Судостроит. промышленность Шанхая является одной из важнейших отраслей экономики города и играет значимую роль в развитии всего промышленного комплекса Вост. К.

В 1998г. пять шанхайских предприятий вошли в десятку крупнейших китайских верфей. Общий объем произведенной ими в том году продукции достиг 862 млн. долл. Стоимость произведенной на экспорт продукции превысила 571 млн. долл. (в 1996г. — 455 млн. долл.), что в 1,5 раза больше объема инозаказов, полученных в 1998г. **вторым по величине центром судостроения КНР — г. Далянь.**

В Шанхае насчитывается 13 судостроительных предприятий, в том числе: «Цзяннань цзитуань», «Худун цзитуань», «Чжунхуа цзаочуань», «Цюйсинь чуаньчан», «Шанхай чуаньчан», «Шанхай-Айдэхуа» (совместно с заводом «Вайлунь сюличан»), «Шэньцзя чуаньчан» (совместно с заводом №4805 ВМС НОАК), «Шанхай лисинь», «Лифэн цзаочуань», «Дунхай чуаньбо сюэцзаочан», «Хайхуа чуаньбо», «Дадун цзаочуань», «Миньнань чуаньбо». К крупнейшим из них относятся «Худун», «Цзяннань», «Чжунхуа» и «Цюйсинь» Генеральной компании судостроит. промышленности (ГКСП).

Судостроит. корпорация «Худун» является одним из основных предприятий ГКСП; она расположена на вост. берегу р. Хуанпу (р-н Пудун) на 870 тыс. кв. м. Среди 11 тыс. сотрудников — 2800 чел. специалистов высокой квалификации. В корпорации имеется 10 крупных стапелей для постройки судов, водоизмещением до 100 тыс. т., а также производство судовых силовых установок, мощностью до 250 тыс. квт. В 1998г. общее водоизмещение сошедших со стапелей завода судов превысило 500 тыс. т. Годовой расход металла составил 80 тыс. т.

На «Худуне» освоен выпуск следующих типов судов: пассажирские и грузовые водоизмещением до 2,5 тыс. т.; для перевозки реф-контейнеров до 2,7 тыс. дфэ; балкеры до 27-74,5 тыс. т.; нефтеналивные танкеры до 62,2-71,0 тыс. т.; контейнеровозы, вместимостью до 1,7 тыс. контейнеров; крупнотоннажные углеродовозы до 30 тыс. т.; плавлихтера для перегрузки нефтепродуктов до 52 тыс. т.; буксиры мощностью 3-6,2 квт; боевые корабли, в т.ч. ракетные сторожевики типа «Цзянвэй».

На судовой верфи также налажено лицензионное производство судовых силовых установок серии V&W (Дания), а также дизелей типов PC2-5, PC2-6 (Швейцария). В 1998г., с целью укрупнения производственной базы, данный комплекс был расширен за счет слияния с цехом дизельных силовых установок Шанхайского судоремонтного завода. С участием местных специалистов в области металлоконструкций в ряде городов К. построено значит. число различных сооружений, включая Шанхайскую телебашню «Жемчужина Востока», а также мосты «Наньпу», «Янпу» через р. Хуанпуцзян.

Судостроит. завод «Чжунхуа» ГКСП расположен на зап. берегу р. Хуанпуцзян. Протяженность занимаемой заводским комплексом береговой линии составляет 1000 м. (пл. 350 тыс. кв. м.). Численность персонала — 6 тыс. чел., в т.ч. 700 специалистов высокой квалификации. «Чжунхуа» оснащен семью стапелями, включая три крупных, до 20 тыс. т. каждый, тремя швартовочными причалами, кранами, грузоподъемностью 120 т., другим современным оборудованием. Завод специализируется на постройке океанских и речных судов, а также боевых кораблей, включая эсминцы типа «Люйда» и СКР. Наряду с совместной германо-китайской судостроит. компанией «Шанхай-Айдэхуа», завод «Чжунхуа» является крупнейшим объектом иностранного инвестирования среди всех предприятий ГКСП. Реализуемые здесь совместные программы, в частности, предусматривают строительство контейнеровозов большой вместимости и газозубов. В рамках развития связей с зарубежными партнерами за четыре года на «Чжунхуа» построены: 2 ракетных фрегата F25T (Таиланд); 2 океанских балкера водоизмещением 3300 т. каждый (Мьянма); 1 навалочное судно (3500 т., Малайзия); 12 судов для перевозки генгрузов, водоизмещением до 9 тыс. т. (Дания, Великобритания); 2 дноуглубительных судна (Норвегия), по 9 тыс. т. каждое.

Завод «Цюйсинь» ГКСП занимает 140 тыс. кв. м. Завод специализируется на постройке нефтеналивных танкеров, водоизмещением от 3700 до 13600 т., и балкеров, типов 300, 412, 500, 504, 610 TEU, предназначенных в основном для китайских заказчиков. Здесь также налажен выпуск скорост-

ных судов на подводных крыльях PS 30 на 300 пассажиров. Завод оснащен одним сухим доком (90x18x6,3 м.), тремя стапелями (1x3800 т., 2x500 т.), подъемно-передвижной платформой, грузоподъемностью 135 т., и имеет причал в 400 м.

Судостроит. корпорация «Цзяннань» ГКСП ориентируется, главным образом, на выполнение зарубежных контрактов. В 1998г. со стапелей «Цзяннань» сошло четыре судна, общим водоизмещением 120 тыс. т. (шестое место среди китайских верфей), а стоимость выпущенной продукции составила 240 млн. долл. (четвертый показатель в КНР). Корпорация вышла на 1 место среди судостроит. предприятий К. по объему экспорта — 237 млн. долл.

Транспорт в Шанхае

Эстакадная железная дорога. 26 дек. 2000г. началось пробное движение поездов по первому 25-км. участку новой окружной линии. «Надземка», получившая название «Жемчужная линия», радикально улучшит транспортную связь центра Шанхая с его окрестностями. Она также соединит конечные станции двух существующих линий метро («Метро 1» и «Метро 2») и в перспективе сможет перевозить до 650 тыс. пассажиров ежедневно (в наст.вр. — 30 тыс.). Для сравнения: «Метро 1» перевозит 300 тыс., а «Метро 2» — 120 тыс. чел. в день.

Для завершения проекта потребуется еще 4г., а его общая стоимость составит 21 млрд. юаней (2,5 млрд. долл.). В пробном режиме интервал между поездами составляет 7,5 мин., однако после того, как эстакадная железная дорога будет полностью введена в эксплуатацию, они будут отправляться через каждые 2 мин. Стоимость проезда сегодня составляет 2 юаня (24 цента), в будущем она будет варьироваться от 2 до 5 юаней, в зависимости от расстояния.

В ходе реализации проекта «Жемчужной линии» возникло немало проблем. Его утверждение совпало по времени с жесткими ограничениями, наложенными Пекином на крупномасштабные дорогостоящие транспортные проекты (включая метро), предложенные сразу несколькими городами К. Поезда для «Жемчужной линии» временно заимствованы у линии «Метро 1», но уже в ближайшее время начнут поступать пассажирские вагоны из Германии.

Другой серьезной проблемой стала борьба с шумом. Вибрация металлических опор вместе с шумом поездов достигает 95 децибел — лишь на 15 ед. меньше, чем шум самолета, производимый при взлете. Поскольку поезда «надземки» со скоростью 80 км. в час с 5.30 утра до 10.30 вечера проносятся через густонаселенные районы Шанхая, это вызывает нарекания со стороны жителей близлежащих домов. Некоторые расположены в 5 м. от линии, значит. число — в 10 м. Несмотря на установленные на всем протяжении «Жемчужной линии» звукопоглощающие ограждения высотой 1,6 м., уровень шума снижается недостаточно. Лишь там, где высота барьеров увеличена до 4,3 м. (вблизи школ и больниц), уровень шума на расстоянии 30 м. удалось снизить до 13-15 децибел.

Гор. бюро защиты окружающей среды рассмотрело жалобы жителей и предложило два пути решения проблемы. Первый — переселение жителей домов, наиболее близко расположенных к эста-

кадной железной дороге. Гор. правительство должно предоставить им бесплатное жилье в других районах, а «проблемные» дома могут быть переоборудованы под складские помещения. Вторым вариантом — улучшение качества звукопоглощающих материалов — представляется менее оптимистичным. По мнению шанхайцев, металлические опоры все равно будут создавать больше шума, чем бетонные, и высота стен или новые материалы здесь вряд ли помогут.

Система коммуникаций Шанхая. Правительство Шанхая наметило в ходе 10 пятилетки (2001-05гг.) осуществить ряд проектов в сфере коммуникаций, ввод в строй которых значительно повысит уровень жизнеобеспечения города, улучшит экологическую ситуацию, а также расширит его связи с другими адм. единицами страны.

В рамках программы «четыре большие сети», на которую выделяется 87,2 млрд. юаней, планируется создание и расширение скоростных дорог в масштабах большого Шанхая, транспортных коммуникаций в центр. части города, систем снабжения природным газом, управления и информатизации города. Будут улучшены условия обеспечения мегаполиса питьевой и тех. водой.

Создание и расширение сети скоростных дорог общей протяженностью 650 км. предусматривает строительство автострэд Цзядин-Люхэ, Шанхай Цинпу-Пинван, Шэньчжуан-Фэнчэн-Цзиньшань, Тунлу-Саньлинь, Шанхай-Чунмин-Сучжоу и пригородной кольцевой дороги. Стоимость проекта оценивается в 40 млрд. юаней.

Перечисленные скоростные коммуникации соединят Шанхай с пров. Цзянсу, Чжэцзян, Аньхой и войдут в сеть «золотых дорог Вост. К.».

Работы уже развернуты на участках Цзядин-Люхэ, Шанхай-Цинпу-Пинван, Шэньчжуан-Фэнчэн-Цзиньшань. Проекты строительства других скоростных дорог планируется утвердить в 2001г., а к концу 2005г. — завершить их сооружение и ввести в эксплуатацию всю сеть намеченных для создания за пятилетку автострэд.

Планируется также полностью закончить формирование инфраструктуры внешней и пригородной кольцевых дорог и осуществить тем самым проект «три кольцевые и десять радиальных автострэд».

Транспортные коммуникации центр. части города к 2005г. пополнятся мостом Хупу, тоннелями внешней кольцевой дороги в районе Усун, улиц Фусинлу и Даляньлу, соединяющими старую часть Шанхая с новым районом Пудун. При этом тоннель внешней кольцевой дороги, длина которого составит 2880 м. (подводная часть — 736 м.), будет самым протяженным в К. Его сдача намечена на 2003г. Мост Хупу (шанхайцы называют его также «двойной радугой») станет самым большим в мире арочным мостом длиной 550 м.

К концу 10 пятилетки будет выполнен проект «6 мостов, 6 тоннелей», куда, кроме вышеперечисленных объектов, входят введенные ранее в строй сооружения: мосты Наньпу, Янпу, Фэнпу, Сюйпу и Сунпу, тоннели в Пудун с улиц Цзяньбандунлу, Дапулу, а также смотровой пешеходный тоннель под рекой Хуанпу, ведущий от набережной Вайтань до Центра межд. торговли в Пудуне.

Наряду с вышеуказанными объектами, в течение пятилетки запланировано провести реконструкционные работы по: расширению и замене до-

рожного покрытия улиц Сетулу, Фусинлу, Сицзанлу, Тяньтунлу, Цюйфулу, Чанпинлу общей протяженностью 65км.; расширению улиц общей длиной 29км. под эстакадным полотном внутренней кольцевой дороги; перепланировке улочек Учжоудао, Лошаньлу, Шэньцзянлу, Янгаобэйлу и Хуафулу в новом районе Пудун (общая длина 99км.) и превращению их в улицы с автодвижением.

Намечено также дальнейшее укрупнение сети эстакадных дорог. В частности, ожидается увеличение их протяженности на 35,4 км. над улицами Хуминьлу, Гунхэсиньлу и Униньлу.

Планируется завершение строительства городской эстакадной железной дороги «Жемчужная линия», первая очередь которой открыта в конце 2000г. Вторая линия длиной 22 км. будет иметь 19 надземных и наземных станций. С ее вводом в строй кольцо окружной эстакадной дороги замкнется, а жители пригородов Шанхая получат удобное сообщение с центром города.

В рамках общегос. программ снабжения природным газом восточных районов страны в Шанхае к 2003г. намечено перейти от системы газоснабжения на основе переработки каменного угля к обеспечению города более экономичным и экологически чистым природным газом. Его потребление будет доведено до 3 млрд. куб.м. в год.

Программа «4 больших сети» предусматривает формирование современной трехступенчатой городской системы управления и информатизации, позволяющей следить за обстановкой на эстакадах и скоростных дорогах, а также своевременно реагировать на возникающие нестандартные обстоятельства; повысить возможности по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, катастроф и пожароопасных ситуаций.

В целях улучшения снабжения Шанхая питьевой и тех. водой, гор. правительство приняло решение на строительство доп. насосной станции на реке Тайпу в районе известного в К. озера Тайху. Водозабор будет осуществляться шестью насосами производительностью 50 куб.м. в секунду каждый. Этот проект стоимостью 276 млн. юаней намечен к сдаче в эксплуатацию в июне 2003г. Его инвестирование взяли на себя государство (52%) и городские власти (48%).

КНДР

Состояние ж/д транспорта. Общая протяженность северокорейских железных дорог составляет около 5,5 тыс.км., из которых 80% электрифицированы. В товарных и пассажирских перевозках занято около 1200 локомотивов, 1 тыс. пассажирских и 20 тыс. грузовых вагонов. Ж/д транспортом обеспечивается свыше 90% грузооборота и почти вся перевозка пассажиров.

В конце 1999-начале 2000 г. положение на железных дорогах КНДР резко ухудшилось. Крайне неудовлетворительно подается напряжение на электрифицированные магистрали, еще большим дефицитом стало дизтопливо для магистральных и маневровых тепловозов. Основные ж/д линии электрифицированы на постоянном токе напряжением 3,3 кв., на тепловые подстанции электроэнергия должна подаваться напряжением 66 кв. Фактически уровень напряжения в контактной сети не доходит даже до 2 кв. Более того, действует систе-

ма поочередного подключения линий к подаче электроэнергии: на отдельных участках напряжение в сеть подается на 2-3 часа один раз в день. Составы по 15-20 часов ждут на станциях и перегонах, чтобы пройти каждый следующий участок пути в указанный промежуток времени. Низкое качество подаваемой электроэнергии и частые отключения вызвали резкое снижение веса составов с 1500 до 1000 т. брутто для шестиосных электровазов и с 2500 до 1500 т. для восьмиосных электровазов.

Эти факторы, а также крайний износ электрооборудования привели к выходу из строя значительной части автоматической переездной сигнализации, автоматических стрелок, переведенных теперь на ручной режим управления. С перебоями работает автоматизированная система управления движением поездов, резко ухудшилось состояние ж/д связи.

На основной магистрали страны «Пхенбук» (Пхеньян-Туманган) наиболее неблагоприятными с точки зрения снабжения электроэнергией участками являются Менчхон-Хвасон (пров. Сев. Хамген), Чонпхен-Яндок (пров. Юж. Хамген и Юж. Пхенан).

Крайне изношен северокорейский подвижной состав. Основу локомотивного парка составляют электровазы «Пульгынги-5000» (шестиосный, мощность 4300 л.с.), «Пульгынги-6000» (восьмиосный, мощность 5300 л.с.) и тепловозы «М-62» (четырёхосный мощностью 2000 л.с.). Капремонт локомотивов производится только на заводе им. Ким Чжон Тхэ в Пхеньяне, который в течение 1999 г. смог восстановить только 100 ед. техники. Свыше 70% локомотивного парка КНДР имеют сверхнормативный пробег без капремонта (450 тыс.км. для электровазов, 300 тыс.км. для тепловозов). Основные вагоноремонтные предприятия КНДР в Чхонджине и Вонсане, имеющие общие мощности по ремонту 4 тыс. вагонов в год, не справляются с капремонтом вагонов в связи с острым дефицитом металла, стекла, электродов, краски и других материалов. Не менее 50% подвижного состава не эксплуатируется в связи с полной изношенностью, однако и та часть, которая по-прежнему используется (локомотивы, вагоны, вагонные тележки) по нормам безопасности должна быть запрещена к эксплуатации.

В аварийном состоянии находятся верхнее строение пути и искусственные сооружения северокорейских железных дорог. Практически на всем протяжении железные дороги КНДР нуждаются в капремонте (капремонт пути на отдельных участках в последний раз был проведен в 1988 г.). Основная часть уложенных непропитанных деревянных шпал прогнила и повреждена. В ряде мест население вырубает их среднюю часть на дрова. Шпалы уложены на полотно на большинстве путей без подкладок. Износ стрелочных переводов превышает допустимый. Верхнее строение пути на мостах практически не прикреплено к пролетным строениям.

Состояние верхнего строения пути ограничивает скорость движения поездов на большей части дорог до 40 км/час, приводит к высокой аварийности. Практически отменено регулярное пассажирское и резко сократилось грузовое сообщение.

Отменено полностью движение всех поездов на участках Саривон-Хэдяу, Унбон-Хэсан (Сев.

магистраль), пассажирское движение по маршруту Вонсан-Синьцзжу, Саривон-Кэсон. Пассажирские поезда из Пхеньяна следуют до Синьцзжу более суток, до Вонсана — 2 сут., до Хэсана — 3 сут., до Чондина (расстояние около 700 км.) — до 5 сут. Сократилось число поездов. Если ранее из Чондина в Пхеньян ежедневно отправлялось 2 поезда (и 14 Му сан-Пхеньян и № 2 Туманган-Пхеньян), то сейчас по этому маршруту следуют не более 2-3 поездов в неделю.

В связи с нехваткой поездов вагоны переполнены. Несмотря на зимние холода, многие люди едут на крышах. Очень часты случаи гибели людей от ударов контактными проводами, в тоннелях.

На ж/д транспорте резко упала производственная дисциплина. Северокорейские железнодорожники допускают нарушения элементарных норм и правил, что усугубляет ситуацию и крайне отрицательно влияет на общее состояние грузовых и пассажирских перевозок. Крушение двух пассажирских поездов 1 фев. 2000 г. в уезде Синьян пров. КЕНВЯ Пхенан, приведшее к многочисленным человеческим жертвам, произошло исключительно из-за халатности машинистов локомотива, допустивших сбой в работе тормозной системы, и поездной бригады, не установившей тормозных башмаков и не задействовавшей вагонные стоп-краны. В результате в условиях горной местности произошло скатывание состава и его столкновение на скорости до 80 км/час с поездом, стоявшем на стрелке. Корейская сторона, отрицая очевидные нарушения производственной дисциплины, объяснила катастрофу «последствиями стихийных бедствий».

Среди работников ж/д транспорта большое распространение получило взяточничество. Так, при стоимости билета от Пхенсона до Пхеньяна в 4 воны, «сверху» требуется доплатить 50 вон. Кассиры требуют не менее 300 вон в качестве взятки за билет от Пхеньяна до Раджина. Берут деньги за возможность проезда в товарных вагонах, на локомотивах, за то, чтобы даже при наличии билета попасть в пассажирский вагон.

Критическая ситуация на северокорейском ж/д транспорте отражает положение, сложившееся в экономике страны в целом. Она вызывает дальнейшее углубление кризиса в промышленности, особенно в тепловой электроэнергетике, крайне затрудняет межхоз. связи и вместе с тем приводит к ухудшению положения населения, которое все чаще вынуждено даже на дальние расстояния передвигаться пешком.

Северокорейское руководство пытается решить проблемы ж/д транспорта старыми методами мобилизации населения. Каждая первая пятница месяца объявлена «днем помощи железным дорогам». Развернуты кампания «за ремонт вагонов», «за приведение в порядок насыпей» и т.д. Нормализация положения на ж/д транспорте названа одной из приоритетных задач северокорейской экономики.

КОЛУМБИЯ

Более 70% всех грузов внутри страны перевозится автотранспортом, 15% — трубопроводным транспортом, 6% — речным, 5% — морским, 3% — ж/д и 1% — авиационным.

Доля автотранспортных услуг в ВВП составляет 6%. К. имеет весьма развитую сеть шоссежных дорог. Основная часть из них — платные, и доля их растет.

Суммарная протяженность нефтепроводов — 5 тыс. км. С учетом неоднородности рельефа, использование трубопроводной транспортировки нефти затруднено (образование газоконденсатных пробок). Создание сети железных дорог из-за большого объема горнопроходческих работ экономически нецелесообразно. В связи с этим существенная часть транспортировки нефти приходится на автотранспорт, объем перевозок которого составляет 1,2 млн. бар./год.

Сеть газопроводов по своей конфигурации практически повторяет сеть нефтепроводов и имеет такую же протяженность. Ее ежедневная максим. транспортная нагрузка, согласно расчетам, составляет 800 млн. куб. футов. Строительством магистральных газопроводов занимается частный сектор. Наиболее протяженные газопроводы: Балена-Барранка (579 км.), Баранкабермежа-Нейва (573 км.), Балена-Баракалья-Картахена (398 км.), Марикинга-Кали (200 км.). Оборудование для газоперекачивающих станций и трубы импортируются из США, Японии и Аргентины.

Перевозка грузов мортранспортом осуществляется через 5 морпортов: Буэнавентура и Тумако — на тихоокеанском побережье; Барранкилья, Картахена и Сайта Марта — на атлантическом. 12 нац. компаний, осуществляющих морперевозку грузов, располагают 47 судами. Для колумбийских портов характерна медленная обработка грузов, устаревшая технология и высокая стоимость услуг.

Река Магдалена — важная транспортная артерия страны. В 2000г. по ней было перевезено 2,9 млн. т. грузов (в 1999г. — 3 млн. т. грузов). Магдалена судоходна на протяжении 1200 км., в ее устье находится один из крупнейших портов К. — Барранкилья. Однако колебания уровня в реке, теснины и пороги затрудняют плавание по Магдалене и создают необходимость перевалки грузов. Кроме Магдалены и ее притока Кауки другими судоходными реками являются Путумайо, Какета, Аtrato, Сан-Хуан, Патиа, Сину, Мета, Гуавьяре и др. Длина внутр. судоходных путей — 9 тыс. км.

Ж/д транспорт находится в крайне запущенном состоянии, 95% ж/д полотна не используется ввиду его непригодности.

Обширность и труднодоступность территории послужили толчком для интенсивного развития авиатранспорта. В 2000г. рынок услуг гражд. авиации показал отрицат. баланс — продолжали оказывать влияние последствия эконом. кризиса.

По данным Управления гражд. авиации К., в 2000г. нац. пассажирские перевозки сократились, по сравнению с пред.г., на 2,7% и составили 7,3 млн. чел. Пассажироперевозки на межд. линиях увеличились на 2,5% и составили 2,8 млн. чел. Объем грузоперевозок на нац. линиях уменьшился на 27%, а на межд. увеличился на 0,4% (380 тыс. т.).

Специфика отрасли — ориентация пассажиропотока на США (76% перевозок, из них 41,8% — маршруты на Майами). Остается крайне низкой дисциплина в колумбийских авиакомпаниях. 50% вылетов осуществляется с опозданием. До 20% полетов отменяется. Каждая десятая регистрация фиксирует превышение продаж билетов над коли-

чеством мест на рейс. Наихудшее положение дел в авиакомпании «Авианка».

В марте 2000г. Управление гражд. авиации К. провело двухраундовые переговоры с представителями минтранса США. При этом США требовали от К. стать участником договора «Об открытом небе». Понимая негативность последствий этого шага для своих авиакомпаний, К. настояла на условиях «полуоткрытого неба». Был подписан Меморандум по разграничению прав в сфере воздушного транспорта между США и Колумбией. При этом предполагалось увеличить число полетов и мест назначения. Каждой из сторон дается право на доп. семь маршрутов в неделю. А с 1 окт. 2001г. и с 1 окт. 2002г. еще по 7 маршрутов. Отдельно указывается возможность для авиакомпаний США неограниченного числа чартерных рейсов в Картахену, Санта-Марту и на острова Сан-Андрес для развития туризма. В результате подписания меморандума сразу же увеличилось число полетов, выполняемых ам. авиакомпаниями. Так, в июле 2000г. минтранс США выдал лицензию компании Delta на выполнение доп. 7 полетов в неделю из Атланты в Боготу, которые начались с 1 дек. 2000г. Также Delta получила разрешение на выполнение полетов по маршруту Хьюстон-Кали. Вместе с тем, колумбийская сторона не смогла осуществить полученные возможности, поскольку в янв. 2001г. две крупнейшие нац. компании «Авианка» и «Асес» по причине тяжелого фин. состояния были вынуждены пойти на переговоры с ам. компанией Delta о возможном их слиянии.

Основной аэропорт — «Эльдорадо» (г. Богота), на межд. линиях осуществляет 65,6% пассажироперевозок и 72,2% грузоперевозок, на внутр. линиях — 34,5% пассажироперевозок и 39,6% грузоперевозок. Имеется ряд относительно крупных аэропортов — в г.г. Кали, Медельин, Картахена.

Продолжался процесс передачи аэропортов в концессию частным фирмам. В мае 2000г. частным акционерам из Испании и К. отдан в концессию аэропорт г. Кали сроком на 20 лет. В первый же год новый владелец должен вложить 8 млн. долл. в улучшение служб аэропорта. При этом 41% доходов будет перечисляться Управлению гражд. авиации. Аэропорты г.г. Перейра и Медельин были отданы в управление мэриям этих городов.

Продолжается развитие наземных служб обеспечения полетов. 19 сент. 2000г. введена в строй новая система спутниковой связи всех аэронавигационных служб К., самая совершенная в регионе. При этом 5,5 млн. долл. вложены в аэропорты Боготы, Барранкильи, Кали, Медельина, Вильявисенсио, Кукуты и 18 удаленных станций контроля.

В области телекоммуникаций страна занимает ведущие позиции в Лат. Америке. **В 2000г. на каждые 100 жителей приходилось 20 телефонных линий** при их общем числе более 7 млн. При этом **70% АТС — цифровые** и лишь 25% — аналоговые. Среднегодовой рост мобильных телекоммуникаций составил 345%. Всего в области телекоммуникаций в стране конкурирует 121 компания.

Научно-тех. сфера К. развита слабо. Она сосредоточена в университетах страны. Гос. финансирование отдельных НИОКР и ОКР осуществляется по линии университетов. Прямой статьи, предусматривающей финансирование научно-иссле-

довательских работ, в госбюжете нет. Вместе с тем отдельные научные исследования и разработки реализуются крупными кампаниями-экспортерами кофе, цветов, сахара.

РЕСПУБЛИКА Корея

Судостроение

Итоги 2000г. Современная история судостроит. промышленности РК началась в 70гг. с вводом в строй (1972г.) крупной верфи «Хендэ» в г.Ульсан. За 2г. до этого основателю фин.-пром. группы «Хендэ» Чон Чжу Ену удалось получить от греческого судовладельца Ливаноса заказ на постройку двух нефтеналивных супертанкеров водоизмещением 260000 т. Строительство верфи и судов шло параллельно и успешно завершилось в течение двух лет.

С тех пор судостроение превратилось в РК в одну из ведущих отраслей промышленности, играющих значит. роль в развитии других отраслей — металлургической и сталелитейной, хим., электротех. и электронной, в судоходстве, в оборонной промышленности, а также в индустрии организации отдыха.

В 1999г. РК вышла на первое место в мире по объему полученных новых заказов на постройку судов, обойдя и по этому показателю Японию, а с учетом строящегося задела (backlog) судостроит. промышленность страны превратилась в крупнейшую в мире.

Развитие мирового судостроения, в тыс. у.т., по данным Lloyd's Register

	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.
Новые заказы					
Весь мир.....	23,407	36,480	26,738	28,939	28,932
РК.....	6,737	13,733	8,819	11,843	10,459
Япония.....	9,158	5,362	10,979	8,695	7,449
Построено					
Весь мир.....	25,666	24,926	24,980	27,207	20,044
РК.....	7,374	8,124	7,243	9,159	6,482
Япония.....	10,182	9,864	10,206	11,070	6,409
Задел					
Весь мир.....	45,313	56,621	57,621	58,872	45,881
РК.....	13,247	18,727	20,268	22,609	15,420
Япония.....	13,712	10,818	19,652	17,368	9,726
Новые заказы на суда распределялись, в %					
	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.
РК.....	28,8	37,6	33	40,9	36,1
Япония.....	39,1	42,1	41,1	30	32,3
ЕС.....	15,8	9,8	16,6	12,7	17,3
Прочие.....	16,3	10,4	9,3	16,3	14,3

По состоянию на 2000г., в судостроит. промышленности РК насчитывалось 68 компаний, из которых крупнейшими были Hyundai Heavy Industries Co., Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co. и Samsung Heavy Industries Co. — на них пришлось 78,6% всех заказов на новые суда.

На втором уровне находятся Sambo, Hanjin, Daedong Heavy Industries и Hyundai-Mipo Dockyard, на третьем уровне находятся остальные 61 компания, имеющие небольшие верфи.

В судостроит. отрасли в 1999г. было занято 46750 чел. — уменьшение на 13,3% по сравнению с 1996г. из-за проводящейся в отрасли после кризиса 1997г. глубокой реструктуризации.

Вклад судостроит. отрасли в экономику страны постоянно возрастает с 1995г. Ее доля в общем

объеме экспорта в 1995г. составляла 4,65%, в 1997г. — 5,16%, а за первые три квартала 2001г. составила 6,4%, достигнув уровня 7,29 млрд.долл. (рост 30,3% по сравнению с аналогичным периодом пред.г.).

После длит. застоя во II пол. 80гг. судостроит. промышленность вновь стала набирать темпы в начале 90гг., благодаря росту спроса на новые суда в мире. Однако из-за кризиса 1997г. произошло снижение числа иностр. заказов на новые суда. Вместе с тем, повышение конкурентоспособности южнокорейского судостроения из-за девальвации нац. валюты привело к увеличению числа новых заказов и во II пол. 1998г. их объем достиг предкризисного уровня 1997г.

В 1999г. объем новых заказов достиг 11,8 млн. GT (Gross Tonnage), превывсив уровень 1998г. на 34,1%. Это вывело РК на первое место в мире по полученным новым заказам. Эту позицию она уверенно занимала и в 2000г., подкрепив ее лидирующим положением и по производству судов и по созданному заделу — 32,3% и 33,6% мирового рынка соответственно, обойдя своего ближайшего конкурента Японию, которая имела 32% рынка по постройке судов и 21,2% по заделу. В 2000г. РК получила 45% всех заказов в 21,2% по заделу. В 2000г. РК получила 45% всех заказов мире на новые суда в расчете на GT (Gross Tonnage), или 36,1% в расчете на CGT (Compensated Gross Tonnage).

По оценкам специалистов, высокая конкурентоспособность и производительность южнокорейской судостроит. промышленности обеспечивается в последние годы за счет усовершенствования технологич. строительства судов, автоматизации многих процессов и специализации. Важную роль играет высокая тех. оснащенность южнокорейских верфей, достигнутая массивными инвестициями в крупногабаритное производств. оборудование, произведенными в 1994-96гг.

Переход на строительство судов из крупных блоков позволил сократить время на их сборку, потребовав одновременно оснащения верфей новыми козловыми кранами (gantry cranes). Крупные южнокорейские верфи оснащены кранами грузоподъемностью 900 т. и по этому показателю превосходят японские верфи, что является одним из важных факторов в привлечении заказов на крупные суда.

В отношении типов строящихся судов в 1996-2000гг. отмечается устойчивый рост доли контейнеровозов, bulk carriers и судов для перевозки сжиженного газа. Объем заказов на нефтеналивные суда, достигнув своего максимума в 1997г., в последующие годы начал снижаться. В целом в связи с укреплением межд. рейтинга южнокорейской судостроит. промышленности акцент в получении новых заказов делается на суда с высокой добавленной стоимостью — для перевозки сжиженного газа, ультрабольшие контейнеровозы и суда спец. назначения (в т.ч. исследовательские).

Но настоящая охота идет за получение заказов на постройку судов для перевозки сжиженного газа, обеспечивающих высокую добавочную стоимость (средняя стоимость заказа на одно судно составляет 170 млн.долл.). По состоянию на сент. 2001г. южнокорейские судостроит. фирмы получили в текущем году заказы на постройку 18 таких судов, что составляет 70% от общего количества заказов в мире, которое составило 29 судов за пер-

вые три квартала — рост почти на 40% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Рост заказов на суда указанного типа объясняется резким увеличением потребления сжиженного натурального газа в мире, которое составило в 2000г. 1,8 млрд.т. с прогнозом роста до 2,05 млрд.т. в 2005г. и до 2,27 млрд.т. в 2010г.

В 2000г. южнокорейским компаниям удалось получить заказы на 10 таких судов из их мирового количества в 21 судно, японские компании получили заказ на 8 судов, а западноевропейские — на 3 судна.

По состоянию на конец III кв. 2001г., 9 основных южнокорейских судостроит. компании (первого и второго уровня) имели заказы на постройку 494 судов, что обеспечивает загрузкой их производств. мощности на 2,5г. вперед, позволяя концентрироваться на постройке судов, обеспечивающих высокую прибыльность. Это позволило поднять среднюю стоимость судов в расчете на тонну на 17,1% по сравнению с прошлым годом, при этом новые заказы принимаются только на основе оплаты наличными.

Крупнейшей судостроит. компанией РК является Hyundai Heavy Industries, в судостроит. подразделении которой занято 10000 чел., из которых 1600 работают в конструкторских бюро. Средний возраст работающих составляет 41 год со средним опытом работы в отрасли 15 лет.

В 2000г. компания получила новые заказы на постройку 82 судов стоимостью 5,14 млрд.долл. В 2000г. она построила 59 судов на 4,27 млн.ГТ, что составило 15% мирового судостроит. рынка. По количеству заказов на новые суда и объему их строительства в 2000г. компания занимала первое место в мире.

По состоянию на июль 2001г., она имеет заказы на постройку 130 судов на 10 млн.ГТ, что обеспечивает загрузку ее мощностей на 2,5г. вперед.

Компания Hyundai Heavy Industries, является также крупнейшим в мире производителем морских дизельных двигателей, имея по ним 35% мирового рынка. Она также находится на лидирующих позициях по строительству различных морских сооружений, участвуя в 87 проектах для 30 заказчиков из различных стран мира.

Вторая по величине судостроит. компания РК Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering в 2001г. (по состоянию на авг.) получила новые заказы на постройку 36 судов на 3,1 млрд.долл., включая 10 судов для перевозки сжиженного газа, 15 танкеров и 11 контейнеровозов. По количеству заказов на суда для перевозки сжиженного газа, полученных в 2000-01гг. (16 судов), компания имеет 24% мирового рынка.

Третья судостроит. компания Samsung Heavy Industries уже имеет новые заказы на 13 судов — 6 для перевозки сжиженного газа, 4 супербольших контейнеровоза, сверхбольшой танкер для перевозки нефти и два танкера класса А-max. Общая стоимость заказов составляет около 1,5 млрд.долл. Компания обеспечена заказами на 3г. вперед. Кроме того, в марте 2001г. китайская компания China Shipping Group подписала с южнокорейской компанией письмо о намерениях на постройку 5 контейнеровозов грузоподъемностью 9000 TEU.

Указанные южнокорейские судостроит. компании являются крупнейшими в мире, занимая 1, 2 и 3 места как по объему мощностей, так и по произ-

водительности труда в расчете на один док и на одного работника. По этим важным показателям они оставили позади не только японских, но и европейских судостроителей, что обеспечивает им высокий уровень ценовой конкурентоспособности на мировых рынках.

По заявлению вице-президента компании Hyundai Heavy Industries Хан Дэ Юна, южнокорейские компании за последние три десятилетия создали такие производств. мощности и такую инфраструктуру судостроения, которые дают им возможность **строить суда по цене вдвое ниже, чем у основных японских и европейских конкурентов**, обеспечивая при этом конкурентное качество работ и высокие тех. характеристики.

Однако Ассоциация западноевропейских судостроителей, объединяющая компании 12 стран ЕС, в 2000-01гг. неоднократно выступала с заявлениями о том, что южнокорейское правительство субсидирует свою судостроит. отрасль с целью обеспечения ей высокой ценовой конкурентоспособности в борьбе за получение новых заказов на суда на мировом рынке. Именно это, как заявляет Ассоциация, позволяет южнокорейским судостроит. компаниям предлагать на мировом рынке демпинговые цены на постройку судов.

В ходе состоявшихся в 2001г. нескольких раундов переговоров между ЕС и южнокорейским правительством западноевропейцы потребовали, чтобы РК повысила свои цены на постройку восьми типов судов в среднем на 15%, однако РК, отвергая обвинения в гос. субсидировании судостроения, заявила, что в целях стабилизации рынка могла бы пойти на пятипроцентное увеличение цен на 3 типа судов среднего класса — контейнеровозы, нефтеналивные танкеры и суда для перевозки хим. продуктов. Пока стороны не пришли к какому-то компромиссному решению, и ЕС угрожает обратиться с соответствующей жалобой на РК в ВТО. Однако эксперты выражают сомнения в том, что жалоба ЕС может найти поддержку в ВТО, указывая, в частности, на то, что в самом ЕС пока нет консенсуса в этом вопросе. Ряд стран (Германия, Италия, Испания, Греция и Португалия) выступает за предоставление западноевропейским судостроителям гос. субсидий с целью поддержания их конкурентоспособности, другие (Англия, Швеция, Нидерланды и Дания) выступают против любых субсидий, третьи (Франция, Бельгия) еще не определили своей позиции.

С началом эконом. кризиса в РК портфель заказов у южнокорейских судостроителей значительно уменьшился. Это объяснялось сложностями с предоставлением инозаказчикам гарантий перво-классных банков в отношении возврата кредитов, что явилось результатом падения индекса кредитоспособности РК. В янв. 1998г., впервые за всю историю южнокорейского судостроения, объем новых заказов был равен нулю. Однако последовавшая девальвация воны и жесткая ценовая конкуренция, а также агрессивная маркетинговая стратегия южнокорейских компаний позволили увеличить портфель заказов (он составил 80% от объема прошлого года). **В окт. 1998г. имевшиеся заказы позволяли загрузить южнокорейские верфи работой на 2г.** В наиболее благоприятной ситуации оказались крупные судостроительные компании. Мелкие и средние фирмы, испытывающие трудности с получением кредитов, а также в условиях низких миро-

вых цен на суда, не смогли обеспечить себя достаточным количеством заказов.

В 1999г. ожидался рост заказов на новые суда (примерно на 10%), чему будут способствовать сильная йена и стабилизировавшийся обменный курс корейской воны. Доля южнокорейских судостроительных компаний в общемировом портфеле заказов также должна возрасти. **В 1999г. объем производства судов в РК и, соответственно, их экспорт увеличились** в среднем на 2,3% по сравнению с 1998г., достигнув в 7,5 млрд.долл.

Общее машиностроение. Несмотря на то, что в этой области в 1999г. прогнозируется увеличение объемов производства и экспорта, докризисные показатели в ближайшем будущем вряд ли будут достигнуты – низок уровень загрузки производственных мощностей, простаивает оборудование стоимостью 20 трлн.вон.

При условии, что азиатские страны сумеют в какой-то степени преодолеть кризисные явления в экономике, появится возможность увеличить в 1999г. объем экспорта продукции общего машиностроения РК до 8,9 млрд.долл., что на 3,8% больше показателей прошлого года.

Авиапром

В условиях отсутствия прир. и энергетических ресурсов руководство РК в 60-80-е выбрало такие направления в развитии промышленности, реализация которых смогла обеспечить достижение высоких результатов в кратчайшие сроки.

Поставив себе цель вывод РК из послевоенной разрухи, корейцы в своей промполитике сделали акцент на следующие приоритеты. 1. Развитие энергетики, сырьевой базы, перерабатывающей промышленности и машиностроения, освоение простейших процессов сборки промизделий, затем налаживание их лицензионного производства. Фин. средства в приоритетном порядке использовались на закупку технологий, позволяющих осуществлять копирование или имитацию необходимой продукции, что в целом предопределило формирование необходимой инфраструктуры и подготовку нацкадров для создания современного промпроизводствам. 2. **Связь закупки зарубежной техники и другой продукции с обязательной передачей технологий по ее изготовлению**, а также с участием корейских фирм в ее производстве, с тем чтобы в перспективе в макс. степени обеспечить локализацию этого производства в РК. 3. Ориентация новой продукции не только на покрытие собственных потребностей, но и на ее экспорт за рубеж.

Привлекательность развития аэрокосмической промышленности (АКП), по мнению корейцев, заключается в том, что добавочная стоимость продукции, например, в космическом и авиационном производстве составляет соответственно 51% и 44% в то время, как в полупроводниковой промышленности ее уровень равен 37%, а в автомобильной только 24%. Однако в своем стремлении к достижению столь высоких показателей корейцы были вынуждены учесть мировой опыт, который показывает, что создание АКП возможно только при движении от простого к сложному, т.е. после того, как будут налажены базовые отрасли промышленности, которые в достаточной степени сформировались в РК только в конце 80-х гг.

Достигнутые к этому времени успехи в развитии экономики и промышленности стали основа-

нием для появления у руководства РК амбициозной цели по выводу страны в начале следующего столетия по основным показателям на уровень ведущих держав мира. Такие намерения должны быть естественно подкреплены увеличением и военной мощи, одним из основных компонентов которой являются авиация и космонавтика. Все это вызвало необходимость формирования в этот период аэрокосмических программ.

Наибольший прогресс в развитии АКП был достигнут в последнее десятилетие, в течение которого среднегодовой прирост составил 20%. Руководство РК исходит из того, что если такая тенденция сохранится, то объем производства аэрокосмической промышленности в начале XXI в. превысит 6 млрд.долл. и страна к 2010г. войдет в десятку крупнейших авиационных держав мира. Отрасли АКП в 2005г. по сравнению с 1996г. достигнут показателей (в млн.долл.):

	1996г.	2005г.
Производство авиатехники	926	10500
спутников	324	1751
носителей	195	1556
Экспорт	211	6500
Стр-во назем. объектов	1102	7004

Участие в межд. сотрудничестве. В целом эту деятельность следует разделить на лицензионное производство иноавиатехники в РК, на участие в кооперации по изготовлению здесь отдельных узлов и деталей при производстве авиатехники зарубежными фирмами и сотрудничеству по разработке и производству в стране собственной авиатехники.

Компания Samsung Aerospace совместно с ам. Bell Helicopter Textron и 38 другими корейскими фирмами готовится к производству восьмиместного легкого двухмоторного многоцелевого вертолета Samsung-Bell-427 (SB-427). Этот вертолет с канадскими двигателями PW206D южнокорейской сборки способен развивать скорость 225 км/ч, отвечает, по мнению разработчиков, современным требованиям и был сертифицирован в 1998г. Производство вертолетов этого типа в различных модификациях (пассажирский, грузовой и мед.) планировалось начать с конца 1998г., общее количество в серии до 2012г. составит 1200 ед.

По кооперационным соглашениям с фирмами «Боинг», «Нортроп», «Макдонэл Дуглас», «Локхид», «Рокуэл» и другими Samsung изготавливает элементы крыльев, фюзеляжей и двигательные gondолы крупногабаритных коммерческих самолетов, а совместно с «Дженерал Моторс» занимается разработкой промгазотурбинных двигателей.

Компания Hyundai Space & Aircraft совместно с японской фирмой «Кавасаки» производит крупноузловую сборку многоцелевого вертолета ВК-117, а также изготавливает несущее крыло самолета MD-95 (США) и другие детали.

Компания Daewoo Heavy производит элементы конструкций самолета В747-400, ряд узлов вертолета В-412, компоненты фюзеляжа Donier 328 и др.

KAL принимает участие в производстве фрагментов крыла самолетов В747, 777, 737, MD-11, задействована в производстве секций фюзеляжей для самолетов А-330, А-340 и других проектах.

Корейские фирмы активно участвуют в программах модернизации ам. авиации, базирующейся в регионе. **KAL выиграла тендер на рассчитанную**

до 2001г. программу «Фалкон», которая предусматривает увеличение моторесурса ам. истребителей F-16 с 3000 до 8000 часов. В соответствии с недавним контрактом находящиеся на вооружении ВВС РК 20 вертолетов типа СН-47, а также вертолеты этого типа ВВС США в РК также пройдут необходимый ремонт и доработку на KAL в интересах продления их моторесурса.

Большое внимание корейцы уделяют также развитию наземной инфраструктуры. В г. Сачхон, вблизи сборочного комплекса Samsung, в 1997г. был построен новый аэродром для испытаний и базирования самолетов KF-16, а также ведется строительство нового столичного межд. аэропорта Инчхон (на о-вах). Ввиду возрастания роли авиаперевозок в АТР, где их уровень к 2010г., как ожидается, достигнет 400 млн.чел., корейцы выступили инициаторами создания регион. исследовательского Центра контроля авиадвижения и развертывания спутниковой Коммуникационно-навигационной системы слежения и управления воздушным движением CNS/ATM. В 1997-99 гг. будет задействована система автоматического зависящего наблюдения ADS, а к 2005г. будет завершен ввод всей системы.

Открытие нового аэропорта 29 марта 2001г. Состоялось офиц. открытие нового межд. аэропорта «Инчхон» (Incheon) на о-ве в Желтом море в 60 км. от центра Сеула. **Строительство** продолжалось с 1992г. и стало самым крупным строит. проектом за всю историю РК. Общий объем капвложений составил 8 млрд.долл., 40% из которых составляют гос. субсидии.

Южнокорейские власти всячески рекламируют открытие нового аэропорта, называя его «транспортными воротами Азии», в надежде, что он станет одним из крупнейших аэропортов мира. Один из аргументов звучит так: «Ю.К. является центр. перекрестком для 4 супердержав — США, Японии, КНР и России, что поможет аэропорту «Инчхон» стать основным транспортным узлом Азии».

Новый аэропорт поражает своими размерами и ультрасовременным оборудованием. Общая площадь составляет 12 млн.кв.м. Введены в действие две взлетно-посадочные полосы 3750 м. длиной и 60 м. шириной. Общая площадь пассажирского терминала 500 тыс.кв.м. (1066 м. длиной и 149 м. шириной). Аэропорт рассчитан на обеспечение в год 170 тыс. полетов, обслуживание 24 млн. пассажиров и перевозку 1,7 млн.т. грузов.

Запланировано продолжение строительства и введение к 2008г. в строй доп. мощностей, что сделает аэропорт одним из наиболее крупных в мире. Будут оборудованы еще две взлетно-посадочные полосы, площадь терминалов увеличится до 870 тыс.кв.м., что позволит обеспечить до 530 тыс. вылетов в год и перевезти 100 млн. пассажиров и 7 млн.т. грузов.

Осуществленный за 1 день по решению правительства перевод всех межд. рейсов из аэропорта «Кимпо» в «Инчхон» создал ряд проблем для авиакомпаний, пассажиров, автотранспортных и туристических компаний.

Аэропортный сбор для иностранцев возрос с 9 до 15 тыс.вон (12 долл.), для граждан РК он составил 25 тыс.вон (20 долл.). Плата за проезд по ведущей в аэропорт 40-километровой скоростной автомагистрали на легковой автомашине составляет 12200 вон (10 долл.). Если раньше рядовой пасса-

жир мог проехать в аэропорт «Кимпо» за 0,5 долл., то теперь миним. плата за проезд на автобусе составляет 5 долл. Семь ведущих автобусных компаний, осуществляющих доставку пассажиров, вынуждены были снизить в 2 раза число рейсов из-за взвинченных в 7 раз по сравнению с другими скоростными магистралями РК ценами за проезд. Отменены имевшиеся ранее бесплатные автобусы, перевозившие пассажиров в аэропорт от основных пятизвездочных отелей г.Сеула.

Сотрудники авиакомпаний, а также обслуживающий персонал аэропорта и рабочие строит. компаний, вынужденные ежедневно ездить на работу в новый аэропорт, требуют доп. повышения зарплаты на 300-400 долл. в качестве компенсации как за оплату проезда, так и за потерю 4-5 часов за проезд на работу и обратно.

Наличие единственной дороги, связывающей расположенный на о-ве аэропорт с материком, вызывает озабоченность в плане безопасности. Любая авария на скоростной трассе может привести к дорожно-транспортному затору. Администрация аэропорта была вынуждена создать службу по обеспечению безопасности 40-километровой скоростной магистрали, оснатив ее новейшим оборудованием по контролю за транспортом, машинами скорой помощи, эвакуаторами, вертолетом. Завершение строительства железной дороги на о-в намечено на 2005г.

Нарекания вызывает повышение цен для авиакомпаний за посадку самолетов. В среднем цена возросла на 30% по сравнению с аэропортом «Кимпо» и, в частности, для самолета «Боинг-747» составляет 2,5 тыс.долл. Возросли цены за обслуживание самолетов, аренду помещений и т.д. Сам переезд на новое место для основных авиакомпаний Kal и Asiana обошелся по 15 млн. долл.

Наиболее вероятным ответом 48 авиакомпаний, использующих новый аэропорт «Инчхон», может стать повышение цен за авиабилеты. Данное развитие событий крайне нежелательно для Ю.К. **в преддверии проведения в стране в 2002г. Кубка мира по футболу** и приезда сотен тысяч болельщиков.

Доп. неудобства для пассажиров возникли в связи с нарушением имевшихся ранее в аэропорту «Кимпо» прямых стыковок нескольких десятков внутр. рейсов с международными. Пытаясь «на ходу» как-то исправить положение, власти вынуждены были срочно ввести в новом аэропорту несколько внутр. рейсов из Пусана, хотя ранее планировалось, что «Инчхон» будет исключительно межд. аэропортом.

Новый аэропорт имеет самое современное тех. и навигационное оборудование, в нем расположены 40 ресторанов, бизнес-центр, салоны красоты, сауны. Несмотря на это, говорить о каких-либо особых удобствах для пассажиров пока рано. В первую очередь это связано с недостаточным уровнем подготовки обслуживающего персонала, сотрудников таможни, службы безопасности и т.д. Следуя корейской традиции проводить регулярную ротацию кадров, в новом аэропорту практически не осталось опытных сотрудников, что в первую очередь сказывается на оперативности работы таможни, иммиграционной службы, VIP.

КОСТА-РИКА

Ж/д сеть связывает места выращивания сельскохозяйственной продукции (в основном бананов) с портами на тихоокеанском и атлантическом побережьях и центрами по переработке этой продукции (район столицы Коста-Рики г. Сан-Хосе). Построено всего 2 ветки: от Сан-Хосе до Атлантики и от Сан-Хосе до Тихого океана.

До июня 1995г. ж/д транспортом осуществлялись пассажирские и грузоперевозки, было открыто несколько турмаршрутов.

Во время администрации Х.М.Фигереса (1994-98гг.) эксплуатация железных дорог была прекращена, поскольку ежедневные потери в этом виде перевозок составляли свыше 3 млн. колонов.

Гос. предприятие «Железные дороги Коста-Рики» (2500 служащих) преобразовано в Костариканский институт ж/д транспорта (INCOFER), имеющий 57 сотрудников, занятых в основном тех. обслуживанием подвижного состава, находящегося в стадии консервации, и ж/д путей.

Использование ж/д транспорта прекратилось из-за неумелого управления государством этим предприятием, недостатка средств для восстановления, после локальных землетрясений, некоторых участков пути, в частности, Сан-Хосе—Атлантическое побережье и недостаточными инвестициями в ремонт и замену подвижного состава.

Найден другой подход к проблеме рентабельной эксплуатации ж/д транспорта. Будет создано предприятие по эксплуатации со смешанным (гос. и частным) капиталом. INCOFER, гос. организация, подчиненная минтранспорта (изначально инвестирует 50 тыс. долл. на покупку запчастей к локомотивам и вагонам), впредь будет заниматься подвижным составом (раньше эти закупки не производились) и ремонтом путей, а АО, принявшие участие в проекте, будут инвестировать и займутся управлением и обслуживанием. По такой схеме работает единственная действующая пока ж/д ветка р.Фрио-г.Лимон, в районе Атлантического побережья страны.

В окт. 1998г. INCOFER подписал соглашение о временной концессии на ж/д ветку г.Валье де ла Эстрелья — порт Моин (провинция г.Лимон) на Атлантическом побережье (51 км. главного и 110 км. вспомогательных путей) с компанией Standard Fruit Company. Это соглашение вступило в силу 23 дек. 1998г. За 66 рабочих дней было перевезено 1 млн. ящиков бананов, что эквивалентно 1700 рейсам большегрузных автомобилей. При стоимости транспортировки 14 центов за ящик, железная дорога получила прибыль за первый месяц функционирования 36415 долл. (остаток после уплаты всех налогов и покупки 840 шт. шпал).

По аналогичной схеме будет восстановлено движение поездов по туристическим маршрутам. Представители турфирмы «ТАМ» предложили свое участие в реконструкции вагонов для целей туризма и расширении зоны действия «зеленых поездов» до Тихоокеанского побережья Коста-Рики (г.Пунтаренас). Пред. Нац. палаты по туризму М.Вентура заявил, что и сама палата, и некоторые другие фирмы, в основном из США, готовы к инвестициям в этот проект.

Правительство Испании выделило льготный кредит в 350 тыс.долл. испанской компании INECO, которая проводит работы по тех.-эконом.

обоснованию возобновления эксплуатации железных дорог Коста-Рики. Ам. фирма TDA изучает возможность принять участие в ж/д бизнесе в Коста-Рике. Не исключена возможность образования пула INECO-TDA для совместного участия в проекте. 16 нац. и инофирм с той же целью изучают информацию, соответствующее законодательство, перспективы рентабельности. В конечном итоге 3 из них смогут участвовать в концессии.

Возможные капвложения в модернизацию атлантического сектора дороги составят 6-7 млн. долл. Примерно столько же потребуются для тихоокеанского сектора. При этом 80% инвестиций — это замена нынешнего изношенного парка подвижного состава: узкоколейных (1000 мм.) электропоездов производства компании «Дженерал Электрик» (GE) и вагонов. Сам факт наличия опыта эксплуатации электропоездов GE и большого количества запчастей к ним дает ам. компаниям большие шансы на победу в конкурсе.

Имеется в наличии и квалифицированный обслуживающий персонал из числа бывших сотрудников «Железных дорог Коста-Рики».

Причины, по которым назрела необходимость возобновления ж/д перевозок, следующие. Дорожная сеть Сан-Хосе и всей Коста-Рики не приспособлена для такого количества циркулирующих здесь грузовых фургонов (в основном, с бананами), поэтому дорожное покрытие изнашивается очень быстро. Кроме того, автоперевозки обходятся значительно дороже ж/д. От выхлопных газов грузовиков страдает экология, особенно в городах, часто возникают «пробки» на дорогах. Автотранспорт обходится дороже — наем одного фургона на 20 т. стоит в среднем 250 долл. Один ж/д состав с грузом бананов эквивалентен 8 большегрузным автомобилям.

КОТ-ДИВУАР

Морпорты

Кот-д'Ивуар располагает двумя крупными глубокowodными морскими портами: Абиджан (основной) и Сан-Педро. Порты занимают важное место в существующей инфраструктуре РКИ и полностью удовлетворяют потребности страны во внешнеторговом обмене с другими государствами.

Морской порт Абиджан является **крупнейшим в Западной Африке**. Он обеспечивает 50% от всего обмена морских перевозок в этом регионе африканского континента (Дакар — 25%, Ломе — 20%, Котону — 5%). Порт построен в 1950 г. на западном побережье полуострова Гран-Басам и примыкающей к нему акватории лагуны Эбрие, соединенной с водами Гвинейского залива морским каналом Вриди, длиной 2,7 км. и шириной 370 м., строительство которого было завершено в 1950 г.

Порт Абиджан является госпредприятием с капиталом 20 млрд.фр.КФА и штатом более 11 тыс.чел.; имеются представительства порта в Мали, Буркина Фасо, Франции, Бельгии и ЮАР. Портом управляет административный совет из 6 чел., возглавляемый гендиректором А.Абуадже (назначен в сент. 1998 г.). Наиболее крупной ивуарской госорганизацией, занимающейся вопросами морского судоходства, является «Сосьетэ ивуарен де транспор маритим» обеспечивает 40% все-

го внешнеторгового морского грузооборота Кот-д'Ивуара. Кроме того, морские торговые перевозки осуществляет частная ивуарская компания «Сосьетэ ивуарьен де навигасьон маритим».

Руководству порта удается поддерживать его конкурентоспособность на достаточно высоком уровне и обеспечивать поступательное увеличение ежегодного объема грузооборота, что позволило занять ведущее положение по уровню грузоперевозок среди портов Зап. Африки. С 14 млн.т. в 1997 г. общий грузооборот порта повысился в 1998 г. до 15,2 млн.т. (+8,2%). Общий объем грузооборота со странами африканского континента составил в 1997 г. 5,5 млн.т., с Америкой – 1,7 млн.т., с ЮВА – 1,1 млн.т. и Европой – 5,3 млн.т. При этом наиболее крупными торговыми партнерами для ивуарцев в 1997 г. были: Нигерия (3,3 млн.т. грузов), Франция (1,6 млн.т.), Испания (726 тыс.т.), США (656 тыс.т.) и Голландия (623 тыс.т.).

Основными экспортными грузами, отправляемыми РКИ через порт Абиджан, в 1998 г. являлись: **хлопок** (380 тыс.т.), **кофе** (202 тыс.т.), **какао** (715 тыс.т.), **лес** (344 тыс.т.), **бананы** (217 тыс.т.), **ананасы** (166 тыс.т.), **пальмовое масло** (50,6 тыс.т.) и **каучук** (61 тыс.т.). Импортируются через порт сырая нефть (4,2 млн.т.), удобрения, рис (605 тыс.т.) и продовольствие.

Через порт Абиджан поступают также транзитные грузы (1998 г. – 1 млн.т.) в отдаленные от побережья страны Африки – Буркина-Фасо (47,6%), Мали (29,9%), Нигер (12,6%) и другие западноафриканские государства. В 1998 г. объем импортно-экспортных операций порта в направлении этих стран увеличился на 30,7%. Преобладающую часть в транзитных грузах составляют импортируемые товары (70%), из которых доминируют рис, удобрения, химпродукты, промоборудование.

Наряду с внешнеторговыми потоками порт обеспечивает национальные суда, перевозящие грузы по лагунным маршрутам вглубь РКИ (до 400 тыс.т. в год). В 1998 г. в порт зашло 7,2 тыс. судов (в 1997 г. – 6,7 тыс.). Одновременно он может принять 60 судов различного класса. Порт разделен на зоны: торговую, рыболовную, военную, нефтяную и лесопогрузочную.

Торговая зона порта наиболее обширна: площадь водной поверхности свыше 1000 га при максимальных глубинах 15–20 м. Зона разделена на 3 сектора и 34 причала. Общая длина причальной линии торговой зоны – около 3,5 км. (общая длина причалов порта – 6 км.). На ее сухопутной части расположено 20 складов (по 6 тыс.кв.м. каждый) различного назначения, склады ГСМ, мастерские мелкого ремонта, здания административных, таможенных, лоцманских и других портовых служб.

В торговом секторе порта функционирует контейнерный терминал. Он оснащен 5 причалами длиной 960 м., 2 контейнерными кранами грузоподъемностью 40 т. каждый и рельсовыми путями. Терминал имеет автоматизированную информационную систему учета и обработки контейнеров с выходом на международные линии связи, позволяющую осуществлять обмен данными со многими портами мира. Торговая зона включает также две автомобильные стоянки: для разгрузки подержанных автомобилей (1,6 га) и для парковки грузовиков-контейнеровозов (4,6 га). Количество импортируемых автомобилей в 1998 г. составило 34,2 тыс.шт.

Рыбная зона порта занимает 28 тыс.кв.м. и имеет причал длиной 1 тыс.м. (210 м. с глубиной у пирса 5 м., 615 м. – 7 м. и 225 м. – до 11,5 м.), оборудованный техническими средствами для приема и первичной сортировки рыбы, морозильниками и хранилищами.

В северной зоне порта расположена лесопогрузочная гавань (45 тыс.кв.м.) и судоремонтный завод «Карена», имеющий 3 дока (600 т., 2,4 тыс.т. и 10 тыс.т.).

Территория нефтяной зоны порта примыкает к восточному берегу канала Вриди, который на этом участке оснащен 3 причалами для приема нефтяных танкеров, а также заправочными терминалами. Зона располагает оборудованием для перекачки нефтепродуктов, емкостями и железнодорожными цистернами для их хранения и перевозки по рельсовым путям на НПЗ в портовой части Абиджана.

Военная зона порта находится в южной оконечности залива Банко. В ней расположен пункт базирования ВМС Локоджоро, оборудованный причалами и стоянками для малотоннажных патрульных катеров.

В связи с перегруженностью порта планируется увеличить его пропускную способность за счет строительства портовых сооружений в военной зоне (р-н Локоджоро). На эти цели правительством РКИ получен от МВФ кредит в 150 млн.долл. на 20 лет. Планируется строительство новых причалов, площадей для складирования контейнеров и импортных автомобилей, подведение ж/д путей к складам торговой зоны, расширение причалов контейнерного терминала, а также увеличению общих причальных глубин порта. Основные работы будет проводить английская компания TCI.

Порт Сан-Педро расположен в 350 км. западнее г.Абиджана в удобной бухте, защищенной от Гвинейского залива естественным молотом. Порт введен в эксплуатацию в 1971 г.; строительство осуществляли французские, западногерманские и итальянские фирмы. Сооружение порта обошлось в 11,5 млрд.фр.КФА. Штат сотрудников порта – 400 чел.

Порт занимает акваторию в 60 га, через которую проложен фарватер длиной 650 м., шириной 150 м., глубиной 12,5 м., соединяющий бухту с водами открытого океана.

В порту Сан-Педро имеется 5 основных и 5 элементарных причалов протяженностью 585 м., многоцелевая пристань на 405 м., а также 4 небольших пристани длиной по 160 м. каждая, для вывоза древесины. Порт располагает, 5 якорными стоянками для большегрузных судов и несколькими постами для небольших судов, совершающих каботажные рейсы между Сан-Педро и Абиджаном. Глубина на якорных стоянках и у причальных стенок достигает 11–12 м. Сухопутная часть порта занимает 70 тыс.кв.м. На ней размещены склады ГСМ, крытые склады (13,8 тыс.кв.м.), ремонтные мастерские, здания административных, таможенных и других портовых служб.

Через порт Сан-Педро РКИ направляет на экспорт лес, кофе, какао, пальмовое масло, хлопок и каучук. Ежегодный оборот порта составил в 1998 г. 1 млн.т., что на 4% выше показателей предыдущего года. Преобладает объем экспортных операций – 77% от общего объема перевозок. Увеличение грузооборота в 1998 г. произошло в основном за

счет импорта (+14%), в то время как экспорт через порт Сан-Педро по сравнению с предыдущим годом увеличился только на 0,6%.

С 1995 г. в порту ведутся работы по его расширению. Благодаря финансовой поддержке Японии осуществляется строительство новой пристани длиной 800 м. и грузового причала, а также закончено в 1997 г. строительство дополнительного рыбного причала. Предусматривается до 2000 г. совершенствование подъездных путей и оснащение дополнительным оборудованием действующих сооружений. Запланированные мероприятия позволят увеличить объемы проходящих через порт грузов до 2 млн. т.

После ввода в эксплуатацию порта Сан-Педро небольшие мелководные порты Сасандра, Гран-Береби и Табу, расположенные в западной части ивуарского побережья, практически перестали функционировать и используются только местными рыбаками и торговцами.

Порты Абиджан и Сан-Педро оснащены системой навигационных светомаяков и радиотехническим оборудованием слежения за морской обстановкой в зоне территориальных вод. Оба порта пригодны для захода в них торговых судов всех классов. Порт Абиджан используется также экипажами боевых кораблей ВМС Франции, США и Великобритании. В 1997-98 г.г. в порт осуществили заходы 15 боевых кораблей западных стран. **В 1998 г. в Абиджан зашло 60 судов под российским флагом**, занимающихся как правило грузовыми перевозками. Довольно часто в порты Кот-д'Ивуара заходят иностранные суда с экипажами, полностью или частично состоящими из российских граждан.

КУБА

Транспорт-2000

В 2000г. произошел рост перевозок пассажиров до 754 млн. чел. против 539 млн. чел. в 1999г. На долю автобусных перевозок, как и в пред.г., приходилось более 90% пассажирских перевозок страны.

В 2000г. продолжал пополняться парк автобусов для интуристов, а также парк такси и бюро по сдаче легковых автомобилей в аренду с оплатой в долл.

На таких условиях работают такие крупные кубинские предприятия как «Транстур» (имеющие 500 автомобилей и 50 автобусов «Вольво Парадисо») — на него приходится более 50% туристических автоперевозок. «Панатакси» — эксплуатирующее 256 автомобилей и 23 микроавтобуса, действуют также другие аналогичные предприятия «Гаванатранс», «Панатос», «Гранкар», «Рекс» и т.д.

Тяжелое положение сохранялось в перевозках пассажиров на ж/д транспорте, который при крайне незначит. финансировании должен, по возможности, компенсировать сокращение после 1990г. автобусных перевозок. Начиная с 1990г., доля пассажирских перевозок на ж/д транспорте в общем объеме пассажироперевозок увеличилась с 1% до 4% а в пас/км — с 12% до 22%.

Крайне незначит. (менее 500 тыс. пассажиров) оставались каботажные пассажирские морские перевозки.

С учетом роста интуризма большое внимание уделяется развитию авиаперевозок. Продолжает-

ся строительство и реконструкция аэропортов. Активно ведется строительство аэропорта в Кайо-Коко — новом туристическом центре Кубы; аэропорт с взлетно-посадочной полосой длиной 2800 м. войдет в эксплуатацию в начале 2002г. Он предназначен для ежегодного обслуживания 1,2 млн. пассажиров и должен обеспечить прием всех типов авиалайнеров.

С учетом требований межд. авиаорганизаций, Куба в 2000г. активизировала работу по созданию единой системы управления воздушным движением и совершенствования посадочных систем аэропортов на общую сумму 30 млн. долл. В этой работе задействованы рос. (ВО «Машиноэкспорт») и канадские фирмы. Имеются обязательства Кубы о начале работы этой системы в 2001г.

Кубинский институт гражд. авиации опубликовал в 2000г. планы работы гражд. авиации, включающие приобретение (на условиях аренды или на условиях предоставления долгосрочных кредитов) широкофюзеляжных самолетов у ведущих зап. компаний.

Продолжается постепенное вытеснение самолетов рос. производства с кубинского рынка, если раньше они составляли около 90% парка, то сейчас перевозки на них сократились до 50% за счет замещения самолетами А-320 и ДС-10, эксплуатируемых на условиях лизинга и приобретения на кредитных условиях бывших в эксплуатации самолетов АТР-42 — 6 ед.

Количество эксплуатирующихся в кубинских авиакомпаниях рос. самолетов сокращается, что связано, в основном, с выработкой ресурсов: так количество ИЛ-62 в эксплуатации сократилось за 2г. с 10 до 6 ед., ТУ-154 — с 6 до 3 ед. — из них 2 ед. уже куплены рос. фирмами (т.е. на начало 2000г. остался в эксплуатации 1 — ТУ-154м), 2 самолета ЯК-42, также имеется 1 самолет ИЛ-76, продолжают эксплуатироваться 6 самолетов ЯК-40, 14 АН-24 РВ и АН-26, около 20 вертолетов МИ-8 и МИ-17.

Данные по авиаперевозкам в 2000г. на 10% превысили уровень 1999г. — и составили 1800 млн. чел., из них примерно 900 тыс. пассажиров — на межд. линиях (рост 1%). Отмечается, что 25% всех интуристов обслуживается основной кубинской авиакомпанией «Кубана де Авиасьон». Всего на Кубу выполняют полеты 52 авиакомпании различных стран. Внутр. перевозки остались на уровне 1999г. и составили около 1 млн. пассажиров.

Железные дороги Кубы, на которые приходится 10% общего грузооборота, не выполнили план перевозки грузов. Из-за недостаточного финансирования железные дороги страны испытывают острую необходимость в обновлении подвижного состава, поставках запчастей, а также ремонте путей. Значит. часть подвижного состава составляют тепловозы и вагоны рос. производства, ежегодные закупки для них запчастей составляют более 2 млн. долл. В 2000г. заключен контракт с Францией на покупку 36 пассажирских вагонов с кондиционированием.

Общая протяженность ж/д линий составляет на Кубе 11000 км., из них 10000 км. — с нормальной колеи и 800 км. — узкоколейные.

На долю автотранспорта приходится 75% всех перевозок грузов. Парк грузовых автомобилей составляет 60 тыс. единиц. Из-за тяжелого фин. по-

ложения крупных закупок этого типа автомобилей средней и большой грузоподъемности не производится.

Также практически не строятся новые автодороги, их протяженность с асфальтовым покрытием составляет 12 тыс. км. В последние годы несколько увеличились работы по ремонту автодорог. С учетом большой концентрации перевозок грузов в руках государства, в стране проводятся мероприятия по повышению эффективности автоперевозок, в первую очередь, за счет более полной загрузки и недопущения порожних пробегов.

В 2000г. продолжался рост морских перевозок, однако их объем не превышает 60% от уровня 1990г., когда они составили 11 млн.т., а по грузообороту — менее 35%. Данные о морских перевозках в 2000г. составили 5,4 млн.т. Грузооборот морского транспорта составляет около 80% общего грузооборота Кубы.

Дедвейт кубинского флота в 1999г. по офици. публикациям составлял 1,2 млн.т..

Структура торг. флота Кубы в 2000г. не изменилась — ее основой является Ассоциация судовладельцев Кубы (ANTARES), в которую входит 13 предприятий, из них 6 являются владельцами судов и осуществляют перевозки. Остальные входящие в ANTARES предприятия занимаются вопросами агентского обслуживания грузов, тамож. вопросами, инспекцией судов, обеспечением судов во время стоянки всем необходимым и другими коммерческими вопросами.

Судовые компании эксплуатируют около 100 судов и формально не имеют прямого гос. подчинения, что позволяет им легче решать вопросы заходов в иностр. порты и избежания возможных задержаний судов. Действуют следующие судоходные компании: Maramerica — небольшие суда дедвейтом до 5000 т., работающие в регионе и занятые каботажными перевозками (15 ед.); Poseidon — крупные морские суда для обслуживания протяженных линий с большими потоками грузов (16 ед.); Friomar — рефрижераторные суда (12 ед.); Nectus Rifer — рефрижераторные суда, ранее принадлежавшие рыболовному флоту Кубы. В частности, эти суда возят бананы из портов Центральноам. государств в Санкт-Петербург (16 ед.); Petrocost — танкерный флот 255 тыс.т. дедвейтом, из них суда дедвейтом 155 тыс.т. заняты каботажными перевозками топлива, а дедвейтом 100 тыс.т. — внешнеторг. перевозками; Coral container — формально частное парокходство, укомплектованное контейнеровозами (10 ед.). 5 из них имеют контейнерную вместимость 868 ед., а остальные 400-500 ед. Успешно эксплуатируется контейнерный терминал в порту Гаваны. Куба имеет около 45000 морских контейнеров, причем их количество ежегодно увеличивается на 3-5%.

При минтрансе Кубы, к которому до 1997г. относился торг. флот, остались Empresa de navigation Caribe — с мелкими судами для транспортировки грузов на о-ва Карибского бассейна (2 ед.). Это министерство занимается также всем портовым хозяйством Кубы.

Имеются также судовые компании отдельных негос. корпораций: Melfimarin — корпорации Cimex; Naviera Cubalse — корпорации Cubalse. Указанные две компании не имеют собств. судов, а фрахтуют суда, принадлежащие парокходствам других стран.

Крупными кубинскими фрахтовыми компаниями являются: Trancitariocargo, Cuflet chartering.

Кубинское руководство придает большое значение увеличению доли кубинских судов в перевозках основных грузов. В 2000г. было объявлено, что парокходство Petrocost обеспечило 100% каботажных перевозок нефти и нефтепродуктов и 40% общих перевозок этих товаров. Перевозки сахара-сырца кубинским флотом, остались на уровне 500 тыс. т. или 20% от общего объема перевозок данного товара. Рефрижераторный флот Кубы обеспечивает транспортировку до 40% цитрусовых соков и концентратов.

За 3г. закуплено 16 судов общим дедвейтом 375,4 тыс. т. С учетом списания за этот период судов, общий дедвейт кубинского флота увеличился только на 10 тыс. т. Планируется приобретение судов для перевозки навалочных грузов. В последние годы Россия не предлагает судов своего производства для оснащения кубинского флота и **рос. суда фактически не участвуют в транспортном обеспечении рос.-кубинского товарооборота.**

В стране имеется и создается достаточно развитая инфраструктура портового хозяйства. Так, **Гаванский контейнерный терминал является одним из самых современных в Лат. Америке.** Длина швартовой линии составляет 300 м., что достаточно для двух судов на 1200 контейнеров каждое. Их обслуживает кран Portainer мощностью 35 т., и теоретической производительностью 30 движений в час, переносящий 27 контейнеров. А также подвижной кран мощностью 52 т. и производительностью 24 движений в час, переносящий 22 контейнера. Имеется также шесть Straddle Carrier — машин для складирования на открытых площадках и для загрузки и разгрузки грузовиков, мощные автопогрузчики и тягачи для внутр. передвижения. Показатели работы терминала превышают производительность крупных европейских терминалов и терминала на Багамских о-вах, оснащенного самым современным в мире оборудованием. За период с янв. по авг. 2000г. через терминал было пропущено 180 тыс. по 20 и 40 футов (48% роста по сравнению с этим же периодом 1999г.).

Транспорт-1999

Морфлот. С 1997г. морские грузоперевозки находятся в ведении минрыбпрома. При министерстве создана «Ассоциация кубинских парокходств» («Антарес»), занимающаяся всеми проблемами, связанными с обновлением грузового флота, ремонтом судов, с морскими грузопотоками, осуществляемыми кубинскими судами и экипажами. «Антарес» также следит за соблюдением мировых стандартов и норм в области навигации, защиты окружающей среды, страхования судов и морских грузов.

«Антарес» объединяет 13 организаций, являющихся формально самостоят. юр. лицами, из них 6 парокходств и 7 экспедиторских, посреднических компаний, а также компаний по подготовке квалифицированных кадров для судовых команд и их найму на кубинские и иностр. суда.

В структуру «Антарес» входит парокходство «Мар Америка», владеющее 15 небольшими судами многоцелевого назначения общим дедвейтом до 5 тыс.метр.т. Это парокходство в основном осуществляет каботажные грузоперевозки между карибскими, центрально- и южноам. странами.

Крупной компанией является пароходство «Посейдон», располагающее 16 судами, рассчитанными на транспортировку сыпучих продуктов, грузов общего назначения на большие расстояния. На это пароходство приходится значит. количество перевозок из **С.-Петербурга** на Кубу.

Пароходство «Фриомар» эксплуатирует 12 судов-рефрижераторов для замороженных продуктов, многоцелевых судов с трюмом для охлажденных продуктов, в т.ч. фруктов и овощей, а также сухогрузы. У пароходства «Нестис Рифер» имеется 16 рефрижераторов, перевозящих фрукты из Центр. Америки в Европу. Пароходная компания «Петрокост», обеспечивающая перевозку жидких и сыпучих грузов как на нац., так и межд. линиях, имеет суда, с общим дедвейтом 255 тыс.т. Из них 90 тыс.т. приходится на танкеры. Пароходство «Каримар» располагает контейнеровозами для каботажных перевозок.

У отдельных коммерческих структур также есть свои судовые компании, которые фрахтуют суда в других странах АО «Симекс» (компания «Мелфимарин») и АО «Кубальсе» («Навьера «Кубальсе»).

В области фрахта судов работают две кубинские компании «Транскарго» и «Кифлет Чартеринг». В функции агентства «Ахемарка» входит набор квалифицированных кадров для судов. Оно имеет свой центр на учебном корабле «Хосе Марти», где разрабатывают современные программы обучения в соответствии с соглашениями по морскому праву для подготовки моряков для службы на судах всех видов. «Гинчо Круинд Адженси» занимается контрактованием персонала для торгового флота, туристических яхт и судовых ремонтных бригад.

Куба обладает торговыми судами, дедвейт которых составляет 1,2 млн.т. За последние три года было закуплено 16 новых судов: танкеров, сухогрузов, рефрижераторов, контейнеровозов, дедвейтом 375 тыс.т. Одновременно были списаны старые мелкие суда. В итоге дедвейт увеличился на 10 тыс.т. Несмотря на некоторый спад активности в сфере межд. фрахта, в 1999г. доход от деятельности кубинского торг. флота составил 22,6 млн.долл.

Грузооборот кубинских портов оценивается в 10 млн.т., а объем межд. грузоперевозок кубинского флота в 3 млн.т., из которых 20% приходится на грузы, перевозимые между **Россией** и Кубой в основном кубинскими судами. Минрыбпром Кубы заинтересовано в увеличении перевозок между Россией и Кубой. С целью проработки этого вопроса на май 2000г. планировалась поездка вице-президента пароходства «Посейдон» Ж.Оризонго в Россию.

Организация двусторонних перевозок, по мнению кубинской стороны, несовершенна. Более 60 рос. фирм, поставляющих свою продукцию на Кубу, несут потери от многодневного ожидания судна, идущего на Кубу, что ведет к удорожанию стоимости поставок. Кубинские суда, как правило, плавающие под флагами Кипра, Белиза, Мальты, Панамы, лишаются преференциального режима в рос. портах. Ожидающие разгрузки в порту Новороссийска сухогрузы по разным причинам простаивают около месяца, что также влечет мат. убытки. Для усовершенствования перевозок Куба создала СП с рядом стран.

Воздушный транспорт. Как и другие отрасли народного хозяйства, претерпел существенные из-

менения, главными из которых являются введение элементов самоуправления и самофинансирования, что во многом позволило обеспечивать поставки запчастей и горючего для воздушной и наземной техники, и даже постепенно осуществлять модернизацию авиапарка. Учитывая благоприятное воздействие туризма на экономику острова, ставшего главным источником поступления инвалюты, резко возросла роль кубинского гражд. авиации, обслуживающей межд. авиарейсы. **25% всех туристов, прибывающих на остров, пользуются услугами кубинских авиакомпаний.** Созданы новые специализированные компании (в частности, «Аэрокаррибизэн»), разработаны планы адаптации межд. аэропортов к мировым стандартам, построены новые аэропорты в Камагуэе, Ольгине, на Кайо-Ларго. В столичном межд. аэропорту им. Х.Марти создается новая система контроля за воздушными перевозками.

В 2000г. в стране действовали 2 основные нац. авиакомпании, обеспечивающие внешние и внутренние перевозки пассажиров и грузов — «Кубана-де-Авиасьон» и «Аэрокаррибизэн». Линии «Кубана-де-Авиасьон» (обслуживает 20% всех пассажирских авиаперевозок) связывают Кубу со странами Европы и Америки (Канада, Испания, Португалия, Италия, Франция, Великобритания, Швейцария, Германия, Дания, Мексика, Гватемала, Коста-Рика, Панама, Венесуэла, Колумбия, Эквадор, Перу, Чили, Аргентина, Уругвай, Бразилия), государствами Карибского бассейна. В Россию полеты осуществляются совместно с рос. компанией «Аэрофлот». Кроме этого, «Кубана-де-Авиасьон» обеспечивает перевозки внутри страны (Нуэва Херона, Кайо-Ларго, Варадеро, Сьего-де-Авила, Камагуэй, Лас-Тунас, Ольгин, Баямо, Мансанилья, Моа, Баракоа, Сантьяго-де-Куба, Гуантанамо). Основные самолеты компании: Ан-24, Як-42, А-320, Ил-62, Ту-154.

«Аэрокаррибизэн» перевозит пассажиров в рамках Центр. Америки и Карибского бассейна: Никарагуа, Белиз (чартерные рейсы), Гаити, Доминиканская Республика. Внутри страны самолеты компании летают в г.г.Сантьяго-де-Куба, Ольгин, Баракоа, Тринидад, Варадеро, на Кайо-Ларго. Авиапарк «Аэрокаррибизэн» включает самолеты итал.-франц. сборки АТР-42 (43 места).

Власти придают важное значение совершенствованию действующих межд. аэропортов, которые обслуживают в год до 5 млн. пассажиров (4 млн. — иностранцы, 1 млн. — кубинцы). Вторым по значимости в стране является межд. аэропорт им. Х.Гуальберто Гомеса (открыт в 1989г.) в Варадеро. Его ВПП длиной 3,5 тыс.м. и шириной 45 м. способна обеспечивать взлет и посадку всех типов самолетов. Аэропорт способен обслуживать до 1,2 тыс. пассажиров в час. Оснащен современным навигационным оборудованием, системой подсветки ВПП. Службы аэропорта подчиняются кубинской компании «Эмпреса Кубана де Аэропуэртос и Сервиснос Аэронаутикос». Там же расположено управление «Запад-Восток» этой организации, которое осуществляет руководство аэропортами г.г.Сьенфуэгоса, Санта-Клары и Кайо Лас-Брухас. Аэропорт является высокорентабельным (в 1999г. его коммерческие доходы составили 27,3 млн.долл., число пассажиров — 1,1 млн.чел.). Руководство аэропорта планирует обслуживать до 11 млн. пассажиров в год.

Имеются планы строительства еще одной ВПП межд. стандарта в аэропорту г. Сьенфуэгос (учитывая развитие туризма в этом районе страны), а также по расширению действующего аэропорта г. Санта-Клара.

Кроме туризма и внутренних перевозок авиация активно используется в с/х секторе. На Кубе действует Центр повышения квалификации работников воздушного транспорта, усовершенствована Авиатех. школа.

Финансовые проблемы отрасли отчасти решаются путем привлечения иноинвестиций (строительство гаванского межд. аэропорта им. Х. Марти осуществлялось с участием канадского капитала). Заключены соглашения с испанской фирмой «Аэропуэрто Эспаньолес и Навегасьон Аэреа» о совместном управлении новым межд. аэропортом на Кайо-Коко, который строится с участием испанских инвесторов.

Указывая на основные проблемы развития воздушного транспорта в стране, кубинские специалисты отмечают невозможность приобретения в США запчастей для авиаоборудования (10% используемой аппаратуры было произведено в США), а также самолетов среднего и дальнего радиусов действия.

Аэропорт г. Гаваны им. Хосе Марти. Был открыт в 1929 г. Он является старейшим в Лат. Америке и за время своего существования неоднократно модернизировался. Имеется 5 терминалов: на первом обслуживаются внутренние авиарейсы; на втором – рейсы на США; третий, введенный в эксплуатацию 1 апр. 1998 г., обслуживает рейсы на Лат. Америку и Европу, в т.ч. Россию; четвертый – грузоперевозки, и пятый обслуживает рейсы в страны Центр. Америки и Карибского бассейна, которые осуществляет совместная кубино-латиноам. компания «Аэрокарибиэн».

Основная часть межд. авиарейсов обслуживается на третьем терминале, который может принимать до 1500 пассажиров одновременно. От здания терминала к самолетам подводятся гибкие телескопические коридоры, с помощью которых могут обслуживаться до 8 самолетов и еще два – с дальних позиций с помощью автобусов. Пропускная способность терминала – 3 млн. пассажиров в год.

Терминал связан с городом сетью достаточно хороших автодорог. Путь на автомобиле до центра города (23 км.) занимает не более 20 минут. Общественный пассажирский транспорт этот терминал не обслуживает, но круглосуточно имеется возможность аренды автомобилей или заказа такси. Непосредственно у здания терминала имеется платная автостоянка, рассчитанная на 750 автомобилей. Стоимость первого часа парковки – 90 центов. Каждый последующий час – 50 центов.

С вводом в эксплуатацию нового здания в 3 раза увеличилось число стоек для регистрации пассажиров по сравнению со старым терминалом № 1, в 2 раза – постов паспортного контроля и в 1,5 раза – пропускная способность постов тамож. досмотра. Расширен набор услуг пассажирам. Цены на товары в магазинах «свободной зоны» практически сравнялись с ценами в городе, введена плата за пользование тележкой в зале прилета (1 долл.).

Прибывший в Гавану пассажир заполняет карточку иммиграционного контроля, в которой помимо фамилии, даты, места рождения и граждан-

ства указывается принимающая кубинская организация, адрес проживания на Кубе и домашний адрес. Первый экземпляр карточки остается на иммиграционном контроле, а второй хранится у пассажира и предъявляется при выезде. При въезде и выезде из страны кубинская таможня производит тщательный тамож. досмотр всего багажа.

Прибывающие на Кубу могут бесплатно ввезти товары общей стоимостью не более 200 долл. при условии, что они не предназначены для коммерческой деятельности. Можно бесплатно ввозить также предметы личной гигиены, одежду и обувь «в разумных количествах», до 200 шт. сигарет, до 3 л. спиртных напитков и до 10 кг. медикаментов.

Запрещен или ограничен беспошлинный ввоз ряда товаров ширпотреба. Сюда отнесены некоторые электробытовые приборы (утюги, электрочайники, электроводонагреватели, тостеры, фритюрницы, микроволновки, телевизоры, видеоманитофоны, холодильники, вентиляторы, кондиционеры, электроплиты, а также компьютеры, лампы и моторы к велосипедам, мотоциклам, автотехника и др.). При ввозе таких предметов физ. лицами они облагаются налогом в 100% и более от стоимости товара, которую определяют сотрудники таможи. При этом ноутбуки и видеокамеры считаются предметами личного пользования и ввозятся беспрепятственно. Если подпадающие под ограничения предметы ввозит сотрудник аккредитованной на Кубе дипмиссии, он освобождается от тамож. сборов и пошлин. Однако воспользоваться этим правом он сможет только после аккредитации при МИД Кубы и оформлении соответствующего документа (франкисии), на что уходит как минимум 2 недели.

Спец. разрешения требуют радиостанции и другое оборудование для радиосвязи, некоторые виды флоры и фауны и лекарства из натур. сырья.

Санконтролю (в зависимости от страны происхождения) или изъятию подлежат большинство ввозимых продуктов питания, все виды сырых овощей и фруктов рос. происхождения. Изымаются все виды колбас и мясных изделий, за исключением консервов и продуктов в вакуумной упаковке. Исключения для дипломатов не делается.

При выезде из страны с пассажиров взимается аэропортовый сбор в 20 долл. При невозможности или отказе от оплаты аэропортового сбора пассажир может быть снят с рейса или депортирован со всеми вытекающими последствиями. Аккредитованные при МИД Кубы сотрудники дипмиссий, имеющие соответствующие удостоверения, от уплаты сбора освобождаются.

Разрешается вывозить до 3 л. спиртного, до 50 шт. сигар без предъявления чека и с предъявлением такового на 1200 долл. Имеются ограничения на вывоз медикаментов.

Запрещены к вывозу произведения изобразит. искусства, написанные до 1960 г., мебель, ювелирные и печатные изделия старше 50 лет, старинные музыкальные инструменты и т.д., а в последнее время тамож. органы стали требовать разрешения на вывоз картин, купленных на рынке. Запрещен вывоз большинства живых и препарированных животных, в т.ч. чучел редких видов крокодилов и всех видов черепах. Спец. разрешения министерства окружающей среды требуется также для вывоза кораллов и морских ракушек. Имеются ограничения на ввоз и вывоз драгоценностей и налич-

ной валюты; запрещен вывоз нац. кубинской валюты более 20 песо.

Качество обслуживания пассажиров в гаванском аэропорту за последнее время улучшилось. Через Гавану прибывает основная часть туристов, посещающих страну (1,5 млн. в 1999г.).

ЛАТВИЯ

Морпорты

Итоги 2000г. В окт. 2000г. латв.-рос. СП «Северстальлат» (совместно с местной Vairogs-M) выиграло аукцион по покупке Рижского вагоностроит. завода, предложив за предприятие 2,3 млн. долл. Фактическим владельцем завода стал **Череповецкий метзавод «Северсталь»**, который намерен производить металлоконструкции и восстановить вагоностроение, а также производство и ремонт трамваев.

В 2000г. рос. ФПГ «Росвагонмаш» не удалось получить контрольный пакет акций Рижского электромашиностроит. завода, выпускающего энергосиловые установки для электропоездов, которые десятилетия эксплуатируются в России и других странах СНГ. Трудности возникли с получением разрешения на перевод капитала из России в Латвию со стороны минэкономразвития и ЦБ России.

Концерну «Газпром» удалось укрепить свое положение в компании Latvijas gaze путем доведения своей доли до 25+1% акций.

В 2000г. проводились предварит. переговоры по покупке гос. доли акций крупнейшего в Балтии нефтетерминала Ventspils Nafta. Государству принадлежит 43,62% акций, из них 5% до 1 июля 2003г. зарезервированы для продажи крупнейшему частному акционеру – АО Latvijas Nafta tranzits. В этой связи потенциальному инвестору предлагается 38,62% акций. Рос. компания «Лукойл» заинтересована в покупке акций Ventspils Nafta, если пакет будет контрольным – не менее 51% акций, чтобы влиять на деятельность терминала и его тарифную политику. Переговоры будут продолжены с усилением позиции рос. стороны после пуска в эксплуатацию нефтерминала в Приморске (Ленинградская обл.), намеченного на конец 2001г.

По информации Латв. агентства приватизации, по состоянию на 1 янв. 2001г., на балансе агентства числятся 53 неприватизированных госпредприятия, где основная стоимостная доля (около 80%) приходится на Латв. морское пароходство (Latvijas kugnieciba), Ventspils Nafta, Lattelekom, и Latvenergo.

Эконом. развитие страны во многом определяет ее транспортная отрасль, услуги которой, наряду с услугами банков и торговли, практически определяют формирование ВВП Латвии.

Прогнозируя усиление конкуренции в регионе между альтернативными транспортными маршрутами и значительное перераспределение рос. экспортных потоков в пользу портов России, Латвия ищет возможности повышения привлекательности своего транзитного коридора, а также диверсификации проходящих по нему грузов и привлечения их доп. объемов. Наиболее активно в этом плане работает Вентспилсский порт и сложившаяся на его базе влиятельная эконом. группа. В качестве кардинального решения вопроса загрузки

расположенного в Вентспилсе терминала, обслуживающего до 15% рос. нефтеэкспорта, лидеры «вентспилской группы» продолжают рассматривать строительство к нему нового нефтепровода (проект «Зап. трубопроводная система»). Чтобы обеспечить рентабельность проекта прорабатывается возможность транспортировки по латв. нефтетранзитному коридору нефти из Казахстана.

С целью увеличения объемов перевалки минеральных удобрений и контейнерных грузов в 2000г. в Вентспилсе проведена модернизация расположенного здесь одного из крупнейших в мире терминалов по перегрузке калийной соли, а также запущен в работу контейнерный терминал, мощность которого в перспективе должна достичь 250 тыс. контейнеров в год.

Всего в Латвии 10 портов – 3 крупных (Вентспилс, Рига и Лиепая), остальные 7 – малые порты. Удельный вес Вентспилсского порта в общем объеме грузооборота латв. портов составляет 66,7%, Рижского – 23,2%, Лиепайского – 4,2%.

По данным министерства сообщений ЛР, по итогам 2000г. в портах Латвии было перевалено 51,843 млн.т. грузов, что на 6% больше, чем в предг. Рост грузооборота объясняется некоторым оживлением мировой конъюнктуры на рынках сырьевых товаров, в т.ч. по нефтепродуктам и металлам. В 2000г., в целях загрузки рос. портов отмена понижающих коэффициентов со стороны МПС России на перевозки экспортных рос. грузов в сев.-зап. направлении была распространена кроме Латвии, также на Литву, Эстонию и Финляндию. Таким образом, транзитные структуры Латвии перешли в равные условия с экспедиторами и стивидорами указанных стран. В результате мероприятий МПС по поддержке отечественных портов, грузооборот порта С.-Петербург, к примеру, в 2000г. увеличился на 15,2%.

В направлении транзитных потоков превалировал зап. вектор – 93% от общего грузооборота портов.

Среди крупных портов по грузообороту лидирует Вентспилсский порт, через который в 2000г. отправлено 34,755 млн.т. грузов (рост на 2%). На Вентспилс приходится 20% мирового торг. оборота калийной соли, 10% аммиака, 15% рос. экспорта нефти и в целом 74% от общего объема транзитных грузов, пересекающих границу Латвии.

Жидких грузов в Вентспилсе обработано 27,257 млн.т., что превышает на 6,1% 1999г.. Активно функционировали терминалы АО «Вентспилс нафта», АО «Вентбункерс» и АО «Вентамоньякс». Об этом свидетельствуют объемы перевалки нефти (рост 4,4% по сравнению с 1999г.), нефтепродуктов (рост 6,2%, в т.ч. дизтоплива 1,2%), аммиака (27,2%). Суммарный грузооборот расположенных в порту нефтерминалов «Вентспилс нафта» и «Вентбункерс» составил 26 млн.т., что на 6,9% превышает аналогичный показатель 1999г.

Грузооборот «Вентспилс нафта» в 2000г. вырос до 18,8 млн.т. (18,4 млн.т. в 1999г.). В общем объеме грузов перевалено сырой нефти 13,6 млн.т., дизтоплива – 4 млн.т., автобензина и других нефтепродуктов – 1,2 млн.т. Результаты хоз. деятельности компании превзошли планируемые показатели.

С рекордным грузооборотом завершила год компания «Вентбункерс». Около половины всех перегруженных компанией в 2000г. нефтепродук-

тов (7,2 млн.т.) доставлены на терминал по железной дороге, а другая половина — по нефтепродуктопроводу. Основную часть перегруженных нефтепродуктов составило дизтопливо. Рост объемов перевалки (в 1999г. перегружено 5,9 млн.т.) экспортеры объясняют согласованными действиями всех предприятий, образующих латв. **нефтетранзитный коридор**: «Вентспилс нафта», ООО «ЛатРосТранс» и ГАО «Латвийская железная дорога». Вследствие неустойчивости нефтяных рынков и возросшей конкуренции между нефтетерминалами в Балтии за рос. нефть и нефтепродукты руководство компании осторожно прогнозировало грузооборот на 2001г. (6-6,5 млн.т.).

В 2000г. через АО «Вентспилсский торг. порт» перевалено 1,44 млн.т. ген. грузов, в т.ч. древесины 574 тыс.т. и металлов 982 тыс.т. Наряду с традиционными видами грузов (ферросплавы, сахар-сырец, зерно) порт приступил к обработке новых видов грузов — торф, щепа и каменный уголь.

По итогам 2000г. компания АО «Каляя паркс» обработала 4,98 млн.т. хлористого калия и других минеральных удобрений. В течение года были завершены основные работы по строительству второго узла разгрузки, способного довести интенсивность разгрузочных работ до 450 вагонов-минераловозов в сутки. Общая вместимость складского комплекса терминала доведена до 180 тыс.т., что позволяет накапливать несколько судовых партий одновременно. Торговый порт способен принимать крупнотоннажные суда под наливные грузы дедеветом до 120 тыс.т. и под навалочные грузы — до 75 тыс.т.

По итогам 2000г. Вентспилскому торг. порту не удалось использовать все свои мощности. Объемы перегрузки сыпучих грузов, по сравнению с 1999г., сократились на 5,85%, а ген. грузов — на 22,1%. Объем перевалки калийных удобрений сократился на 6%, металлов — на 33,5%. В 2001г. ожидалось снижение экспорта рос. калийной соли через Вентспилс до 3,8 млн.т., при этом 1-1,5 млн.т. соли (поставщик АО «Уралкалий») переориентируется на финский порт Колка, а в дальнейшем — на калийный терминал в Усть-Луге.

Самый большой порт Балтии — Вентспилсский — в 2000г. увеличил грузооборот, и в первую очередь, за счет жидких грузов из России (нефть, нефтепродукты, хим. грузы).

В 2000г. в Рижском свободном порту было перевалено 13,35 млн.т. грузов (рост 11,1%). Наибольший прирост отмечается по наливным грузам, общий оборот которых составил 3 млн.т., что на 27,1% больше, чем в пред.г. На 15,4% возрос объем перевалки насыпных грузов (3 млн.т.). Через Рижский порт перегружено 5,21 млн. куб.м. пиломатериалов (рост 17,8%) и 1,76 млн.т. металлов (рост 4,9%).

Лиепайскому порту не удалось превысить желаемый уровень грузооборота в 3 млн.т., однако он является наиболее динамично развивающимся портом Латвии. По итогам 2000г., через этот порт перевалено 2,96 млн.т. грузов, что на 28% больше, чем в 1999г. При этом, положит. динамика роста перегрузки насыпных грузов составила 34,9%, а наливных — 63,3%. Объем перевалки ген. грузов составил 2 млн.т. (рост 13,4%).

По латв. железной дороге в 2000г. было перевезено 36,412 млн.т. грузов, что на 9,6% больше, чем в 1999г.

Объем транзитных грузов составил 28,724 млн.т., в т.ч. прошедших через латв. порты — 25,925 млн.т. Грузооборот импортных товаров составил 3,99 млн.т. и экспортных — 1,936 млн.т. Объем внутренних грузоперевозок составил 1,753 млн.т.

Объем перевезенных в 2000г. нефти и нефтепродуктов составил 17,693 млн.т. (на 24,2% больше, чем в 1999г.), мин. удобрений — 6,950 млн.т. (на 5,7% больше), черных металлов — 3,989 млн.т. (на 14,9% меньше), мин. веществ — 1,854 млн.т. (на 7% меньше), лесоматериалов — 1,054 млн.т. (на 3,4% меньше), зерна — 0,324 млн.т. (на 22,3% меньше) и сахара — 0,559 млн.т. (на 40% меньше). Объем других грузов увеличился на 19,6% и составил 3,99 млн.т.

Перевозка пассажиров ж/д транспортом сократилась в 2000г., составив 18,2 млн. чел., что ниже на 26,8% по сравнению с 1999г. Пассажирский оборот в а/п Рига составил 574,4 тыс.чел. (рост 2%).

Министерство сообщений ЛР, констатируя успешную работу транспортной отрасли по итогам года, подчеркивает необходимость активизации взаимодействия с рос. партнерами, которые ежегодно обеспечивают 85-87% транзитного грузопотока. Определенные надежды возлагаются на возобновление работы Межправкомиссии, сопредседателем которой является министр этого ведомства (А.Горбунов). Вместе с тем, естественную озабоченность латв. властей вызвали принятые в начале 2000г. правительством России решения об ускорении реализации проекта «Балтийская трубопроводная система», включающего в сооружение нефтетерминала в Приморске. Согласно этим решениям, в начале 2002г. будет завершено строительство первой очереди нефтетерминала в порту Приморск мощностью по перевалке 12 млн.т. нефти в год, а также основных портовых сооружений в Усть-Луге и бухте Батарейная, что вызовет частичное перераспределение грузопотоков рос. экспорта в северо-зап. направлении.

В этих условиях, а также с учетом возрастания конкуренции портов в регионе, рос. нефтекомпания «Лукойл», ЮКОС, ТНК, «Татнефть» и «Славнефть» в нояб. 2000г. обратились к руководству АО «Вентспилс нафта» и ООО «ЛатРосТранс» с предложением снизить уровень транзитного тарифа на перекачку нефти по латв. территории с существующих 2,1 долл. за т. до 2,05 долл., а также уменьшить ставку за перевалку нефти через порт Вентспилс на 0,20 долл. за т. (с нынешних 4,7 долл. до 4,5 долл.). В обращении указывается на рост возможностей нефтеэкспортеров России в Новороссийском порту при фрахтовании тоннажа после проведенных дноуглубительных работ и при формировании грузовых партий. В янв. 2001г. президент компании АО «Вентспилс нафта» И.Скокс подтвердил, что тарифная политика Вентспилса предполагает последовательную оптимизацию и снижение стоимости предлагаемых портом услуг в целях сохранения объемов перевалки нефти и нефтепродуктов.

Намеченные тенденции по переориентации рос. грузов на другие направления, в т.ч. и по трубопроводному транспорту, могут усилиться в ближайшие 2-3г. Пуск в эксплуатацию рос. грузовых терминалов в Финском заливе приведет к определенному снижению показателей по перевалке сы-

рой нефти, нефтепродуктов и калийной соли Вентспилсского порта и грузообороту латв. портов в целом.

Транспорт-1999. Грузооборот крупнейших портов Латвии в 1999г. уменьшился на 6,2%. Крупнейшие порты Латвии (Вентспилс, Рига, Лиепая) за 1999г. перегрузили 48,4 млн.т. грузов. В 1998г. грузооборот этих портов составлял 51,6 тыс.т.

Такое положение, когда грузооборот портов не достиг в 1999г. отметки 50 млн.т., как это было в предыдущие два года, сложилось под влиянием ряда внешних и внутренних факторов. К ним можно отнести ситуацию на мировых товарных рынках, нежелание России применять льготные ж/д тарифы для рос. экспортных грузов, следующих в направлении Латвии в целях загрузки рос. портов, ограничительные меры США в отношении закупки в России металлопроката, а также отсутствие гибкой тарифной политики Вентспилса в вопросах привлечения к услугам порта рос. нефтеэкспортеров. Общее снижение грузооборота крупнейших латв. портов в 1999г. также объясняется возросшей конкуренцией в сфере транзитного бизнеса Балтии. В 1999г. вступил в действие новый литовский нефтяной терминал в Бутинге, а также весьма эффективно сработал крупнейший эстонский порт Мууга, в первую очередь по нефти и нефтепродуктам. По информации Минтранса России в 1999г. удалось переориентировать от портов Эстонии, Латвии и Литвы 4 млн.т. грузов на рос. направление, в частности, на Санкт-Петербург.

Всего в Латвии работает 10 портов: Вентспилс, Рига, Лиепая, Салацгрива, Мерсрагс, Скулте, Роя, Лиелупе, Павилоста, Энгуре. Однако, грузооборот последних 7 портов, специализирующихся на перевалке грузов, в основном, для внутреннего обеспечения страны, составляет лишь 1% общего грузооборота всех портов Латвии.

Порт Рига – второй по величине порт Латвии, который не имеет какой-то определенной специализации. Основные группы товаров – это контейнеры, черные и цветные металлы, продукция нефтепереработки, лесоматериалы, зерно. Общий грузооборот порта в 1999г. составил 12,1 млн.т., что на 10% ниже, чем в 1998г. Относительно неплохих результатов порт добился по перевалке нефти и нефтепродуктов – 2,1 млн.т., что на 9% выше, чем в 1998г. Однако, снизился грузооборот по перевалке металлов (на 33%) и контейнерных грузов (на 28%). По перевалке ген. грузов порт Рига обеспечивает более 64% грузооборота всех портов Латвии по этой группе товаров. По мнению Минэкономики Латвии, дальнейшему развитию порта Рига могла бы способствовать модернизация подъездных путей к главным автомагистралям города. **Доставка грузов по железной дороге в порты Вентспилс и Лиепая обходится дороже на 1 доллар за тонну, чем при транспортировке через Рижский порт.**

Порт Лиепая специализируется на перевалке, в основном, ген. грузов, включая лесоматериалы и металлы. В 1999г. порту удалось в целом удержать позиции по общему грузообороту 1998г. Через порт Лиепая в 1999г. было перевалено 2,3 млн.т. грузов, что на 1% больше, чем в 1998г. Минеральных удобрений отгружено 0,5 тыс.т., что составляет только 3% от этого показателя 1998г. По ген. грузам, т.е. по основной группе товаров, характер-

ной для работы порта, в 1999г. перевалено 1,7 млн.т., что составляет 89% от показателей 1998г. За первые 3 мес. 2000г. в Лиепае было перегружено 708 тыс.т. грузов, на 25% больше, чем в янв.-марте 1999г. Заметно преобладали ген. грузы: отправлено 623 тыс.т. В то же время поступило 85 тыс.т. Всего перегружено 97,5 тыс.т. сыпучих грузов. Это в 2,6 раза больше по сравнению с I кв. 1999г. (38 тыс.т.). Наибольший объем сыпучих грузов составляли древесная щепа – 28,5 тыс.т., торф – 17,8 тыс.т и зерно – 16 тыс.т. Объем перегруженных наливных грузов в I кв. увеличился на 27% и составил 89,5 тыс.т, из них 69 тыс.т – нефтепродукты.

За янв.-март 2000г. в Лиепайский порт заходили 135 торговых судов, из них под рос. флагом – 22 судна. Отмечено 500 заходов рыболовецких судов. По сравнению с 1999г. показатели по заходам также увеличились на четверть.

Увеличению объемов работы способствовали проведение углубительных работ в акватории порта, которые в 1999г. явились крупнейшей инвестицией в регионе (порядка 8 млн.долл. с участием бельгийской компании), а также общее улучшение эконом. конъюнктуры в России.

Важную роль в транзитном секторе Латвии играет ж/д транспорт, который обеспечивает почти половину общего грузооборота всех портов Латвии. Около 75% перевозимых по железной дороге товаров составляют нефть и нефтепродукты, мин. удобрения, черные металлы и сплавы.

В 1999г. ГАО «Латвийская железная дорога» перевезла 33,2 млн.т. грузов, что на 12,3% меньше, чем в 1998г. Транзитных грузов перевезено 26 млн.т., что на 7,3% ниже уровня 1998г. Доля транзитных грузов в 1999г. составила 78,4% от общего объема перевозок. В направлении латв. портов транзитом доставлено 23,8 млн.т. грузов (снижение на 6,2%). По железной дороге в 1999г. переправлено 2,1 млн.т. экспортных грузов (снижение на 22,3%).

Вопрос о перераспределении грузопотоков рос. экспорта приобретает из года в год все большую актуальность. В фев. 2000г. вице-президент компании АО «Транснефть» сообщил, что в марте 2000г. предполагается начать строительство Балтийской трубопроводной системы (БТС). Общая стоимость БТС составит 800 млн.долл., а первой очереди проекта мощностью 12 млн.т. нефти в год – 460 млн.долл. Срок строительства первой очереди проекта 20 месяцев. В целях финансирования проекта принято правит. решение о введении доп. тарифа на экспорт нефти в 1,4 дол. за т. Предпринимаемые меры по диверсификации грузопотоков экономически оправданы. Рос. бюджет несет прямые и косвенные потери по перевалке грузов, если бы они осуществлялись через российские, а не прибалтийские порты, только собираемые налоги могли бы составить не менее 550 млн.долл. в год. В латв. транзите доля рос. грузов составляет 87%. При этом, доля транспортной составляющей в экспортной цене товаров доходит до 30%. Рос. порты пока в состоянии обеспечить не более 40% объема экспорта отечественных товаров, следующих в сев.-зап. направлении.

Журнал на русском языке «Порты и транспорт Латвии». Издателем журнала является ООО «Юрас Вестис», издававшее ранее журнал «Вестник транзитного бизнеса» и газету «Морские вести» (последние перестали выходить).

Стартовый тираж ежеквартального журнала — 7 тыс. экземпляров. В розничную продажу он не поступает и распространяется преимущественно на межд. транспортных выставках и конференциях. Цена за номер составляет 20 долл., что делает его одним из самых дорогих в Латвии печатных изданий эконом. тематики.

Основными конкурентами издания являются издающийся уже 2г. журнал «Балтийский курс» и появившийся в окт. 1998г. журнал «Транспорт. Порты. Логистика». Оба уделяют равнозначное внимание вопросам производства, финансов, транзита и энергетики не только в Латвии, но и в Литве, Эстонии и других странах региона Балтийского моря. В свою очередь «Порты и транспорт Латвии» акцентирует внимание именно на латв. проблематике. По замыслу издателей, главная задача журнала — это создание за рубежом образа благополучной Латвии. Первый номер журнала, главным образом, посвящен тематике морей и портов в Латвии. В следующих изданиях предполагается публикация материалов о перспективах развития автодорог, нефтяного трубопровода и латв. нац. авиакомпании Air Baltic.

Вентспилс-1999. Шестой по величине город Латвии, в котором проживают 46 тыс. жителей (по данным на 1 янв. 1998г.). Транспорт — основа эконом. и соц. развития города. Подавляющее большинство жителей города работают на предприятиях, которые так или иначе связаны с перегрузкой, хранением и транзитом грузов Вентспилского порта — 14 крупнейшего порта Европы. Доля ВВП, приходящаяся на одного вентспилсчанина, составляет ежегодно 7800 долл., тогда как в среднем на одного жителя Латвии — 2560 долл.

Преимущества Вентспилского порта, самого большого в Балтии: незамерзаемость, выгодное географическое положение, современные перегрузочные мощности, склады и резервуары, а в последнее время — глубоководные фарватеры. Пропускная способность порта — 50 млн.т. в год. К 2010г. ее планируется увеличить до 70-80 млн.т. различных грузов в год. Порт имеет высокоразвитую инфраструктуру, которая тесно связана с системой нефтепроводов России и других стран СНГ, а также с ж/д сетью.

Вентспилс — крупнейший порт Латвии, через него проходит 70% всех транзитных грузов. Через Вентспилс проходит 30% всего объема экспорта калийных удобрений России. Следует отметить, что 1999г. по перевалке насыпных грузов для порта Вентспилс оказался достаточно удачным. За 1999г. грузооборот порта по мин. удобрениям составил 5,1 млн.т., что на 15% больше, чем в 1998г. По наливным грузам (нефть и нефтепродукты) этот показатель в 1999г. снизился на 6% и составил 25,7 млн.т. **Через порт Вентспилс ежегодно проходит 14-16% от общего объема рос. экспорта нефти и нефтепродуктов.** Снижение этого показателя в 1999г. обусловлено сохранением относительно высоких тарифов на перевалку нефти. В апр. 1999г. Совет АО «Вентспилс Нафта» принял решение о снижении тарифа за перевалку 1 т. сырой нефти с 5 долл. до 4,9 долл., а затем в дек. — до 4,7 долл. за т. Однако, это снижение уже не могло повлиять на итоговые показатели грузооборота порта по нефти и нефтепродуктам. Тариф на перевалку нефтепродуктов (дизтопливо и бензин) не изменялся и, как в предыдущие годы, составил 5,6

долл./т. Резкое снижение грузооборота Вентспилса в 1999г. наблюдалось также по перевалке ген. грузов и, в частности, по металлам и металлолому. Этот показатель, по итогам года, составил 1,4 млн.т., что на 42% меньше, чем в 1998г. В 1999г. в Вентспилском порту было обработано 34,1 млн. т грузов, что на 1,9 млн.т. меньше грузооборота 1998г. (36 млн.т.). Рекордным остается 1983г. — 38,2 млн.т. Несмотря на существенное снижение объемов перевалки, в основном за счет нефтегрузов (падение на 1,8 млн.т.), **Вентспилс и, по итогам 1999г., остается лидером в Балтии.**

Причиной уменьшения загрузки Вентспилса является обострившаяся в регионе конкуренция между портами. В этой связи здесь отмечается рост в 1999г. транзита нефтяных грузов через эстонский порт Мууга (на 3,4 млн.т.) и С.-Петербург (на 1,5 млн.т. Оба порта достигли в том году самого большого прироста общего грузооборота среди портов вост. побережья Балтики — на 5 и 6,6 млн.т. соответственно. Грузооборот С.-Петербурга составил 28,2 млн.т., порта Мууга — 26,4 млн.т.

Отмечается также успешная работа германского Востока и польского Щецина, а также снижение грузооборота крупнейших портов Европы — Роттердама (на 12 млн.т.), Антверпена (на 5 млн.т.), Гавра и др.

В качестве других причин снижения грузооборота в Вентспилсе называются прохладные полит. отношения между Россией и Латвией, и, как одно из следствий, — неблагоприятная тарифная политика России в отношении ж/д перевозок в направлении Латвии.

В этой ситуации Вентспилсу остается уповать на свои **преимущества глубоководного незамерзающего порта**, имеющего необходимую инфраструктуру для перевалки всех видов грузов, и поиск новых грузоотправителей, прежде всего из Казахстана и Белоруссии. Предусматривается привлечь к Вентспилскому порту доп. грузопотоки хлопка, целлюлозы и других экспортных грузов.

После завершения в 1998г. работ по углублению дна Вентспилс предложил своим клиентам качественно новую услугу — обслуживание транзитных грузоперевозок. Принимая и полностью загружая у своих терминалов нефтеналивные танкеры — **афрамаксы (грузоподъемностью свыше 120 тыс.т.) и сухогрузы-панамаксы (грузоподъемностью до 75 тыс.т.)**, Вентспилс предлагает экспортерам отправлять грузы к рынкам сбыта большими судовыми партиями, экономя значит. средства на фрахте судов.

В результате часть грузопотоков переориентируется с европейских на ам. рынки. Доля общего грузопотока из Вентспилса в Европу сократилась за прошедшие полтора года с 78% до 74%, в Азию — с 8% до 2%; в свою очередь грузопоток в Америку за это же время возрос с 11% до 14%.

Заметно сокращается число судов, заходящих в Вентспилский порт при одновременном увеличении их грузоподъемности. Наибольшее число судов за последние полвека Вентспилский порт принял и обработал в 1984г. — 2886 (грузооборот — 38,1 млн.т.). В 1999г. порт принял 1533 судна, перегрузив свыше 34,1 млн.т. грузов. Только за последние 2 года **судовая партия грузов увеличилась** с 18,7 тыс.т. до 22,3 тыс.т. Средняя судовая партия нефтяных грузов в прошлом году составила 56,3 тыс.т., калийных удобрений — 38,6 тыс.т.

В 2000г. начинает действовать новый многофункциональный терминал, главная задача которого – привлечь в Вентспилс поток контейнерных грузов, составив таким образом конкуренцию терминалам в Риге и Санкт-Петербурге.

Предполагается организовать обработку судов по принципу «шатл»: выгрузили сахар – погрузили металл или калийную соль. Экономия на фрахте каждого суда достигнет 150 тыс.долл. В I кв. 2000г. наблюдалось преодоление Вентспилским портом последствий кризисов рос. и мировой экономики, к колебаниям которых Вентспилс весьма чувствителен, поскольку является одним из звеньев мировой транспортной системы и обслуживает в основном транзит рос. импортных и экспортных грузов. В янв.-марте 2000г. грузооборот Вентспилского порта составил 9,2 млн.т., что на 2,5% больше, чем за первые 3 мес. 1999г. Общий грузооборот I кв. по нефтяным грузам – 7 млн.т. При этом на долю АО «Вентспилс Нафта» приходится 5,5 млн.т. из которых 69% (3,8 млн.т.) – сырая нефть, 22% (1,2 млн.т.) – дизтопливо.

Среди навалочных грузов в Вентспилском порту преобладают мин. удобрения. За 3 мес. 2000г. было перегружено 1,1 млн.т. удобрений. Второе место по грузообороту навалочных грузов традиционно занимает сахар-сырец, объемы поставки которого составляют около 70 тыс.т. ежемесячно. В I кв. 2000г. было перегружено 263 тыс.т. проката и металлов, что на 10% больше по сравнению с тем же периодом прошлого года.

В янв.-марте 2000г. в Вентспилский порт под загрузку-выгрузку заходили 375 судов, из них 50 – под рос. флагом. С янв. 1997г. Вентспилский порт объявлен свободной эконом. зоной.

Возможности порта: наибольшая глубина у причалов 17,3 м.; общая протяженность причалов: 5767 м.; порт может обслуживать суда грузоподъемность до 120 тыс.т.; максимальная допустимая длина судна: 252 м.; вместимость резервуаров для хранения нефти и нефтепродуктов 1 млн. куб.м., имеются также вместительные склады для других грузов.

Характеристика крупнейших компаний. – АО «Вентспилс Нафта». Является **крупнейшим терминалом по перегрузке нефти и нефтепродуктов в Балтии**. В год на терминале может перегружаться до 26 млн.т. нефти и нефтепродуктов. За 1999г. «Вентспилс Нафта» перевалила 18,4 млн.т. нефти и нефтепродуктов, что на 2 млн.т. меньше, чем в 1998г. Две трети объема составила сырая нефть. На 2000г. предприятие запланировало существенное сокращение доходов в связи с предполагаемым снижением объема перевалки. В конце 1999г. «Вентспилс Нафта» подало заявку на вступление в Союз нефтеэкспортеров России.

Территория терминала занимает 100 га. Емкости для хранения жидких грузов вмещают 1 млн. куб. м. Инфраструктура терминала позволяет одновременно вести разгрузку 100 ж/д цистерн. Оборудование порта соответствует современным европейским требованиям конкурентности.

«Вентспилс Нафта» с 1998г. затратило на проведение экологических мероприятий 5,5 млн. латов (9,6 млн.долл.). Внедрена современная технология очистки грунтовых вод от нефтепродуктов. Установленная на терминале автоматическая **система очистки остается пока единственной в Балтии**. Функционируя в автономном режиме, система

обеспечивает уменьшение слоя нефтепродуктов в грунтовых водах до 2,5 мм.

В 1999г. на предприятии начала действовать компьютерная база данных экологического мониторинга. Разработанное ам. специалистами ПО позволяет в любой момент констатировать объем и масштабы загрязнения, а также определять необходимые меры для его устранения.

По результатам независимых аудитов и экологической экспертизы межд. признанная в области защиты среды компания Dames&Moore пришла к заключению, что **контроль экологического риска на терминале осуществляется на самом высоком уровне среди всех предприятий нефтяной отрасли в государствах быв. СССР**, а проводимые экологические мероприятия соответствуют стандартам аналогичных предприятий стран Зап. Европы и США.

– ООО «Вентспилс Транзит Сервис» (ВТС). Образовано в конце 1998г. в результате слияния нескольких работавших в Вентспилсе экспедиторских компаний. ВТС заняла монопольное положение в сфере оказания транспортно-экспедиторских услуг при перевалке нефти через Вентспилс. Вся деятельность по работе «Вентспилс Нафта» с рос. клиентами – заключение контрактов, осуществление расчетов за услуги – производится через ВТС. Ее существование не оправдано ни юридически, ни функционально, она усложняет взаимодействие клиентов с АО «Вентспилс Нафта», создает доп. риски и издержки, удорожающие перевалку. Существование компании с таким же названием, зарегистрированной в Лихтенштейне, свидетельствует о том, что ВТС, скорее всего, используется для «увода» части получаемой латв. нефтетранзитчиками прибыли.

– АО «Вентбункерс». Предоставляет следующие услуги: перегрузка темных и светлых нефтепродуктов; экспедиция грузов; обеспечение судов бункерными грузами; услуги порта. В 1999г. АО «Вентбункерс» перегрузил 5,9 млн.т. нефтепродуктов, что является лучшим результатом за всю историю предприятия. Более половины общего объема – 3,6 млн.т. – перегружено по трубопроводу, а 2,3 млн.т. поставлено по железной дороге. 83% грузов – светлые нефтепродукты.

– АО «Вентамоньякс». Один из крупнейших терминалов по перегрузке хим. продуктов на Балтийском море. На терминале перегружаются аммиак и другие химикаты (12 видов хим. и нефтехим. продуктов).

Грузооборот компании – 1,8 млн.т. в год. Ведется реконструкция терминала, в результате которой грузооборот увеличится до 2,5 млн.т. в год.

– АО «Латвияс нафтас транзите» (ЛНТ). Объединяет крупнейшие в Латвии фирмы, занимающиеся транспортировкой нефти и нефтепродуктов, и стивидорные компании: «Вентбункерс» (49,9%), ООО «Вентранс Рига» (10,3%), «Сконто Нафта» (15,6%), ООО «Пусес» (17%) и «Ман-Тесс» (6,9%).

ЛНТ – крупнейший частный акционер компании «Вентспилс Нафта», которому принадлежит 39,3% ее уставного капитала и права на приобретение еще 5% акций «Вентспилс Нафта». ЛНТ принадлежат 46,84% акций компании АО «Нафтас Паркс», а также 20% уставного капитала АО «Западная трубопроводная система». Основным направлением деятельности ЛНТ является управ-

ление указанными выше вложениями и инвестициями.

— «Вентспилский объединенный Балтийский банк» (ВОбБ). Типичный «карманный» банк, акционерами и основными клиентами которого являются компании «вентспилской группы». В янв. 2000г. ожидалось подписание договора по покупке ВОбБ другим латв. банком — «Хансабанком». По мнению наблюдателей, это продажа позволит «вентспилской группе» аккумулировать средства для оплаты акций «Вентспилс Нафта» из принадлежащего государству пакета. Вентспилским акционерам принадлежит 20% акций латв. Сбербанка.

— АО «Западная трубопроводная система» (ЗТС). Основана в 1998г. для реализации проекта нового нефтепровода, в котором участвуют пять латв. компаний — АО «Вентспилс Нафта» (30% акций предприятия), АО «ЛатРосТранс» (19%), АО «Нафтас Паркс» (10%) и правление ЗТС (1%). ЗТС занимается исследованием возможности проведения нового нефтепровода в Латвию.

— ООО «ЛатРосТранс». Крупнейшее латв.-рос. СП в Балтии, занимающееся обеспечением функционирования магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов, проходящих через территорию Латвии к терминалам Вентспилского порта, которое было создано на основе соглашения между правительствами Латвии и России в июне 1993г.

Уставной капитал «ЛатРосТранса» составляет 107 млн. латов. Учредителем предприятия с рос. стороны являлся Госкомимущества РФ (ГКИ). По учредительному договору между ГКИ РФ и Минфинотделом ЛР от 09.03.94г., 34% от уставного капитала «ЛатРосТранс» принадлежало российскому государству. Его полномочным представителем стал АО «Транснефтепродукт». Управляющим 66% части латв. капитала в «ЛатРосТранс» было латв. государство, интересы которого представляло АО «ЛаСам». После объединения АО «ЛаСам» с АО «Вентспилс Нафта» путем обмена акций управление долей латв. стороны в ООО «ЛатРосТранс» перешло в ведение АО «Вентспилс Нафта».

Стратегические вопросы деятельности предприятия решаются на Собрании учредителей. Совет ООО «ЛатРосТранс» исполняет функции надзора за правлением и директором предприятия. Правление ООО «ЛатРосТранс» принимает, рассматривает и одобряет или отклоняет проекты решений, связанных с деятельностью, развитием, модернизацией предприятия, а также контролирует осуществление принятых проектов. Коллектив предприятия имеет 400 специалистов разного профиля. Ген. директор — Ядвига Берзиня. Главный офис, как и юр. адрес «ЛатРосТранса», расположен в г. Даугавпилс — центре депрессивной и, в основном, русскоязычной Латгалии. Вентспилские руководители вынашивают планы перенесения юр. адреса этого крупного налогоплательщика в Вентспилс, что допускает действующая новая редакция Устава предприятия.

Согласно новой редакции Устава, принятой в 1998г. и подписанной с рос. стороны президентом ОАО «Транснефтепродукт» И.Ишмухаметовым, принятие решений в этих органах управления происходит на основе большинства голосов, таким образом рос. сторона практически не имеет возможности оказывать существенного влияния на управление предприятием. Ранее упомянутый уч-

редит. договор предусматривал, что решение о назначении гендиректора общества и членов правления принимается учредителями единогласно. Пропускная способность составляет 25 млн.т. нефти и нефтепродуктов в год. Кроме того, по нефтепроводу на Мажейкяйский (Литва) НПЗ «ЛатРосТранс» поставляет в год примерно 5 млн.т. нефти, а в будущем по этому трубопроводу предусмотрены поставки нефти также на литовский нефтерминал в Бутинге. «ЛатРосТранс» управляет участками трубопроводов, проложенных по территории Латвии. Это нефтепродуктопровод Полоцк-Вентспилс, а также нефтепроводы Полоцк-Мажейкяй вместе с сопутствующей инфраструктурой.

Нефть и нефтепродукты транспортируются из зап. Сибири, Урала, Поволжья, Татарстана и Оренбургской обл. Клиенты «ЛатРосТранса» по транспортировке нефти и нефтепродуктов — известные нефтекомпании «Роснефтеимпекс», «Лукойл», ЮКОС, «Тенгизшевройл», «Татнефть», «Норси», Woodison.

Объем нефти, транспортируемой «ЛатРосТранса» по магистральным трубопроводам в 1995-98гг. вырос как в направлении Вентспилса, так и Мажейкяй: в направлении Полоцк-Вентспилс с 12,1 млн.т. в 1995г. до 14,5 млн.т. в 1998г. (макс. мощность — 15 млн.т.); в направлении Полоцк-Мажейкяй объем транспортировки увеличился с 3,1 млн.т. в 1995г. до 6,3 млн.т. в 1998г. В свою очередь объем транспортировки нефтепродуктов в направлении Полоцк-Вентспилс вырос с 2,8 млн.т. в 1995г. до 3,2 млн.т. в 1998г. (макс. мощность — 4 млн.т.).

Согласно маршрутам транспортировки и в соответствии с установленными тарифами формируются общие доходы предприятия в следующих соотношениях: перекачка нефти на Вентспилс — 74%; нефтепродуктов на Вентспилс — 19%; нефти на Мажейкяй — 6%; остальные доходы — 1%.

Ежедневная работа по транспортировке нефти производится в сотрудничестве с эксплуатирующими трубопроводы в России компаниями «Транснефть» и «Транснефтепродукт», последняя является также совладельцем «ЛатРосТранса», хотя основную часть его доходов формирует перекачка сырой нефти, которую осуществляет не «Транснефтепродукт», а «Транснефть».

Фин. состояние ООО «ЛатРосТранс» достаточно устойчивое. С годовым оборотом 25 млн. латов оно входит в число 20 крупнейших предприятий Латвии. Балансовая прибыль составила в 1997г. 12,7 млн. латов, а рентабельность на уровне 96%, что является весьма высоким показателем. Реконструкция и модернизация технологий «ЛатРосТранса» осуществляется в сотрудничестве с фирмами Tuboscope Vetco, AEG, Siemens, ABB, Daniel.

Продолжаются в сотрудничестве с межд. компанией Baltic Associates экологические исследования — чтобы гарантировать безвредность деятельности компании для окружающей среды.

Программа реконструкции «ЛатРосТранса» в объеме 100 млн.долл. ведется с учетом перспективы строительства нового нефтепровода по территории Латвии. Этот широкомасштабный проект получил название «Западная трубопроводная система». Целью этого проекта является разработка транзитных маршрутов экспорта рос. нефти выгодных для Латвии. Рассматриваются перспекти-

вы прокладки нового нефтепровода с пропускной способностью 18 млн.т. В результате реализации проекта появится возможность перекачивать в Вентспилсский порт по двум трубопроводам 34 млн.т. нефти ежегодно. За счет прибыли предприятия с рос. участием предполагается расширение латв. нефтетранзитного коридора, являющегося конкурентом будущему нефтяному терминалу в Приморске и Балтийской трубопроводной системе, строительство которых определено руководством России в качестве приоритетной задачи.

— АО «Каля Паркс». Является одним из самых больших терминалов в мире по перегрузке калийной соли. В 1997г. терминал «Каля Паркс» перегрузил 4,3 млн.т. хлоркалия — этот показатель до сих пор является рекордным среди аналогичных терминалов.

В 1998г. там началась поэтапная реализация проекта модернизации терминала. Очередной второй этап завершился в марте 2000г. открытием второй очереди нового перегрузочного комплекса. В эксплуатацию сдан новый причал длиной 297 метров и глубиной 15,5 м, оборудованный усовершенствованной технологической линией и судопогрузочной машиной. Пропускная способность терминала достигла 5,5 млн.т. мин. удобрений в год. Общий объем инвестиций в реализацию двух этапов проекта модернизации составил 27 млн.долл., а с учетом частных инвестиций — 50 млн.долл. **Через Вентспилсский порт транспортируется 20% объема мировой торговли калийными удобрениями.** Благодаря расширению мощностей терминала удешевилась схема доставки. Экономия на фрахте судов составляет 7 долл. на каждой тонне груза. При увеличении показателя выгрузки вагонов вдвое нагрузка терминала на окружающую среду сократилась в десятки раз. Выбросы хлоркалия в атмосферу снизились с 330 т. в 1987г. до 8 т. в 1999г.

— ООО «Вентплац». Занимается перегрузкой древесных материалов. Строит терминал для обслуживания судов типа Ro-Ro и контейнеровозов. Грузооборот достигает 0,5 млн.т., потенциальный — 1 млн.т. в год.

Планы развития Вентспилса. В последние годы только в развитии Вентспилского порта ежегодно инвестируется в среднем около 100 млн.долл.

Главной задачей остается расширение латв. нефтетранзитного коридора и закрепление, таким образом, своего нынешнего практически монопольного (в связи с незагруженностью терминала в литовской Бутинге) положения. Поскольку портовые мощности Вентспилса имеют резервы для существенного увеличения перевалки нефти, эта задача может быть решена только путем строительства нового нефтепровода на Вентспилс. Для реализации этого проекта была создана компания «Зап. трубопроводная система», основную фин. и орг.-тех. поддержку которому оказывает латв.-рос. СП «ЛатРосТранс».

Было рассмотрено несколько вариантов прокладки нового нефтепровода по территории Латвии. Наиболее оптимальным признан вариант поэтапного строительства параллельно существующему нефтепроводу. Такое строительство по-существу уже началось в рамках проводимой «ЛатРосТрансом» модернизации и реконструкции эксплуатируемых трубопроводов.

Одновременно «вентспилсская группа» ведет активную кампанию в поддержку проекта ЗТС.

Раньше ее острее было направлено против рос. планов строительства портов в Финском заливе и создания Балтийской трубопроводной системы(БТС). По мере того как перспективы строительства БТС становятся все более определенными, агрессивная критика сменилась на призывы принять участие в ЗТС как доп. к БТС пути транспортировки рос. нефти из Тимано-Печорского месторождения. Масштабные презентации проекта ЗТС были проведены в Лондоне, Москве, Алма-Ате.

С 1999г. с целью повышения конкурентоспособности и привлечения новых потоков нефти и нефтепродуктов на «Вентспилс Нафта» осуществляется масштабная пятилетняя инвест. программа. Инвестировано уже более 200 млн.долл. Основная часть вложений связана со строительством нового нефтепровода. Это в перспективе позволит увеличить объемы перевалки нефти через Вентспилс до 34 млн.т. в год.

Общий объем резервуарного парка «Вентспилс Нафта» превысил 1 млн.т. Однако возраст значительной его части (300 тыс. куб. м.) приблизился к максимальному (40 лет). Недостаток емкости хранилищ ограничит возможности загрузки танкеров грузоподъемностью свыше 100 тыс.т. (одно из широко рекламируемых преимуществ Вентспилса). Поэтому один из приоритетов развития нефтетерминала — программа строительства новых резервуаров (до 2002г.) стоимостью 40 млн.долл.

В 2000г. в вентспилском свободном порту началась практическая реализация проекта «Балтийский индустриальный парк». Разработано ТЭО проекта строительства в Вентспилсе НПЗ стоимостью 250 млн.долл.

«Вентспилсская группа» заявляет о своих интересах при приватизации таких крупных госпредприятий, как «Латв. пароходства», «Латвэнерго». У компаний Вентспилса накоплено значительное количество приватизационных сертификатов, которые они намерены использовать в процессе приватизации латв. пароходства.

2000г. стал годом реализации целого ряда крупных проектов на территории вентспилского свободного порта. На терминале АО «Каля парк» планировалась сдача в эксплуатацию второго глубоководного причала для приема сухогрузов класса «панамакс» грузоподъемностью до 105 тыс.т.

В апр. предполагалось запустить в работу новый многоцелевой терминал, оператором которого станет латвийско-бельгийская компания Noord Natie Ventspils Terminals. В перспективе мощность терминала должна достичь 250 тыс. контейнеров в год, и он составит серьезную конкуренцию терминалам в Риге, Хельсинки, Котке, Хамине и Санкт-Петербурге.

Предполагалось, что новый терминал будет обслуживать преимущественно транзитные грузы, следующие в Россию и из нее. Для финансирования строительства второй очереди контейнерного терминала предполагается получить кредит в Европейском инвест. банке под гарантии грузопотоков через Вентспилс, планируемых, по самым пессимистичным прогнозам, в объеме 27 млн.т. в год (сейчас — 37 млн.т.).

В янв. 2000г. запущен конвейер на совместной латвийско-канадской фабрике по производству обуви Vent Topaz.

ЛИТВА

Транспорт

Удельный вес в ВВП страны составляет 10%, из которых 4% это автоперевозки. Доходы составляют около 1 млрд.долл. Из них: от сухопутного транспорта — 500 млн.долл, водного транспорта — 100 млн.долл, воздушного — 60 млн.долл. В транспортном секторе работает 71 тыс.чел. или 4,3% от всех работающих жителей Литвы.

В Литве в 2000г. всеми видами транспорта перевезено 46 млн.т. грузов, из них: ж/д — 32,5 млн.т., автомобильным — 4,5 млн.т., водным — 6 млн.т. (в т.ч. морским — 4,5 млн.т., речным — 1,5 млн.т.), воздушным — около 3 тыс.т. Клайпедский морской порт переработал в 2000г. около 19 млн.т. грузов. Через магистральный нефтепродуктопровод в Литву через литовскую территорию транзитом перекачено 28,7 млн.т. углеводородных продуктов, а через магистральный газопровод 2,6 млрд. куб. м. природного газа (нефть и газ из России).

Транспортные приоритеты. Удобное географическое положение предопределяет формирование и дальнейший рост потоков грузов как в направлении Восток-Запад, так и в направлении Север-Юг через территорию Литвы. Хорошо развитая транспортная инфраструктура, довольно высокий научный потенциал, квалифицированные специалисты определяют перспективы дальнейшего развития транзитных услуг как одного из главных секторов экономики Литвы. Один из главных приоритетов деятельности транспортного сектора экономики страны — это укрепление позиций Литвы как посредника, или «третьей логистической стороны», в сфере торговли между Западом и Востоком. Привлекаются для этих целей средства всех возможных источников, включая инвестиции в рамках европейских программ TINA, PHARE, **запланированы затраты в 2,5 млрд. евро (0,9% ВВП до 2015г.)**.

Доходы от транзитных услуг складываются из различных видов сборов за пользование инфраструктурой, продажи других услуг и товаров. Необходимо отметить также косвенные преимущества транзита — сохранение рабочих мест и создание новых, расширение доп. услуг, обслуживающих транзит, возможности внедрения новых транспортных технологий и методов организации доставки товаров. По подсчетам специалистов железной дороги «Летувос Гяляжинкяляй», на каждой тонне перевезенных рос. транзитных грузов литовская сторона зарабатывает в среднем 20 долл. За 10 мес. 2000г. Литва заработала на транзите рос. только ж/д грузов около 230 млн.долл. С учетом оплаты литовской стороне транзитного тарифа за прокачку рос. нефти по Биржайскому нефтепроводу — 100 млн.долл и рос. природного газа до Калининградской обл. — 5 млн.долл, **общая сумма оплаты за транзит составила по итогам 10 мес. 2000г. 335 млн.долл.**

Благотворно влияют на расширение перевозок и действующие регулярные морские паромные линии, соединяющие через Клайпедский порт Литву с портами Германии, Дании и Швеции. Доставленные на морских паромах автомобильные полуприцепы дальше в Россию и страны СНГ переправляют литовские перевозчики. В Клайпедском

порту открыт новый контейнерный терминал, так что имеется возможность специализироваться и в перевозках контейнеров. «Клайпедос Нафта» — построена эстакада с 4 подъездными путями, на которых можно одновременно опорожнить и заполнить 124 ж/д. цистерны; объем хранилищ — 500 тыс. куб. м.

Литовская нац. ассоциация автоперевозчиков «Линава», являющаяся с 1992г. полноправным членом Межд. союза автотранспорта (МСАТ), на 1 янв. 2001г. насчитывает 1690 членов-автотранспортных предприятий Литвы, которые в межд. перевозках используют 8000 ед. автотранспорта. В 2000г. в Литве 3600 транспортных компаний имеют лицензии на межд. перевозки грузов, в транспортном процессе участвуют 10900 грузовых автомобилей, из которых 3000 имеют сертификаты «зеленого» и «зеленого и безопасного» автомобиля.

В 1996г. литовские перевозчики выполнили 5500 рейсов между Литвой и Россией, в 1999г. — 38000 рейсов, в 2000г. — 40000 рейсов. Отмечается тенденция стабилизации роста перевозок между странами. Практически достигнут паритет в двусторонних перевозках грузов, выполняемых литовскими и российскими перевозчиками. Вместе с тем, острой проблемой для литовских перевозчиков остается недостаточное количество разрешений на перевозки грузов в/из третьих стран, которые выделяет рос. сторона. По этой причине на транспортный литовско-рос. рынок вторгаются перевозчики третьих стран.

Создание транспортных компаний со смешанным капиталом способствует вовлечению в перевозочный процесс рос. перевозчиков. В Калининградской обл. в 2000г. довольно успешно работали 21 транспортных литовско-рос. предприятий, использующих 350 грузовых автомобилей, переведенных из Литвы и зарегистрированных в области.

Остаются нерешенные проблемы литовских перевозчиков, т.е. экологические, инфраструктурные и другие местные сборы, взимаемые в РФ, что противоречит межправсоглашениям между Россией и Литвой. Участились случаи требования от перевозчиков Литвы приобрести полисы мед. страхования, хотя этот вид страхования не является обязательным.

Другая острая проблема для литовских перевозчиков — порядок выдачи спец. разрешений на перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Эти разрешения выдаются только в Москве, в «Центрдорсервисе», процедура оформления длится до 15 дней. Для перевозчиков было бы очень удобно приобретать эти разрешения на погранпостах, при въезде на территорию РФ.

Определенные сдвиги имеются в создании благоприятных условий рос. перевозчикам для транспортировки автомобильных полуприцепов из Клайпедского морского порта грузополучателям России: 5 рос. транспортных фирм регулярно пользуются этими паромными линиями.

Использованию Клайпедского и Калининградского морпортов и увеличению транзита через территорию Литвы способствует безвизовый проезд грузового транспорта между Литвой и Россией при наличии разрешений.

Доля рос. грузов в общем объеме внешнеторг. грузооборота Литвы в 1997-2000гг. остается примерно одинаковой — более 50%, однако по многим видам товаров, для перевозки которых, как прави-

ло, используется автотранспорт, экспорт из Литвы в Россию многократно превышает их импорт из России в Литву (хотя, в целом, торг. баланс в денежном выражении в 8 раз в пользу России). Это происходит потому, что экспортные поставки и поставки в Калининградскую обл. из России осуществляются, в основном, трубопроводным и ж/д транспортом.

Одной из важнейших мер литовской транзитной политики является улучшение процедур пересечения границы в соответствии со стандартами ЕС, эту же цель преследует принятый литовским правительством в сент. 1999г. «План первоочередных мер по облегчению транзита».

В целях уменьшения барьеров и помех для транзита правительство Литвы планирует изменить правовую базу, подготовлен закон о Клайпедском порте со статусом «свободного» порта. Предполагается отказаться от требования предъявлять спец. разрешение от Министерства сообщения на перевозку нефтепродуктов; признавать пломбы таможен других государств; высылать полицейское сопровождение лишь в тех случаях, когда сумма пошлин и налогов превышает размер гарантии TIR; разрешить перевозку грузов с одного тамож. поста на другой по упрощенному порядку; разрешить перегружать акцизные грузы в контейнерном терминале; расширить список товаров, которые разрешается хранить в экспортно-импортных терминалах; предусмотреть дифференциальный размер гербового сбора и платы за обслуживание грузов.

Большая работа проводится по декриминализации перевозочного процесса, контролю за обстановкой в Клайпедском морпорту: полиция сопровождает ценные грузы, осуществляет охрану территории, в т.ч. с помощью портовой телевизионной наблюдательной системы.

На упорядочение перевозочного процесса существенно влияет то, что большинство фирм-организаторов перевозочного процесса объединены в ассоциации. В Литве действуют: «Национальная ассоциация экспедиторов», «Ассоциация морских брокеров и агентов», охватывающая весь спектр морского бизнеса, «Ассоциация компаний по погрузке морских судов», куда входят все компании по погрузке морских судов, а также расположенные в порту промпредприятия, «Национальная ассоциация тамож. складов и терминалов импорта-экспорта» и др.

Автодороги. По их значимости разделяются на гос. и местные. За ремонт и благоустройство дорог гос. значения отвечает Дирекция автодорог Литвы, а за местные дороги — самоуправление.

В 1998г. в стране было 21121 км. дорог гос. значения, из них 1455 км. магистральных, 3416 км. краевых и 16250 км. районных. Общая длина местных дорог — 39161 км., городские дороги протянулись на 4853 км. 471 км. дорог — четырехполосные с разделяющей полосой. На 1 тысячу жителей приходится 5,69 км., а на 1000 км. территории — 3,23 км. дорог гос. значения. На дорогах гос. значения построено 1526 мостов, из них 1 449 — ж/б, 71 — металлические и 6 — деревянные. Длина всех мостов — 48 км. Этими дорогами, присмотр за которыми осуществляет Дирекция автомобильных дорог, пользуются 1 млн. транспортных средств, зарегистрированных в Литве, и тысячи автомобилей из-за границы. С помощью кредитов, полученных от ВБ

и ЕБРР, начались широкомасштабные дорожно-ремонтные работы, в результате которых доля дорог с улучшенным покрытием в общей длине дорог достигла 50,8%. В 1997г. финансирование дорог Литвы составило 200 млн.литов. 19 июня 1998г. в Вильнюсе был подписан договор о кредите с Европейским инвест. банком, который предоставил Литве кредит в 40 млн. экю на финансирование проекта дорог с гравийным покрытием. В 1998г. было заасфальтировано 300 км. гравийных дорог.

В 1996г. **три дороги Литвы**, получив соответствующие знаки, **стали узаконенными магистральями европейского значения**. Это Е 67 VIA Baltica (Таллин-Рига-Каунас-Варшава), Е 271 (Клайпеда-Каунас-Вильнюс-Минск-Гомель), Е 272 (Вильнюс-Укмярге-Паневежис).

Для легковых автомобилей в Литве максимальная разрешенная скорость на магистральных дорогах равна 110 км./ч., а на дорогах местного значения — 90 км./ч. Скорость в городах и поселках — 60 км./ч. Во время летнего сезона (1 апр. — 30 сент.) на автомагистралях Каунас-Клайпеда и Вильнюс-Паневежис максимальная разрешенная скорость равна 130 км./ч.

Дорожная полиция в Литве в 1998г. зарегистрировала 942369 легковых автомобилей; большинство из них находятся в употреблении 11-17 лет. Кроме того, автотранспортный парк Литвы составляют 77 тыс.грузовиков и 15 тыс.автобусов разной величины.

Эксплуатационная длина железных дорог равна 1996,8 км.; 117 км. из них электрофицированы. Широко используются дизельные тепловозы. По железной дороге перевозятся нефть и нефтепродукты, каменный уголь, черные металлы и хим. материалы. С 1998г. значимость железной дороги в перевозке грузов постоянно росла, однако, под влиянием кризиса в России, оборот грузов, в сравнении с 1997г., уменьшился приблизительно на 11%. В общем обороте грузов межд. перевозки сократились на 14%, а транзит — на 16%. Только перевозки внутри страны выросли на 11%. Основную часть перевозимых по железной дороге грузов составляет транзит, поток которого идет по направлению восток-запад.

В 1998г. услугами ж/д транспорта Литвы воспользовались 10,6 млн.пассажира. По маршрутам внутри страны перевезено 80,9 млн. пассажиров, а по межд. маршрутам — 1,6 млн.пассажира. Поток пассажиров на ж/д транспорте постоянно уменьшается. В 1998г. объем перевозок пассажиров по всем маршрутам сократился на 5%, в т.ч. внутри страны — на 3%, по межд. маршрутам — на 15%.

В целях интеграции в общеевропейскую транспортную систему в 1999г. планировалось начать строительство первого в Литве ж/д участка с европейской колеей от польско-литовской границы до Каунаса.

Количество пассажиров сократилось не только на ж/д, но и на автобусных маршрутах. Люди выбирают легковой автомобиль, так как услуги, оказываемые автобусным (и ж/д) транспортом, не соответствуют требованиям; кроме того, растет уровень жизни, и все больше людей имеют возможность приобрести автомобиль. В 1998г., по сравнению с 1997г., по автобусным маршрутам перевезено 91% пассажиров.

В Клайпедский порт могут входить суда, осадка которых не превышает 10,5 м., а водоизмещение — до 30–40 тыс. т. После окончания модернизации порта в нем можно будет перегрузить в год 30–35 млн. т. грузов, а также будут созданы условия для того, чтобы принимать сухогрузы, способные вместить до 50–60 тыс. т., и танкеры водоизмещением до 90 тыс. т.

Реконструкцию, цена которой 200 млн. долл., планировалось закончить в 2000 г. После реконструкции годовая пропускная способность порта вырастет до 30 млн. т. В 1998 г. в Клайпедском порту перегружено 15016 тыс. т. грузов. Порт главным образом обслуживает транзитные грузы. Грузы литовских предприятий составляют всего лишь одну четвертую часть погружаемых и около половины разгружаемых грузов. В Клайпедский порт в 1998 г. ввезено 607 тыс. т. грузов, а вывезено из порта 390 тыс. т. грузов. Большинство перевозок составляют различные металлы, нефть и нефтепродукты, хим. и мин. удобрения. Транзит связывает Клайпедский порт с Германией и Нидерландами.

В 1999 г. почти на 50% уменьшился экспорт через Клайпедский порт самых выгодных грузов — металлов. Другие грузы, сыпучие — не могут компенсировать уменьшения этого потока. Клайпедская компания морских грузов в I кв. 1999 г. перегрузила на 35% грузов меньше, чем за тот же период прошлого года.

Речной транспорт, ранее бывший значительной частью инфраструктуры, после независимости пришел в упадок и теперь используется только в туристических целях. В 1998 г. речным транспортом перевезен 1 млн. пассажиров.

В сфере воздушного транспорта Литвы пассажиров перевозят 6 сертифицированных аэроперевозчиков, зарегистрированы и действуют 4 аэропорта (в Вильнюсе, Каунасе, Паланге и Шяуляе), в гражд. авиацию ЛР включены 563 самолета, готовые к полетам.

Крупнейшая авиакомпания Lietuvos avialinijos («Литовские авиалинии») принадлежит государству. Литва имеет 24 воздушные линии, общая протяженность которых — 33756 км. За год литовский воздушный транспорт перевозит около 1,8 млн. пассажиров. Авиаобщества Литвы в 1998 г. перевезли 302 тыс. пассажиров, 2771 т. грузов и почтовых посылок. В аэропорты страны за янв.-фев. 1999 г. прилетели 30,4 тыс. пассажиров, а улетели 32,2 тыс. Поток пассажиров увеличился соответственно на 1,9% и 3,8%.

МАВРИТАНИЯ

Большую часть территории ИРМ занимает пустыня. Частые песчаные бури и миграции песка приводят к увеличению стоимости инженерно-строительных работ и обслуживания автодорог и аэропортов. Отсутствие вдоль побережья страны естественных заливов и бухт затрудняет строительство портов и причалов из-за необходимости возведения искусственных заграждений и волнорезов.

Мавританское руководство разработало амбициозный план развития транспортной инфраструктуры на период до 2007 г., реализация которого будет осуществляться в два пятилетних этапа (1998–2002 гг. и 2003–07 гг.) при непосредствен-

ном финансировании иноинвесторами. Общая стоимость работ первого этапа оценивается в 40,3 млрд. угий (200 млн. долл.).

Автомобильный транспорт. Общая протяженность автодорог на конец 1997 г. составила 10,3 тыс. км., из которых 1,9 тыс. км. — с асфальтовым покрытием, 962 км. — с гравийным покрытием, 7,3 тыс. км. — грунтовые дороги. Удельная доля асфальтированных дорог составляет 2 км. на 1000 км. территории и 0,88 км. на 1000 жителей.

70% дорог с асфальтовым и гравийным покрытием находятся в хорошем состоянии. 63% грунтовых дорог находятся в неудовлетворительном состоянии, движение по которым возможно только в период засухи.

Автопарк ИРМ в 1997 г. составил 36,5 тыс. легковых и 1 тыс. грузовиков, обеспечивающих 90% пассажирских и 80% грузовых перевозок. Ежегодное увеличение парка составляет 8% — легковые и 6% грузовики.

Обслуживанием и содержанием дорожных коммуникаций занимаются Национальное предприятие дорожной эксплуатации (ENER, создано в 1994 г.) и Бюро дорожного управления (BGR), подчиненные непосредственно министерству оснащения и транспорта.

Государство ежегодно увеличивает бюджетные ассигнования на обслуживание дорожных коммуникаций. Если в 1995 г. было выделено 200 млн. угий (1,3 млн. долл.), то в 1997 г. эта сумма достигла 800 млн. угий (4 млн. долл.).

Морские порты. Морпорт Нуакшот включает в себя:

1. Причал на металлических сваях, длиной 198 м., шириной 10 м. Глубины у причала — от 7 до 9 м. Имеется 5 подъемных кранов, насосная станция, нефть и газопроводы. Швартовка судов возможна только в тихую погоду, так как причал с океана волнорезом не защищен. Используется, в основном, для выгрузки и перекачки нефти и газа. В порту имеются складские помещения и нефтехранилища. Среднегодовая затрузка не более 40%, среднее время стоянки судов — 20 ч. Причал расположен в 10 км. от г. Нуакшот. Дата постройки — 1963 г., требуется капитальный ремонт.

2. Причал с волнорезом («Порт Дружбы»). Построен китайскими специалистами в 1979 г. и с их помощью поддерживается в рабочем состоянии. Порт оборудован всем необходимым, хорошо защищен от волн.

Длина причальной стенки — 585 м. Глубины от 10 до 11 м., что позволяет ставить под разгрузку суда большого водоизмещения. Швартовка возможна только с одной (внутренней) стороны причала, так как внешняя сторона является волнорезом. Площадь причала 62,7 тыс. кв. м. Имеется 5 стационарных портовых кранов, грузоподъемностью от 30 до 70 т., 3 мобильных крана, грузоподъемностью 40 т., и 7 погрузчиков, грузоподъемностью от 6 до 20 т. Среднегодовая загрузка до 50%, среднее время стоянки судов под загрузкой-разгрузкой — 25 ч. В защищенной от волн гавани на якорю одновременно могут разместиться до 10 крупных судов. Имеются оборудованные складские помещения и открытые площадки. «Порт Дружба» находится в 15 км. от г. Нуакшот.

Морской порт г. Нуадибу расположен в природной довольно обширной бухте, хорошо защищенной от океанских волн и течений полуостро-

вом. Глубины у причалов от 4 до 12 м. Рассчитан на обработку 1,2 млн.т. грузов. На якорной стоянке и на бочке одновременно могут стоять до 100 крупнотоннажных судов (глубины на рейде свыше 8 м.). Есть специализированные терминалы для загрузки железной руды, куда подведена железная дорога прямо с рудников, а также для перекачки нефти и нефтепродуктов.

Всего в порту Нуадибу 4 причала: рыбный длиной 120 м., глубины от 9 до 10 м.; грузовой длиной 60 м., глубины от 4 до 6 м.; нефтесливной длиной 60 м., глубины от 8 до 10 м.; рудный порт Кансадо с причалом длиной 150 м., глубины от 10 до 12 м. Имеется специальный опрокидыватель для вагонов с рудой. Комплекс порта Нуадибу имеет обширные помещения и открытые площадки для хранения и обработки грузов.

Кроме портов возможна якорная стоянка судов вдоль всего побережья Мавритании. Дно здесь, в основном, песчаное, а с севера на юг проходит сильное Канарское течение, что затрудняет стационарность положения судна.

Кроме посольства России в г. Нуакшоте функционирует представительство департамента рыболовства минсельхозпрода РФ. В водах Мавритании оперирует **крупнейшая за границей российская рыболовная флотилия** (до 50-60 судов в течении года с экипажами до 4,5 тыс. моряков), которая имеет возможность ремонта, обеспечения топливом и пищевыми продуктами в портах этой страны. Визы в паспорте моряка проставляются по местным правилам не требуется.

В 1997 г. грузооборот автономных портов г.г. Нуакшота и Нуадибу составил соответственно 729 тыс.т. (при мощности в 1,2 млн.т.) и 125 тыс.т. (при мощности 275 тыс.т.), что на 15% больше по сравнению с предыдущим годом.

Рудный порт г. Нуадибу при погрузочной мощности в 1,2 млн.т. в месяц позволил в 1997 г. экспортировать в страны ЕС, Японию и США 11,3 млн.т. железной руды.

Нефтяной порт г. Нуадибу обеспечивает ежегодный прием 350 тыс.т. нефти и нефтепродуктов.

Речной транспорт. Главной водной артерией ИРМ является р. Сенегал, на которой расположены четыре причала с паромной переправой: два в г. Россо и по одному в г.г. Каэди и Гурае. Ежедневно они перевозят около 240 человек и 30 автомобилей, что составляет 87,6 тыс.чел. и 11 тыс. автомобилей в год.

Вопрос о возможном налаживании судоходства находится в стадии проработки в рамках Организации по освоению реки Сенегал. На 46-ой сессии Совета министров стран-участниц ОМВС (фев. 1999 г.) было предложено продолжить проработку проблем стоимости и финансирования работ первого этапа, касающихся оборудования навигационного фарватера, строительства портов и портовых сооружений, создание Агентства по эксплуатации речного навигационного оборудования и содержанию фарватера на участке протяженностью в 930 км. от Сен-Луи до Каеса. Второй этап предусматривает освоение притоков Фелу, Гуна и Курбаси.

Воздушный транспорт. В Мавритании имеются два международных аэропорта в г.г. Нуакшоте и Нуадибу и семь местных в г.г. Атаре, Зуэрате, Тиджикже, Селибаби, Аюн-эль-Атрусе, Неме и Каэди. Аэропорты г.г. Нуакшота, Нуадибу и Атара ос-

нащены светом и радиотехническим оборудованием, что позволяет их эксплуатацию в условиях плохой видимости и ночью. Пассажирооборот аэропорта г. Нуакшота в 1997 г. составил 75 тыс.чел. к 3,5 тыс.т. грузов.

Пассажироперевозки национальной компании «Эр-Моритани» в 1997 г. составили 130 тыс.чел. (из них 22 тыс. на внутренних линиях). Ежегодное увеличение количества пассажиров — 3%, средняя загруженность рейсов — 60%. Навигационная служба, эксплуатация и обслуживание международных аэропортов обеспечивается Обществом аэропортов Мавритании (SAM), при участии Агентства по безопасности воздушной навигации в Африке (ASECNA).

Железнодорожный транспорт. В Мавритании имеется единственная железная дорога, соединяющая центры выработки железной руды в районе г. Зуэрата с рудным портом г. Нуадибу. Ее протяженность составляет 853 км., из которых 717 км. основного пути и 136 км. — ответвления к месторождениям в Булануаре, Тмеймишате, Шуме и Фдерике. В 1997 г. перевезено около 11,5 млн.т. железной руды, при пропускной мощности в 15 млн.т. Обслуживание и эксплуатацию железной дороги осуществляет Национальная горнорудная компания (SNIM).

МЕКСИКА

Авиатехника

По данным Межд. ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) в настоящее время в Центральной и Южной Америке насчитывается более 1500 авиакомпаний. Высокими темпами на континенте растет объем воздушных перевозок, так в текущем году он составляет 5,6%.

Авиаиндустрия Мексики, являясь частью системы глобальных межд. перевозок, занимает ведущее место по развитию сети воздушного транспорта, не только в Латинской, но и в Северной Америке. Мексиканские Соединенные Штаты обладают одним из самых больших самолетных парков среди стран региона. По данным Министерства связи и транспорта Мексики в нац. регистре числится 6224 летательных аппаратов разного типа и по этому показателю страна занимает шестое место в мире и первое в Лат. Америке, незначительно опередив за 1999г. Бразилию. В 1999г. авиакомпании Мексики осуществили более 1,8 млн. полетов, из них 70% приходится на пассажирские, а 30% на грузовые перевозки. **По количеству вертолетов Мексика занимает в Лат. Америке первое место.**

Парк авиатехники Мексики насчитывает — 1155 коммерческих летательных аппаратов (ЛА), 412 — самолетов фед. правительства и губернаторов штатов, а также 4657 частных самолетов и вертолетов, начиная от сверхлегких до современных реактивных самолетов бизнес-класса.

Из общего количества частных и коммерческих летательных аппаратов около 80% находятся в пользовании мексиканской стороны на условиях аренды.

В пассажирских перевозках задействовано 286 самолетов, из которых 32 предназначены для перевозки до 17 пассажиров, 56 — до 70 пассажиров и 198 — до 200 человек.

Особо быстрыми темпами в Мексике развивается легкомоторная авиация, так называемые «воздушные такси». Из общего числа самолетного парка Лат. Америки на их долю приходится 24%, одна треть из которых являются мексиканскими. По количеству летательных аппаратов данного типа Мексика занимает второе место в мире после США и первое в Лат. Америке. В этой связи, Мексика стала центром притяжения интересов компаний-производителей авиационной техники этого класса.

Крупнейшие ам. и европейские компании, такие как «Леар Джет», «Рэйтеон», «Бэлл», «Еврокоптер», «Сесна» и др., имеют своих представителей или заключили агентские соглашения с мексиканскими фирмами по продаже и техническому обслуживанию таких самолетов.

Ведущими авиакомпаниями Мексики, специализирующимися на межд. и внутренних перевозках пассажиров являются: «Аэромехико», «Мехикана», «Авиакса», «Аэровиас Карибе», «Аэромар», «Линеас Аэreas Альегро» и «Аэрокалifornia».

Самым большим парком самолетов в Мексике обладает компания «Аэромехико». Она располагает 66 авиалайнерами следующих типов: Boeing 757-200 – 7 шт., Boeing 767-200 – 4 шт., Boeing 767-300 – 1 шт., DC-9-30 – 3 шт., DC-9-32 – 14 шт., MD-82 – 14 шт., MD-83 – 9 шт., MD-88 – 10 шт., MD-87 – 4 шт.

Второй крупнейшей авиакомпанией Мексики постоянно конкурирующей с «Аэромехико» является «Мехикана», которая располагает 57 самолетами следующих типов: Airbus A320 – 16 шт., Boeing 727-200 – 22 шт., Boeing 757-200 – 7 шт., Fokker F-10 – 12 шт.

Основным пакетом акций этих компаний владеет государство, которое определяет общую стратегию их развития. Осенью текущего года были предприняты попытки к объединению данных компаний, которые не получили поддержку у их служащих (объединение привело бы к сокращению тех. и руководящего состава). Однако вопрос по-прежнему остается открытым.

Фед. правительство контролирует вопросы эконо. деятельности нац. авиакомпаний и осуществляет контроль безопасности полетов. В последние 5 лет наблюдается тенденция сокращения долевого участия государства во владении частными авиакомпаниями.

В последние годы конкуренцию двум ведущим компаниям Мексики все в большей мере стала составлять «Аэрокалifornia», в распоряжении которой находятся 20 современных авиалайнеров. За 1999г. доля перевозок компаний «Аэромехико» и «Мехикана» снизились с 27% до 24%. Эта тенденция наблюдается и в текущем году.

В 2000г. обанкротилась и ушла с рынка группа «Такса». Причиной развала компании явилась авиакатастрофа пассажирского лайнера весной 2000г. и разногласия администрации группы с профсоюзом. Ожидается, что ее купит компания «Ацтека».

По данным минсвязи и транспорта за 1995-99гг. рост пассажирских перевозок составил 32%, а грузовых – 27,7%. За 1999г. нац. компании перевезли 37,8 млн. пассажиров, что на 7,4% выше, чем в 1998г., а за 8 мес. 2000г. рост этого показателя составил 8%. Внутренние перевозки пассажиров составляют 56%, а межд. 44%. Увеличение межд.

пассажирских перевозок составило 3,9% (14,4 млн. человек). Североам. направление по-прежнему остается ведущим для мексиканских компаний. В целом за 1999 год в этом направлении было перевезено 82% от всех пассажиров. Вместе с тем этот показатель снизился по сравнению с 1994г. на 4%, при его одновременном росте в направлении Лат. Америки и Европы. За 1999г. пассажиров в этих направлениях было перевезено соответственно 8% и 9%. В соответствии с прогнозом Управления гражд. авиации Мексики в течение 10 лет рост числа пассажиров только на внутренних авиалиниях составит 10%. Общий доход мексиканских компаний за 1999г. составил 9,93 млрд.долл. (8,95 млрд.долл. в 1998г.).

По итогам 1999г. объем грузовых авиаперевозок увеличился на 2,4% и составил 485 тыс.т. Из них 118 тыс.т. приходится на внутренние перевозки (рост 2,8%) и 367 тыс.т. на межд. (рост 2,2%). Наблюдается сокращение доли участия иностр. авиакомпаний в грузоперевозках. В 1999г. это сокращение составило 2,5%. Основной объем грузоперевозок в Мексике осуществляют иностр. авиакомпании, на их долю приходится 78,5% от общего количества перевезенного груза. Доходы мексиканских компаний за 1999г. превысили 715 млн.долл., что на 14 млн. долл. больше, чем в 1998г. Наиболее часто для этих грузоперевозок используется самолет Boeing 757-200С, обладающий наиболее высокой рентабельностью по сравнению с другими.

Мексиканская сторона все больший интерес проявляет к рос. грузовым авиалайнерам типа Ил-76 и Ан-32, а также, возможно, другим новым современным летательным аппаратам данного класса. Это связано, как с невозможностью западных авиастроителей удовлетворить растущий спрос на грузовые самолеты со стороны стран этого региона, так и с отсутствием у них новых моделей транспортных летательных аппаратов такого класса. Невысокая, по сравнению с конкурентами цена на рос. самолеты и простота в тех. обслуживании смогли бы заинтересовать мексиканских потребителей (Межд. авиационная выставка в г.Акапулько: 3-я состоится 1-4 марта 2001г.).

В соответствии с планами обновления и модернизации самолетного парка Мексика в течение 20 лет предусматривает закупить 260 коммерческих авиалайнеров различных классов и назначений. Изучается возможность приобретения новых самолетов Airbus A-320 и Boeing 717-200 с ориентировочной стоимостью 31 млн. долл. за единицу. Вместе с тем имеется заинтересованность и в других моделях самолетов с вместимостью 210-250 человек. По прогнозам европейской производителей в течение 5 лет они планируют поставить в Мексику до 100 самолетов на различных условиях – аренда и продажа.

За последние 5 лет высокими темпами в Мексике совершенствуется инфраструктура аэропортов и идет строительство новых аэродромов местного и регионального значения. Насчитывается 84 аэропорта, из них 55 межд. и 29 нац. значения. Кроме этого имеется 1249 аэродромов (включая военные и коммерческие), а также 258 вертолетных площадок. Техническое оборудование аэропортов соответствует современным межд. требованиям.

Однако, по данным ASA (Aeropuertos y Servicios Auxiliares), загрузка аэропортов происходит крайне неравномерно. Из 84 аэропортов, используемых в коммерческих целях, только 7 пропустили через себя 42,6 млн. пассажиров в 1999г.: Мехико — 20,5 млн. чел.; Гвадалахара — 5,1 млн. чел.; **Канкун — 6,8 млн. чел.**; Тихуана — 3,5 млн. чел.; Монтеррей — 3,5 млн. чел.; Пуэрто-Вальярта — 2,1 млн. чел.; Акапулько — 1,1 млн. чел.

По оценкам специалистов Главного управления гражд. авиации (DGAC), проблему загрузки аэропортов поможет разрешить использование средних пассажирских самолетов с количеством посадочных мест до 30-40 чел., которые будут обладать более высокой рентабельностью по сравнению с большими авиалайнерами при малой загрузке пассажиров и дальности перелета.

В связи с этим весьма привлекательным для мексиканского рынка может стать самолет АН-38, обладающий возможностью перевозки до 30 пассажиров. Общая емкость этого сектора рынка авиационной техники может составить 20-30 ед., принимая во внимание возможную скорую сертификацию самолета по нормам США FAR-23, работа над которой ведется совместно рос. департаментом воздушного транспорта и ам. компанией Allied Signal, поставляющей двигатели для АН-38.

Значительно ускорились темпы развития наземных тех. баз и служб для обслуживания, ремонта и поддержания авиатехники в исправном состоянии. В Мексике имеется 198 центров по ремонту и обслуживанию самолетов и вертолетов. Американская компания «АМВ Комбс» совместно с мексиканскими фирмами открыла два новых центра обслуживания в г.Толука (шт.Мехико) и г.Лос Кабос (шт.Баха Калифорния Сур), а всего планируется создание сети из 12 баз на территории Мексики.

На 2001г. планируется получить более 500 млн.долл. иностр. капвложений в нац. авионавтику. С подписанием договора о свободной торговле с ЕС, на мексиканский рынок все в большей мере стремятся проникнуть европейские компании. Прежде всего, иностр. авиастроительные компании привлекает в Мексике низкая стоимость рабочей силы, которая в два раза ниже, чем, например, в США.

В г.Толука ведется сборка первого 4-местного самолета Lanceg-4P, по ам. технологии и из ам. компонентов.

Основная трудность в продвижении авиационной техники рос. производства на мексиканский рынок заключается в необходимости получения мексиканской сертификации на базе ам. норм FAR, без чего полеты любой техники запрещены.

Значительный интерес для рос. производителей авиатехники представляют министерства нац. обороны и морского флота Мексики (МНО и ММФ).

На вооружении ВВС в основном находятся устаревшие самолеты F-5, Т-33А, Pilatus PC-6, PC-7, PC-9, различных модификаций, тех. ресурс которых подходит к концу. Вопрос замены 20 самолетов F-5 E/F, 47 самолетов Т-33А Lockheed и 80 самолетов Pilatus остро стоит перед МНО страны. В соответствии с планом модернизации боевой авиации ВС Мексики на 2001 год запланировано закупить 2-3 самолета-штурмовика типа СУ-24, однако не новых, а после капремонта.

В качестве определенного успеха в деле продвижения рос. авиатехники на местный рынок следует отметить работу рос. компании «Авиазапчасть» с МНО. Только в 1999г. она поставила 2 вертолета МИ-26 и три МИ-17. Причем спрос на рос. вертолеты у мексиканской стороны сохранится и в дальнейшем.

Несмотря на неоднократные обращения с предложениями по организации тех. обслуживания этой техники направляемую с помощью специалистов Московского вертолетного завода им. Милля, руководство ММФ пока их изучает и продолжает работать через ам. посредников. Вместе с тем, по заявлению одного из офиц. лиц ММФ, качество работ, выполняемых американцами, их не устраивает. Наиболее вероятным сектором, где рос. авиационная техника могла бы конкурировать с зарубежными образцами по показателям надежности и цен, являются самолеты и вертолеты военного и двойного назначения, как правило универсального применения, а также широкий спектр гражд. самолетов, в т.ч. легких и спортивных моделей.

Транспорт

Мексика располагает хорошо развитой транспортной сетью. Протяженность автомобильных дорог в 2000г. достигла 321,6 тыс.км., из них 49 тыс.км. свободны от уплаты дор. пошлины. Только за 1994-2000гг. протяженность автомагистралей увеличилась на 3,5 тыс.км. Процесс приватизации автодорог был начат в Мексике в начале 90гг., ранее автодор. сеть принадлежала государству. В течение 2000г. в развитие данной инфраструктуры правительством страны было вложено инвестиций на 12,4 млрд. песо, которые пошли на строительство новых и реконструкцию и обслуживание имеющихся автомагистралей. Однако, по мнению специалистов, этих средств явно не достаточно для того, чтобы полностью обеспечить растущие потребности сектора. Только для поддержания в нормальном состоянии дор. сети нынешнему правительству необходимо обеспечить финансирование работ в 40 млрд.песо ежегодно.

Размеры инвестиций в автодор. сеть в млн.песо.

1997г.	1998г.	1999г.	2000г.
9910	9237	11579	12420

Более 40% (128 тыс.км.) автодорог нуждаются в частичном или полном ремонте и реконструкции. Принимая во внимание, что Мексика на сегодняшний день имеет торгово-эконом. соглашения с 32 странами мира, ожидается значит. увеличение объемов перевозок, в том числе автотранспортом. В этой связи качество, пропускная способность и удобство дорог приобретают все большее значение. 84% торг. грузовых перевозок в Мексике осуществляется именно автотранспортом, объем которых в 2000г. составил 380 млн.т. Размер пассажирских перевозок данным видом транспорта достиг 2613 млн.чел.

С учетом важности для экономики страны автотранспортных перевозок правительство разработало ряд целенаправленных проектов и программ, которые предусматривают создание новых магистралей, соответствующих требованиям современных стандартов и реконструкцию более 10 тыс.км. уже находящихся в эксплуатации дорог.

Протяженность железных дорог Мексики — около 30 тыс.км. Процесс их приватизации начался с

1997г. и проходит достаточно вяло. Вместе с тем, с того времени в стране отмечается некоторое увеличение объемов перевозок ж/д транспортом. Если в 1997г. общий тоннаж перевезенных грузов составлял 61,6 млн.т., то в 1998г. — 75,9 млн.т., а в 2000г. он достиг отметки 80,1 млн.т.

Для дальнейшего развития этого вида транспорта требуются значит. инвестиции, в первую очередь иностр. Однако потенциальных инвесторов отпугивают высокая капиталоемкость строительства, дорогостоящее обслуживание железных дорог в горных условиях и их достаточно низкая рентабельность.

Объемы перевозок морским транспортом, как внешних, так и внутренних, постоянно растут. Только за последний год морским путем было доставлено 300 млн.т. грузов, что на 5% больше, чем в 1999г. Рост пассажирских перевозок, достигших в 2000г. 8 млн.чел., был не столь заметен.

С начала 1997г. пошел процесс частичной приватизации аэродромов. В Мексике насчитывается 1321 аэропорт, 54 из которых имеют статус межд. В стране действуют 83 авиакомпании, большая часть которых (46) — нац. В 2000г. ими было обслужено 38 млн. пассажиров и доставлено 528 тыс.т. грузов.

НИКАРАГУА

Авиация

Динамика роста пассажиропотока с 2000г. прогнозируется с ежегодным 7% увеличением. В стране действуют 9 пассажирских и 3 грузовых авиалинии.

«Америкен Эйрлайнс». Компания, включающая авиалинию КОПА, перевозит 18% всего пассажиропотока в Никарагуа, использует самолеты Боинг 737 с повышенной комфортабельностью. В 1999г. компания совершила 435 рейсов Майами-Манагуа (стоимость билета 250 долл.), кроме этого в Манагуа еженедельно совершаются 4 рейса из Панамы, 3 — из Сан-Хосе, 1 — из Гондураса, 3 — из Сальвадора, 4 — из Гватемалы. В сервис, который предоставляется компанией на борту входят: обед, просмотр фильмов, интерактивные игры для детей.

«Мехикана де Авиасион». Компания возобновила свои операции в Никарагуа 17 дек. 1999г. В планах «Мехиканы» — придание нового импульса тур. бизнесу между Никарагуа и Мексикой. На рынке авиауслуг компания существует 80 лет, а в последние 2г. по праву считается лучшей в Лат. Америке. «Мехикана» имеет один ежедневный рейс из Манагуа в Мехико, с остановкой в Сан-Хосе. Перелет занимает 4,3 ч., включая 40 минутное ожидание в Сан-Хосе. Цена билета в оба конца — 382 долл.

«Континентал Эйрлайнс». Компания находится на рынке Никарагуа уже 10 лет. Имеет договоры о сотрудничестве с авиалиниями Центр. Америки. В 1999г. компания сменила свой авиапарк, что позволило увеличить перевозки, одновременно улучшив предоставляемый сервис. В Никарагуа (по 7 еженедельным полетам) наполняемость пассажиропотока равна 85%. Тарифы на билеты практически сравнимы с другими авиалиниями, однако, с целью привлечения пассажиров компания приняла решение блокировать несколько задних рядов

кресел салона, с целью увеличения размера разрешенного провоза багажа. Маршруты, наиболее используемые никарагуанцами: Манагуа-Майами, Лос-Анжелес, Лас-Вегас, Нью-Йорк.

Группа ТАКА. Состоит из 4 авиакомпаний: АВИАТЕКА (Гватемала), ЛАКСА (Коста-Рика), НИКА (Никарагуа) и непосредственно ТАКА (Сальвадор). В 1999г. Группой перевезено в общей сложности 200 тыс. пассажиров, 80 тыс. из которых — по маршруту Манагуа-Майами (42% перевозок рынка авиауслуг Никарагуа). Сегодня ТАКА предоставляет ежедневный, для 150 пассажиров, рейс в Майами, 3 — в Сан-Хосе, 2 — в Лос-Анжелес и Мехико.

В последнее время авиапарк Группы, состоявший из 14 А-320 и 2 А-319, пополнился 34 аэробусами.

В 1999г. в межд. аэропорту Манагуа было зарегистрировано 600 тыс. пассажиров. Принимая во внимание уплаченный каждым из них аэропортовый сбор в 19 долл., прибыль от этого рода деятельности составила 5,7 млн.долл., из которых 5млн. были реинвестированы в реконструкцию самого аэропорта. Прогнозировалось, что в 2000г. инвестиции достигнут 15 млн.долл., а в ближайшие 2г. — 40 млн.долл.

Динамично развивающийся рынок авиауслуг (по прогнозам, пассажиропоток в ближайшие годы увеличится до 1,5 млн.чел. в год) заставляет правительство Никарагуа выделять все большие средства для развития инфраструктуры межд. аэропорта Манагуа.

Завершился первый этап работ по расширению и реконструкции здания терминала. Планируется ввести более 10 тыс.кв.м. площадей, что позволит построить 5 доп. залов отлета и прилета пассажиров, оснащенных выдвижными трапами, увеличить в 3,5 раза площади таможенно-миграционных залов, установив в общей сложности 58 пунктов миграционного контроля, реконструировать ВПП.

Транспорт-2000

Объем транспортных перевозок пассажиров в 2000г. сократился по причине увеличения тарифов на транспортные услуги. Имелись проблемы с перевозкой пассажиров наземным транспортом, доля которых составляет подавляющий удельный вес в общем объеме перевозок (99%).

В стране осуществляются междугородние транспортные перевозки пассажиров, которые, однако, еще развиты недостаточно. Стоимость проезда городским транспортом регулируется государством. Стоимость поездки в городском автобусе составляет 2,50 кордобы.

Перевозки пассажиров авиатранспортом сократились по сравнению с уровнем 1999г.

Основная масса грузов перевозится водным транспортом. Нац. и зарубежные компании обслуживают перевозки как твердых, так и жидких грузов. В сфере морских перевозок функционируют частные транспортные агентства и 1 гос. компания.

Грузооборот товаров через порты Тихого океана и Атлантики в 2000г. составил 1,8 млн.т., что на 25% меньше, чем в 1999г.

Нац. фирмами и компаниями также предоставляются услуги по складированию товаров, поступающих по импорту.

Водный транспорт внутр. сообщения пока еще не получил должного развития. Осуществляются нерегулярные поездки по акватории озера Никарагуа (связывают г.Граната с о-вами Ометепе и Сан-Карлос на юго-вост. оконечности озера), а также между портами Влуфильдс и Дуэрто-Кабесас на Атлантике.

Дороги. Общая протяженность дорог в Никарагуа составляет 26 тыс.км. Из них менее 20% – дороги с твердым покрытием, большая часть которых расположена вдоль Тихоокеанского побережья (Панам. шоссе) и в Центр.-Сев. р-не страны. В целом протяженность и состояние дорог не удовлетворяет потребностям населения и экономики страны (особенно остро это сказывается в юж. и вост. р-нах страны расположенных в зоне Атлантики).

Значит. часть дорог пострадала от урагана «Митч». В 2000г. с помощью стран-доноров и межд. фондов продолжались работы по восстановлению дорог. Большой объем работ в 2000г. проделан по расширению дороги связывающую столицу страны г.Манагуа с туристическим и торг. пунктом г.Масая («Масайское шоссе»).

Порты. Никарагуа насчитывает 6 морских портов. Основным портом, расположенным на побережье Тихого океана, является Коринто (145 км. к сев.-западу от Манагуа). Этот порт располагает мощностями по переработке более 1,5 млн.т. грузов в год. Другой порт на Тихоокеанском побережье Сандино используется в основном для переработки насыпных грузов и нефти (нефтепровод обеспечивает перекачку нефти на нефтеперераб. предприятия). Еще один порт расположен в Сан-Хуан дель Суре (для погрузо-разгруз. работ используются баржи).

На побережье Атлантического океана находятся порты Влуфильдс и Пуэрто Кабесас (по существу пристани с ограниченными возможностями). Порт Рама на Атлантике является портом типа РО-РО.

«Сухой канал». Речь идет о сооружении в Никарагуа межд. транспортного коридора – «сухого канала» между Атлантическим и Тихоокеанским побережьями страны. Этот проект уже многие годы обсуждается на различных уровнях крупными межд. компаниями. Идет борьба за право на строительство (стоимость проекта оценивается от 1,5 до 2 млрд.долл.) и варианты его прокладки. Проект состоит в сооружении ж/д колеи для высокоскоростных поездов и параллельной шоссеиной дороги от пункта Monkey Point на побережье Атлантики до порта Коринто или Ла Вирхен на Тихоокеанское побережье. На конечных пунктах «сухого канала» будут находиться порты с достаточными глубинами, что позволит осуществлять переработку значит. объемов грузов. Сооружение «сухого канала» также будет способствовать обеспечению потребностей в перевозке грузов для создаваемых предприятий в свободных зонах. Имеются и другие альтернативные варианты этого проекта.

Аэропорты. Межд. аэропорт имени Аугусто С. Сандино (расположен в 11 км. от центра столицы). В 2000г. продолжались работы по его расширению, строительству новых терминалов, вспомогательных помещений. Он считается одним из наиболее надежных аэропортов в Центр. Ам. Аэропорт располагает грузовым оборудованием и по-

мещениями для хранения грузов, включая 3,5 тыс.куб. футов холодильных камер. Обеспечиваются регулярные грузовые перевозки. Межд. авиакомпании осуществляют регулярные рейсы между Манагуа и столицами стран Центр. Ам., Панамы, Мексики, а также США (Майами, Хьюстон, Лос-Анжелес), а также, другими городами. Авиакомпания группы «Таса» обслуживает рейсы в страны Карибского бассейна и Юж. Ам. Имеются также небольшие аэропорты в г.г.Блуфильдс, Пуэрто-Кабесас, Росито и Сан-Карлос (однако сообщение с ними наземным транспортом затруднено).

Транспорт-1999

В последние годы отмечается устойчивая тенденция к росту объемов грузоперевозок между портами Атлантического и Тихого океанов по маршрутам, проходящим через Панамский канал и вдоль побережья стран Сев. и Юж. Америки. Общий объем этих грузопотоков оценивается в 1,7-1,8 млрд.т. в год, из которых только 250 млн.т. (14%) проходят через Панамский канал, а остальные грузы перевозятся по достаточно протяженным и во многих случаях сложным в навигационном отношении маршрутам. На ближайшие 10 лет среднегодовые темпы прироста морских грузоперевозок в этом районе прогнозируются в пределах до 7,5%, а в последующий период в связи с дальнейшим развитием процессов глобализации жизни и, особенно эконом. интеграции ам. государств, могут возрасти на 10-17%. В этих условиях создание новых оптимальных маршрутов грузоперевозок трансокеанского уровня приобретает существенное значение.

Территория Никарагуа значит. интерес в плане проектов трансокеанских грузоперевозок, включая строительство обычных каналов, а также «сухих» каналов – соединение портов ж/д линиями, ориентированными на контейнерные грузоперевозки.

В этой связи в стране создана правит. межведомственная комиссия под председательством президента А.Алемана, занимающаяся вопросами проектов трансокеанских каналов, включая «сухие». Указанная комиссия фактически взяла на себя организацию конкурсов проектов и торгов в связи с их реализацией. Она же выносит проекты на обсуждение в отраслевые комиссии Нацассамблеи.

На различных стадиях разработки находятся **несколько проектов создания трансокеанских гидросистем.** Среди практически завершенных – проект А.Месы (разработан Народным ун-том Никарагуа). Он включает строительство морского канала от Пуэрто-Кабесас через Санди-Бэй и Блюфильдс далее на Монкеи-Поинт и Сан-Хуан-дель-Норте на Карибском побережье. Через р.Сан-Хуан (с углублением ее русла для прохода крупных океанских судов) канал соединяется с оз.Никарагуа и через р.Типитапа с оз.Манагуа. От оз.Манагуа к порту Коринто прокладывается канал. Еще один канал связывает оз.Никарагуа с портом Сан-Хуан-дель-Сур. Проект предусматривает также возможность соединения с водными системами Коста-Рики. Общая его стоимость – 4 млрд.долл., включая создание крупной ГЭС (за счет 30-метрового перепада высот на водоразделе) и доп. оросительных систем для 300 тыс.га сельхозугодий. На период строительства планируется привлечь до 50

тыс.чел., а в дальнейшем создать дополнительно еще 250 тыс. рабочих мест в сельском хозяйстве и в свободных зонах карибских и тихоокеанских портов.

Аналогичный проект глубоководного канала, но с выходом только на порт Сан-Хуан-дель-Сур и проведением дорогостоящих водоочистных работ на оз. Манагуа предложил президент Нац. ассоциации инженеров и архитекторов С.Авилес. Оба проекта по существу ставят целью создать на основе трансокеанской гидросистемы мощный полюс хоз. развития, привлекательный для иноинвесторов, включающий собственно трансокеанские грузоперевозки, развитие пром. зон в портах и экспортных производств в агропром. секторе, решение в значит. мере энергетических проблем за счет создания системы ГЭС. При этом экологические аспекты реализации проектов автоматически отодвигаются на второй план. Проекты прошли через упомянутую выше межведомственную комиссию. Однако они фактически будут «торпедированы» администрацией авт. районов Сев. и Юж. Атлантики, так как неизбежно нанесут серьезный урон их экологии, а также турбизнесу. Одновременно многие эксперты полагают, что наиболее серьезным препятствием их осуществления все же станет высокая сметная стоимость. Однако в случае решения вопросов финансирования правительство в принципе могло бы обеспечить их утверждение, используя законодат. нормы, позволяющие в ряде случаев обходиться без согласования проектов с руководством автономий.

Проект «экологического канала» Крюгера-Пасоса также включает строительство морского канала вдоль Карибского побережья до Сан-Хуан-дель-Норте и проведение небольших дноуглубительных работ на р. Сан-Хуан, что позволит использовать плоскодонные грузовые суда, которые будут ходить до порта Гранады на оз. Никарагуа. По существу это зональный проект, ставящий целью обеспечить хоз. интеграцию атлантического побережья с основными эконом. центрами страны. Стоимость проекта 500 млн.долл., период реализации — 5-6 лет. Предусмотрены значит. расходы на охрану окружающей среды, лесовосстановит. работы и заведомо «щадящий режим» эксплуатации внутренней гидросети (использование лишь небольших плоскодонных судов, работающих на спец. топливе, умеренное изменение русла).

Кроме того, имеются два проекта «сухих» каналов. Первый, подготовленный компанией «Система интернациональ де транспорте глобаль» («СИТ-Глобаль») и поддерживаемый в основном никарагуанскими предпринимателями во главе с К.Куадрой и Г.Куадрой, предусматривает создание глубоководного порта в Монкей Поинт, от которого будет проложена ж/д до тихоокеанского порта Коринто на 473 км. Стоимость проекта — 1,3 млрд.долл., окончание работ запланировано на 2005г.

Альтернативный проект представила компания «Каналь Интересосенико де Никарагуа» (КИНН), в которой преобладают зарубежные предприниматели, возглавляемые ам. бизнесменом Домом Боско. Этим проектом также предусмотрено создать глубоководный порт в Монкей Поинт и проложить от него ж/д на 400 км. к Пунта Пье-дель-Хиганте на Тихом океане, где намечено построить

глубоководный порт для судов-контейнеровозов. Стоимость проекта — 2,6 млрд.долл, время завершения работ — 2007г.

В стоимостном и экологическом аспектах оба проекта «сухих» каналов заметно выигрывают по сравнению с проектами гидросистем. Однако «уязвимым» их местом является необходимость заново строить глубоководные порты и воссоздавать в Никарагуа ж/д транспорт и обслуживающую его инфраструктуру. Кроме того, «сухие» каналы создали бы весомую доп. нагрузку на достаточно скудную энергетическую базу страны, особенно, если будет налажена транспортировка контейнеров-морозильников.

Проекты сухих каналов прошли согласование в межведомственной комиссии и комиссиях Нацассамблеи. Однако, чтобы избежать конкурса с «СИТ-Глобаль», руководство КИНН, предложившей более дорогой вариант, попыталось, используя поддержку президента А.Алемана, провести свой проект посредством принятия в Нацассамблее отдельного закона по нему. Это одновременно позволяло бы фактически обойтись без согласования проекта с администрацией атлантических автономий. Но принятие закона было «перекрыто» в 1999г. Генконтролером Республики, настоявшим на обязательном проведении конкурса и регулировании реализации «победившего» проекта в рамках действующего законодательства.

Ни по одному из вариантов трансокеанских каналов не было принято окончат. решения, тем более, что после начала пограничных споров Никарагуа с Гондурасом, а затем и Коста-Рикой их реализация в той или иной степени ставилась бы в зависимость от проведения делимитации морских акваторий и решения других спорных вопросов с соседними государствами. При этом пограничные споры в известной мере «отпугнули» от никарагуанских проектов потенциальных зарубежных инвесторов. Кроме того, многие возможные иноинвесторы на данном этапе сосредоточили основное внимание на реализации проекта «сухого» канала в Панаме, где фактически им были предложены наиболее благоприятные среди стран субрегиона условия в плане рентабельности, периода окупаемости, гарантии инвестиций и перспектив «загрузки» объекта. Определенную конкуренцию никарагуанским проектам составляют и их аналоги, предложенные другими центральноам. государствами хотя они также имеют свои «уязвимые места».

Никарагуанское руководство и деловые круги, принимая во внимание, что создание на их территории трансокеанского канала резко повысило бы межд. значимость Никарагуа не снимают вопрос о его строительстве. Объективно на пользу любому из проектов идут проводимые сейчас реконструкционные работы в Пуэрто-Кабесас, а также модернизация порта Коринто в счет японских гос. кредитов, согласованная в апр. 2000г. президентом А.Алеманом. Хотя панамский «сухой» канал заберет наиболее рентабельные грузоперевозки, для никарагуанских проектов остается достаточный фронт работ на перспективу.

Практически все никарагуанские проекты не имеют под собой серьезной инвест. базы. Даже в случае принятия полит. решения по одному из них, дающего возможность приступить к реализации, поиски инвесторов могут застопорить работу.

Не исключено, что одна из полит. партий или группировок может выдвинуть идею создания трансокеанского канала как важную составляющую своей полит. и эконом. стратегии, обыграв ее осуществление как средство сплочения нации в интересах достижения эконом. и соц. прогресса, что с учетом масштабов хозяйства страны, его специализации и численности населения — вполне реально. Однако и в этом случае встанет проблема инвесторов, вкладывающих не только в реализацию своих эконом., но и полит. интересов. Потенциально ими могли бы быть межд. банки — МАБР, Всемирный банк, гос. и частные кредитные и фин. организации США, Японии, Тайваня, возможно, других стран АТР, в меньшей степени стран ЕС.

Характеристика проектов трансокеанских «сухих» каналов, альтернативных никарагуанским проектам. 1. В Гондурасе: «сухой» канал от Пуэрто-Кортес на Карибском море до Сан-Лоренсо на Тихом океане. Со строительством ж/д в 454 км. Стоимость проекта — 1,6 млрд.долл. Правительством прорабатывается возможность получить большую часть средств через МАБР. Сдерживающим фактором является крайне сложная топография местности, через которую намечено проложить железную дорогу.

2. В Гондурасе и Сальвадоре: «сухой» канал от Пуэрто-Кортес (Гондурас) до Ла-Уньон на тихоокеанском побережье в Сальвадоре с возможным ответвлением на Эль-Куко. Общая стоимость проекта — 1,9 млрд.долл. Он включает строительство ж/д на 365 км., что позволило бы перевозить контейнеры за 6 часов от порта до порта. В разработке проекта участвуют также фирмы США, Сингапура и Малайзии. Партнеры до конца не решили вопросы финансирования. Кроме того, сальвадорцы проявляют некоторую «настороженность» по отношению к Гондурасу в военно-стратегическом плане.

3. В Коста-Рике: «сухой» канал от г.Лимон до Пунтааренас на зал.Никойя. Сложным участком на железной дороге является район, где она пересекает Кордильеру Сентраль со сложным горным рельефом и достаточно «неблагополучную» в сейсмическом плане. Стоимость проекта с учетом создания доп. портовых сооружений — 1,5-1,7 млрд.долл.

4. В Гватемале: «сухой» канал от Пуэрто-Барриос в бухте Аматике до Пуэрто Сан-Хосе на Тихом океане. Авторы проекта предусматривают параллельное использование автотранспорта и железной дороги для перевозки контейнеров из порта в порт.

5. В Панаме: «сухой» канал через Панамский перешеек вдоль основного водного канала. Включает строительство железной дороги общей протяженностью 80 км. **Доставка контейнера по ж/д будет занимать немногим более часа.** Пропускная способность первой очереди — 350 тыс. контейнеров в год с последующим увеличением до 550 тыс., а в окончательном варианте до 1 млн. контейнеров в год. Реализация проекта облегчается развитой портовой инфраструктурой на атлантическом и тихоокеанском побережье. С учетом панамского законодательства, для инвесторов это наиболее притягательный проект трансокеанского «сухого» канала в субрегионе. **Работы на строительстве уже начаты.** Объект может быть частично введен в эксплуатацию в конце 2001г.

6. В Сальвадоре и Гватемале: проект «сухого» канала от Пуэрто-Барриос в бухте Аматике до Пуэрто Акахутла на тихоокеанском побережье Сальвадора. Предполагает строительство скоростной железной дороги, специализирующейся на контейнерных перевозках между портами. Стоимость проекта — 1,8 млрд.долл. Ведется работа по привлечению иноинвесторов.

ПАНАМА

Морпорты

Портовая индустрия в Карибском бассейне. В последние годы крупнейшие центры по обработке морских грузов интенсивно развивались на Ямайке, в Майами (США), на Багамских о-вах и в Панаме. Причем в условиях жесткой конкуренции грузо-торгового рынка в этом регионе основные транснац. компании, специализирующиеся на строительстве, реконструкции и эксплуатации морских портов (тайваньская Evergreen, гонгконгская Hutchison и ам. Stevedoring Services of America, SSA) сосредоточили свои интересы на Панаме.

По оценке экспертов, республика уже достаточно продолжит. время располагала всем необходимым, чтобы превратиться в мировой грузоперерабатывающий центр, имеющий выгодное географическое положение и постоянный гарантированный грузопоток. В частности только по Панамскому каналу ежегодно проходят более 13 тыс. грузовых судов, из которых 1,6 тыс. — контейнеровозы. Причем 12 часов эти суда находятся в водах канала, что заставляет их прибегать к услугам, предоставляемым панамскими морпортами.

Panama Ports Company (PPC), член группы Hutchison Port Holdings уже в этом году вложила 140 млн.долл. в реконструкцию тихоокеанского порта Balboa, который должен будет обслуживать 600 тыс.контейнеров ежегодно. В 2001г. планируется инвестировать еще 140 млн.долл. в развитие этого порта и довести длину его молвов до 1,5 км., площадь до 50 га и установить 12 портовых кранов «Супер Пост Панамакс», которые будут обслуживать до 1,5 млн.контейнеров ежегодно.

По мнению директора нац. морского управления Панама Рубена Рейны, в 1998г. портовый сектор экономики вырос по своим показателям на 30%, по сравнению с 1997г., получив инвестиции на 400 млн.долл., а в 1999г. эта цифра существенно возрастет. Только в III кв. 1998г. количество обслуживаемых панамскими портами контейнеров составило 427828 ед. (данные Нац. портовой службы), т.е. возросло на 128,1% по сравнению с тем же периодом 1997г.

Порты Balboa, Cristobal, Coco Solo и Manzanillo вместе в 1999г. были способны обслужить более 1 млн. контейнеров и рассчитывали довести это количество в **2000г. до 2 млн.контейнеров.** 30% загрузки составляют товары в контейнерах, реэкспортируемые из СТЗК. Для МПТ этот объем составляет 60%. В свою очередь, 93% общего реэкспорта СТЗК зависит от эконом. состояния стран Лат. Америки.

Рядом с портами Manzanillo и Coco Solo японская компания Kawasaki приступила к строительству **морпорта Colon 2000 для круизных теплоходов.** Объем капиталовложений в строительство составляет 35 млн.долл.

В начале 1999г. Нац. эконом. совет Панамы утвердил проект строительства контейнерного порта в г. Колон Colon Free Zone стоимостью работ в 75 млн.долл., которые будут вестись компанией Colon International Terminal, а затем его передадут под управление компании International Transportation Service (США).

На тихоокеанском побережье вблизи входа в Панамский канал планируется строительство нового терминала порта Farfan, который вместе с портом Balboa будут играть ведущую роль в развитии грузопотока через канал.

Панама располагает следующими морпортами, специализирующимися на грузах:

– Тихоокеанское побережье: Balboa (контейнеры, сыпучие грузы), Panama (каботажный), Vasamonte (рыболовный), Aguadulce (сыпучие грузы), Mutis (сыпучие грузы), Pedregal (сыпучие грузы), Armuelles (фрукты), Charco Azul (нефтепродукты), La Palma (дерево, бананы).

– Атлантическое побережье: Manzanillo (автомашины, контейнеры), Cristobal (контейнеры), Coco Solo Norte (контейнеры), Bahia Las Minas (контейнеры, сыпучие грузы), Chinqui Grande (нефтепродукты), Bocas del Togo (общие грузы), Almirante (фрукты).

О развитии контейнерных морпортов. Объемы обработки контейнерных грузов в морпортах Лат. Америки начали резко возрастать относительно недавно. Однако особенности уникального геополит. положения **Панамы**, а также целая серия крупных иноинвестиций, сделанных за последние 4г. позволили республике занять **ведущее место на латиноам. континенте по объему обрабатываемых контейнеров и войти в первую десятку морских портовых государств.**

Так, по данным минторга Панамы, в 1995г. атлантический порт Cristobal мог обрабатывать, используя имеющиеся у него 2 портовых крана типа Panamax (кран, способный обслуживать суда, максимальное водоизмещение которых позволяет проходить шлюзы Панамского канала) лишь 115 тыс. контейнеров в год (в среднем 10-12 контейнеров в час), сейчас же один из современных контейнерных портов Manzanillo (Атлантическое побережье Панамы) обработал в 1998г. 760 тыс. контейнеров (30 ед. в час) своими 2 кранами Panamax и 6 Post Panamax (кран, способный обслуживать суда, водоизмещение которых не позволяет им проходить шлюзы Панамского канала).

Общее же количество обработанных контейнеров панамскими морпортами (Manzanillo, Evergreen, Cristobal – на Атлантике, Balboa – на Тихом океане) составило в 1999г. 1 млн.ед. Учитывая сохраняющуюся в последние годы тенденцию роста объема контейнерных морперевозок (30% в год), в ближайшие годы их среднегодовой поток в Панаме может достичь 2 млн. при соответствующем увеличении портовых мощностей.

Уверенность в перспективном развитии контейнерного бизнеса на латиноам. рынке, как наиболее удобного и относительно безопасного вида морских перевозок, возникла еще у основателя и первого владельца порта Manzanillo **Л.И.Родина**, президента компании Motores Internacionales - МОИНСА, бывшей на протяжении около двух десятилетий монопольным торговым посредником автозавода ВАЗ в Лат. Америке. Монопольное право, а также сверхвыгодные для Л.И.Родина ус-

ловия торг. сотрудничества с «ВАЗом» позволили ему многократно приумножить свой капитал, часть которого фактически составила основу для нового перспективного направления деятельности – строительство и эксплуатация контейнерного морпорта Manzanillo, территориально примыкающего к СЭЗ Колон.

С 1994г. по 1998г. капвложения компании Л.И.Родина и его ам. партнера в строительство и развитие Manzanillo составили 210 млн.долл. Однако в 1999г. Л.И.Родин по личным мотивам принял решение о прекращении своего участия в этом деле и выгодно продал принадлежащие ему 50% акций Manzanillo ам. партнеру.

За прошедшие пять лет вдвое увеличилось количество работающего в порту Manzanillo персонала. Сейчас он составляет 710 чел. Порт имеет 8 портовых кранов, 950-м. причал и 29 га площадей для складирования контейнеров. Manzanillo сейчас – это современный, оборудованный всеми необходимыми средствами порт, опыт работы в котором, по мнению ам. экспертов, позволяет любому его специалисту быстро адаптироваться к условиям морпорта в любой другой стране мира.

Новый владелец порта Manzanillo, ам. компания Manzanillo International Terminal (MIT), учитывая рост мировых контейнерных перевозок, намерена в ближайшие 18 мес. вложить 300 млн.долл. в развитие порта. MIT предусматривает увеличение складских площадей порта, улучшение обслуживания судов и грузов, приобретение нового портового оборудования, увеличение длины причала еще на 500 м. В 1999г. компания освоила 93 млн.долл., из которых 15 млн.долл. будут израсходованы на изготовление корпорацией Hyundai Heavy Industries de Corea двух портовых кранов Super Post Panamax, чья эксплуатация началась в фев. 2000г. Порт Manzanillo после модернизации сможет обрабатывать 150 контейнеров в час.

Общий объем инвестиций в развитии морского портового бизнеса и реконструкцию железной дороги, соединяющей основные атлантические порты Панамы с тихоокеанским Balboa, достигли в 1999г. 400 млн.долл.

Хотя объем контейнерных перевозок через канал составляет пока только 18% от его грузопотока, по мнению панамских экспертов, уже сейчас он начинает значительно изменяться в большую сторону после прихода на этот рынок инвестиций иностр. портовых компаний и правит. кредитов.

Судоходство

О регистрации панамских судов под панамским флагом. Согласно данным Нац. морского управления (НМУ) Панамы, по состоянию на **1998г. под панамским флагом было зарегистрировано 9726 судов.** Это обстоятельство дает республике возможность уверенно лидировать среди стран «удобного флага», который позволяет судовладельцам уходить от налогов в своих государствах и от подчинения правилам межд. морского профсоюза. За услуги по регистрации под флагом Панамы республика ежегодно получает доход до 100 млн.долл. Последнее является важным аргументом в пользу необходимости ведения панамской стороной массовой пропаганды на морском рынке.

По словам генсека панамского отделения межд. транспортной федерации Луиса Амайа, ре-

гистрация иностр. судов под панамским флагом практически никак не используется для решения соц. проблем республики. В Панаме по-прежнему сохраняется высокий уровень безработицы (14%) и бедности (37%). Поскольку **Панама не располагает своим флотом**, выпускники нац. мореходного колледжа сталкиваются с проблемами трудоустройства. Хотя местные моряки и специалисты работают в основном в сфере обслуживания панамского канала, возможность их трудоустройства на иностр. суда «под панамским флагом» практически отсутствует.

По заявлению Л.Амайа, до образования НМУ, местное законодательство обязывало в случае регистрации судна «под панамским флагом», включать в состав его команды не менее 10% граждан Панамы. Однако сейчас это требование отсутствует в действующем морском законодательстве.

На протяжении последних лет, по словам Л.Амайа, различные профсоюзные морорганизации неоднократно обращались к панамскому правительству с требованием восстановить обязательную 10% квоту местных граждан в составе иностр. судов «под панамским флагом». Однако это пока не дало положит. результата, видимо и потому что квалификация панамских моряков и специалистов не достаточно высокая.

В то же время директор НМУ Панамы Рубен Рейна считает, что эта ситуация должна измениться с введением новой процедуры, ограничивающей регистрацию судов, которые «создают сложности и проблемы для республики и подрывают престиж панамского флага».

Межд. федерация работников транспорта (МФРТ) обратилась с призывом запретить плавание судов, зарегистрированных «под панамским флагом», которые, как считает федерация, предпочитают уходить под флаг этой страны для того, чтобы не подчиняться межд. правилам безопасности морского судоходства.

Это предложение было выдвинуто вскоре после аварии двух грузовых судов около о-ва Гуам (Тихий океан) 8 марта 1999г., в результате чего погибло 6 членов экипажа Halo Cygnus, которое столкнулось с Las Sierras, зарегистрированным «под панамским флагом».

По утверждению представителя МФРТ в Австралии Тревор Чарлза, самые тяжелые трагедии на море в последнее время всегда были связаны с судами «под панамским флагом». В частности, Las Sierras было не только зарегистрировано под этим флагом и управлялось мореходной компанией Good Faith, которую отделение МФРТ в Лондоне оценило как одну из 20 худших навигационных компаний в мире. Т.Чарлз считает, что под «удобным панамским флагом» компании-владельцы не только уходят от налогообложения в своих странах, но и как следствие они ослабляют безопасность работы судов и занижают зарплату экипажу. В последние годы, по словам представителя МФРТ, Панама (панамский флаг) таким образом покрыла себя позором многочисленных морских аварий и и жестокой эксплуатацией матросов. На судах «под панамским флагом», по данным МФРТ, не редки смертельные случаи экипажа и гибель судов в открытом море, они чаще всех других подвергаются арестам в морских портах и покидаются экипажем по причине невыплат. В этой связи Т.Чарлз обратился от имени МФРТ запрети-

тить навигацию судов «под панамским флагом» на торговых морских линиях Австралии.

В ответ на предпринимаемые МФРТ усилия добиться запрета навигации этих судов в Австралии директор отдела торгового флота НМУ Фернандо Солорзано заявил, что тех. департамент НМУ в настоящее время занимается тщательным расследованием обстоятельств аварии 8 марта. При этом он разъяснил, ссылаясь на межд. конвенции по безопасности и морперевозкам, что ни одно правительство не может запретить навигацию судов «под панамским флагом» либо под флагом другой страны в своих морских водах, в т.ч. проход через них. Однако они могли бы жестко потребовать соблюдения соответствующих мер безопасности при проведении инспектирования этих судов, заходящих в их морпорты.

По заявлению директора, НМУ внимательно изучает все обращения представительств компаний, обеспечивающих безопасность морских линий и затем применяет к виновным судам соответствующие панамскому законодательству санкции. Что касается большого количества арестов судов «под панамским флагом», то это происходит ввиду большого количества таких судов, считает Ф.Солорзано. Существующие в Панаме с 1925г. правила регистрации флага судов, являются более открытыми, поскольку предусматривают соблюдение гораздо меньшего количества необходимых условий для судовладельцев, чем в других странах, где преобладает жесткая система регистрации.

Транспорт-2000

Развивается в значит. мере за счет предоставления кредитов МБРР и МАБР на модернизацию и строительство новых автодорог и сдачи в концессию мексиканским компаниям ICA и PYCSA построенных и строящихся ими платных скоростных дорог в г.Панама (в аэропорт) и дороги Панама-Колон.

В стране имеется 897 км. автодорог на монолитном бетоне с асфальтовым покрытием, 2988 км. асфальтовых дорог на уплотненном щебне и 4332 км. грунтовых профилированных дорог.

Строится и модернизируется 222 км. дорог и еще 102 км доп. полос к расширяющемуся панамериканскому шоссе Панама-граница Коста-Рики. Под кредиты МАБР начато строительство и реконструкция автодороги Панама-провинция Дариен (до границы с Колумбией).

В стране циркулирует 365 тыс. автомобилей, в т.ч. 255 тыс. автомашин, принадлежащих физ. лицам, из которых 193 тыс. зарегистрированы в столице страны Панаме.

Общий объем переработанных в панамских портах морских грузов составил в 2000г. 20,65 млн.т., в т.ч. 12,0 млн.т. грузов разгружено и 8,66 млн.т. — погружено. 80% грузов переработано в 5 частных портах: Бальбоа, Кристоаль (принадлежат компании «Хатчинсон Вампоа», КНР), Коко Соло Норте (принадлежит панамской компании, Evergreen, Тайвань), Manzanillo (США, Stevedores of North America). Остальные 10% грузов переработаны (в основном погрузка) в 13 панамских гос. портах, в основном в порту Almirante (бананы — в Европу) и Chiriqui Grande (морепродукты — в США).

Динамика прироста грузовых операций в панамских портах составила за последние 6 лет 16%

в среднем в год. Основным фактором прироста является рост объемов перевалки контейнерных грузов с крупных на более мелкие суда, развозящие грузы, переброшенные через Атлантику и Тихий океан в Панаму на судах-контейнеровозах.

Количество обработанных в атлантических частных портах контейнеров возросло за 6 последних лет в 4 раза и составило в 2000г. 1420 233 TEUS ед., в т.ч. 814564 единиц по разгрузке и 605669 ед. — по погрузке. 70% всех обработанных в портах Панамы контейнеров приходится на порт Manzanillo. Быстро нарастают по мере проводимой компанией Hutchinson Wamproa модернизации объемы контейнерных операций и в порту Бальбоа, где объемы переработки контейнеров в 2001г. могут достичь 1,5 млн. TEUS. К концу года ам. компания «Канзас Сити» осуществила 58% инвестиций в строительство новой панамской железной дороги (приватизированной ею). С вводом в 2001г. в эксплуатацию этой 80-км. однопутной железной дороги по ней будет перевозиться до 500 тыс. ед. контейнеров в год.

На авиаперевозки приходится 70,6 тыс.т. в год переработанных грузов, из них 39,1 тыс.т. по погрузке и 31,48 тыс.т. — по разгрузке (данные за 1999г.) Основные направления авиагрузовых перевозок в направлении Юж. Америки и США — по отправлению и наоборот из США и Юж. Америки — по приему.

Панамский канал с 1 янв. 2000г. управляется панамской администрацией и стал панамской гос. автономной компанией — Autoridad de Canal de Panama (ACP).

Юр. основой АСР является закон «Об администрации Панамского канала» от 14 мая 1997г., по которому АСР является автономной гос. компанией и прежде всего — в фин. отношении. На практике это означает, что доходы от операций канала должны покрывать полностью расходы на его содержание и модернизацию, а оставшаяся часть: прибыль (50-100 млн.долл. в год) будет отчисляться на спецсчет правительства Панамы в Нац. банке.

В стадии завершения (работы будут закончены по плану в 2001г.) находится реализация проекта расширения наиболее узкой части трассы канала протяжением 12 км., что позволит с 2001г. повысить расчетную пропускную способность канала от 13-14 тыс. судов в год до 16 тыс. судов.

В 1999-2000 ф.г. каналом прошло 13774 судна и 195 млн.т. грузов, из которых 40 млн.т. — зерновые, а 34 млн.т. — контейнеризированные грузы. Последние растут наиболее динамичным образом (10-12% в год). Доходы канала составили 581 млн.долл. (прирост на 18 млн.долл. в сравнении с 1999г.). Управляемый панамской администрацией канал работает нормально.

60% всех перевозимых по каналу грузов имеют своим происхождением или назначением порты атлантического и тихоокеанского побережья США, 20% — порты Европы, остальное: Японии (4,5%), КНР (5%), Тайвань, Ю.Кореи и др. стран мира.

В 1990г. Панамским каналом прошло 515 судов под флагом СССР, в 1998-99 ф.г. — 32 судна под флагом России.

В структуре перевозимых через канал грузов выделяются зерновые (20% от всего объема перевезенных грузов), нефть и нефтепродукты

(15%), удобрения (14%). Далее идут разнообразные грузы в контейнерах (17%), уголь и кокс (9%), руды и металлы (8,6%), хим. товары (5,3%), рефрижераторные грузы, в основном бананы (5,6%), автомобили (2%), прочие грузы — 3,5%

Свободная торговая зона Колон (СЗК), на которую по расчетам приходится около 10% создаваемого в Панаме ВВП, в 2000г. восстановила объемы своих операций (после спада в 1999г.) на 15% по ввозу товаров и на 20% — по вывозу. Суммарный объем операций в СЗК составил 9575 млн.долл. (в 1998 рекордном году было 10205 млн.долл.). Планами развития СЗК предусматривается удвоение ее площадей со строительством нового мультимодального транспортного комплекса, включающего в себя расширение аэропорта, нового ж/д вокзала, складов, торг. и тур. центра.

В строительстве объем разрешений на ведение строит. работ составил в 2000г. 484 млн.долл. (1999г. — 451 млн.долл.) Основными объектами строительства в частном секторе являются жилые дома для лиц со средними и высокими доходами, в т.ч. начато строительство 6 многоэтажных жилых зданий общей стоимостью 25 млн.долл.

После завершения в 1999г. строительства ряда крупных объектов: 2 крупных торг. центра в г.г. Панамы и Колон, автодорог, построенных мексиканскими компаниями ICA и PYCSA: Corridor Sur — быстрая дорога в аэропорт из центра Панамы и Corredor Norteno по маршруту Панамы-Колон, а также автодороги Чирики Гранде-Альмиранте, в 2000г. было начато строительство еще более крупных объектов: жилого района «Пунта Пасифика», госпиталя в этом же районе, туристических центров и гостиницы на мысе Амадор, 2 очереди ГЭС «Эсти» и ряда др. проектов, включая дорожное и др. строительство в пров. Даиен.

В области туризма, осуществляется программа привлечения иностранных инвесторов в строительство туристических комплексов в демилитаризованной зоне Панамского канала. Всего в 2000г. здесь было начато и продолжалось сооружение 12 объектов с суммарными инвестициями 432 млн.долл.

Наиболее крупными объектами являются здесь завершённые строительством в 2000г. отели Sol Melia на базе бывшей ам. школы подготовки спецподразделений латиноам. армий (школа Las Americas), строительство ам. компаниями курортного комплекса на островах на тихоокеанском входе в Панамский канал, а также отель группы «Декамерон» на тихоокеанском побережье.

В 2000г. Панаму посетило 600169 иностранцев с туристическими и деловыми целям, которыми потрачено за предоставление им здесь тур. услуг 575,6 млн.долл.(в 1999г. — 555026 туристов и 538 млн.долл.). С нояб. 2000г. после завершения строительства новых причалов в порту Кристоаль в **Панаме впервые в ее истории начали останавливаться круизные суда.**

Уровень развития научно-тех. сферы в экономике страны является низким и ограничен в основном решением некоторых прикладных задач в сфере с/х производства, где министерство сельского хозяйства сотрудничает в рамках реализации проектов по линии ООН с организациями Израиля, Канады, США.

В Панаме находится американский центр тропических исследований: Smithsonian Tropical

Research Institute, работающий в основном по заказам ам. фармацевтических компаний и др. организаций.

Транспорт-1999

Модернизация Панамского канала. По данным АСР, к 2012г. возможности по интенсификации судоходства по этой водной артерии достигнут своего предела и перестанут соответствовать темпам роста межд. морских перевозок. С 2002г., будет открыто двустороннее движение судов на участке Корте Кулебра, что увеличит на 20% пропускную способность Канала. Из общего числа проходящих по нему кораблей 32% составляют суда класса Panamax – с максимальными габаритными размерами, позволяющими использовать шлюзовые камеры Канала.

Через Панамский канал проходят главным образом сыпучие грузы, контейнеры, хим. продукты, удобрения, уголь и фосфаты, в то время как наибольший процент межд. морперевозок занимает транспортировка сырой нефти (1671 млн.т) и ее производных (530 млн.т). Только затем следуют контейнерные грузы (487 млн.т), уголь (442 млн.т), мин. руды (427 млн.т), зерно (212 млн.т) и прир. газ (111 млн.т). Оставшиеся 1575 млн.т мирового морского грузооборота распределяются между бокситами, фосфатами, лесом, с/х продукцией, металлами и удобрениями.

Принимая во внимание темпы роста объемов межд. морперевозок, а также увеличение процентной доли в общем составе мирового торгового флота судов класса Post Panamax, панамцы прогнозируют, что даже с учетом проводимой модернизации к началу второго десятилетия XXIв. пропускная способность Канала перестанет соответствовать требованиям времени. Предполагается, что при оцениваемом росте морского графика в 2% в год, уже к середине этого десятилетия среднее время прохода судна через Канал значительно превысит гарантируемые АСР 24 часа.

В связи с этим в Панаме и за ее пределами продолжают исследования и дебаты о возможности строительства третьей линии шлюзов Канала, которая позволила бы значительно увеличить его пропускную способность и, главное, проход по Каналу судов класса Post Panamax, в частности, супертанкеров. Этот проект, впервые выдвинутый трехсторонней ам.-панамо-японской комиссией в 1993г., получил в последнее время доп. импульс в виде теории Четвертой Революции межд. морского судоходства, предложенной ам. ученым Асафом Ашаром. Согласно его выкладкам, в случае строительства третьей линии шлюзов, к 2020г. Панамский канал станет ключевым «нервным узлом» мировой транспортной сети.

Тем не менее, этот проект находится еще в стадии начального обсуждения. Несмотря на свою внешнюю привлекательность, он имеет и весьма негативные стороны, основными из которых являются фин. средства на его осуществление и экологические проблемы. Что касается финансов, то хотя стоимость проекта еще никто реально не просчитывал, очевидно, что она будет астрономической. Экологический аспект является, по всей видимости, наиболее серьезным камнем преткновения, поскольку касается основного природного ресурса Канала – запасов пресной воды. Уже в настоящее время в отдельные засушливые годы ее

не хватает для обеспечения нормального функционирования Канала, о чем, в частности, свидетельствует факт уменьшения в отдельные периоды 1998г. предельно допустимой осадки судна при его проходе. Строительство новых шлюзов, да еще и значительно больших по размерам, чем прежние, потребует новых затрат пресной воды, запасы которой для этих целей придется создавать путем перераспределения естественных водных ресурсов региона, что неизбежно приведет к нарушению природных экосистем.

Существует и ряд альтернативных предложений, как то: строительство канала на уровне океана и использование подъемников вместо шлюзовых камер. Последняя система является самой экономичной, поскольку не требует большого количества воды. Подъемники неплохо зарекомендовали себя в некоторых европейских странах, испытывающих проблему с нехваткой водных ресурсов, и к тому же их стоимость, по сравнению с другими вариантами, значительно ниже (порядка 200 млн. долл.). Однако слабым местом этого проекта является то, что предлагаемые инженерные сооружения можно использовать лишь для транспортировки небольших и средних судов водоизмещением до 30 тыс.т. Это, безусловно, увеличит пропускную способность канала, однако уже сейчас многие из судов, курсирующих по ПК, по своей грузоподъемности превышают этот лимит.

Предложение о строительстве нового канала на уровне океана первоначально было отвергнуто ввиду исключительной дороговизны проекта и наличия потенциальной угрозы нарушения экологического баланса в случае его реализации. Тем не менее его сторонники не успокаиваются и недавно предложили новый проект, который, по их мнению, экологически безвреден и стоит приблизительно столько же, сколько строительство третьей линии шлюзов (15 млрд. долл.).

Однако все эти варианты остаются альтернативными по отношению к предложению о сооружении третьей линии шлюзов, за которое выступает большинство специалистов.

В случае если окончательный выбор будет сделан в пользу реализации именно этого проекта, осуществляться он будет поэтапно, чтобы свести к минимуму фин. риск. Дело в том, что строительство новой линии будет проходить одновременно с «четвертой революцией» в морсудоходстве, в результате которой на океанских маршрутах появятся грузовые суда, водоизмещением свыше 100 тыс. тонн. Для их прохождения по ПК необходимы новые шлюзовые камеры, размеры которых будут значительно больше, чем у существующих ныне. Их сооружение планируется завершить к 2025г., однако все прогнозы относительно развития мировой торговли и связанного с ней морсудоходства более-менее точны лишь на 5-10-летнюю перспективу, и может так случиться, что через 25 лет роль ПК в мировом товарообороте значительно снизится. В этом случае потеря миллионов, вложенных в строительство новых инженерных сооружений, обернется для Панамы и иноинвесторов фин. катастрофой.

Поэтому рекомендуется, в случае утверждения проекта о сооружении третьей линии шлюзов, заниматься ее строительством поэтапно, начав с создания новых искусственных водоемов для питания системы канала пресной водой. Соответству-

ющий план уже имеется. Он предполагает создание трех озер в пров. Колон (р-н Доносо), Кокле (р-н Пинтада) и Панаме (р-н Капира). Одновременно с ведением работ будут тщательно анализироваться любые новшества в области морсудоходства, чтобы своевременно внести коррективы в ход строительства и в размеры инженерных сооружений.

Согласно имеющимся расчетам, при открытии новой линии в 2025г. последняя сможет обслуживать только 2 судна класса Post Panamax в сутки. Поэтому при существующей системе сборов за прохождение по каналу работы по сооружению шлюзов окупятся нескоро. В связи с этим рекомендуется уже сейчас пересмотреть систему платежей и сделать ее более эффективной с точки зрения поступлений в доходную часть бюджета канала.

Существуют и другого рода опасения. Так, создаваемые суда призваны заменить малотоннажный флот, который будет использоваться на других маршрутах, и поэтому интенсивность движения по ПК может значительно снизиться, что, в свою очередь, приведет к уменьшению доходов от эксплуатации главного достояния страны.

Все эти обстоятельства тщательно анализируются Комиссией по увеличению пропускной способности ПК, и окончат. решение о реализации того или иного проекта будет принято в 2001г. руководящим советом Администрации ПК и президентом страны М.Москосо.

О мультимодальном транспортном центре. Проект по созданию крупномасштабного мультимодального транспортного центра в Панаме, который в перспективе должен стать ключевым и одним из крупнейших в мире авиа-авто-железнодорожно-морским транспортным узлом, находится в завершающей стадии и в ближайшее время должен быть принят правительством М.Москосо.

Пока речь идет о первом этапе реализации этого проекта, заключающемся в объединении инфраструктур СЭЗ Колон, океанских портов Кристобаль, Мансанильо и Коко-Соло, а также аэропорта местного значения «Франс-Филд», в единую транспортно-торговую инфраструктуру на Атлантическом участке зоны Панамского канала. Предполагается, что это потребует доп. инвестиций в 400 млн.долл. и передачи под цели проекта 200 га земель, которые находятся в ведении ARI.

По оценкам авторов проекта, осуществление только его I этапа позволит увеличить на 50% грузооборот портов Кристобаль, Мансанильо и Коко-Соло, а также создаст дополнительно 3 тыс. постоянных и 15 тыс. вторичных рабочих мест. Помимо этого, в связи с реализацией проекта ожидается бурный рост сопутствующих отраслей, в первую очередь туристического и гостиничного бизнеса.

Аэродром «Франс-Филд», находящийся в настоящее время на балансе местного Управления гражд. авиации и располагающий возможностью принимать легкомоторные самолеты, предполагается передать на концессионных условиях одной или нескольким частным компаниям. При этом речь идет о том, чтобы использовать его в первую очередь в качестве пассажирского терминала для обслуживания ожидаемого наплыва в Панаму бизнесменов и туристов.

Подразумевается, что через некоторое время к этой инфраструктуре будут подключены сооружаемые межокеанская железная дорога и новая автомагистраль Панама-Колон, тихоокеанские порты, межд. аэропорт «Токумен» и в перспективе аэродром «Говард», которые соединят Тихоокеанское и Атлантическое побережья Панамы и замкнут таким образом гигантский межокеанский транспортный узел. Это позволит, в частности, значительно увеличить грузопоток через панамский перешеек **за счет наземной переброски грузов**, доставляемых морпутьем судами класса Post Panamax, что является частичной альтернативой неоднозначному по своим экологическим последствиям и стоимости проекту строительства третьей линии шлюзов Канала.

О строительстве Межокеанской ж\д линии. Правительством Панамы совместно с подрядчиком была достигнута принципиальная договоренность о начале в 2000г. работ по строительству новой межокеанской грузопассажирской ж\д линии, призванной способствовать более эффективному функционированию портов обоих побережий и ослабить нагрузку на шоссеиную инфраструктуру, обеспечивающую наибольшую часть грузопассажирских перевозок как транзитного, так и локального характера. Разработанным планом предусмотрена полная замена конструкций ныне существующей одноколейной линии, которая практически не используется из-за ее малой пропускной способности и ввиду этого низкой эффективностью и высокой себестоимостью ж\д перевозок.

Концессию на строительство дороги и ее дальнейшую эксплуатацию получил специально созданный для этого консорциум «Панама канал рэйлуэй», основной составляющей которого является ам. компания «Канзас сити соуферн» широко известная во всем мире в сфере обслуживания контейнерных терминалов и работы с крупногабаритными грузами в портах. Согласно условиям контракта, подписанного между панамским правительством и консорциумом, в гос. казну будет отчисляться 5% от валовой выручки компании с момента ввода объекта в эксплуатацию.

Ожидается, что пропускная способность новой ж\д ветки составит 600-900 контейнеров в день с перспективой ее дальнейшего увеличения до ежегодного уровня в 400 тыс.ед. Первоначально перевозки грузов и пассажиров будут осуществляться 20 поездами, планируется довести их количество до 32. Расчетная средняя скорость движения составов 80 км. в час. Большая часть грузопотоков (80%) будет приходиться на межд. транзитные перевозки.

Минимальные инвестиции, которые должны быть вложены консорциумом для реализации данного проекта, составят 30 млн.долл., а срок ввода объекта в эксплуатацию прогнозируется на 2004г. ально построенный для этого новый мол в порту Бальбоа).

ПЕРУ

Автотранспорт

Дороги и автомобили в 2000г. Согласно данным Министерства транспорта, связи, жилья и строительства на конец 2000г. протяженность дорожной сети составляла 74500 км, из которых

17320 км. — дороги нац. уровня, 14328 км. — провинциальные и 42858 км. — местные дороги. Асфальтовое покрытие имеют 8325 км. автодорог.

В 2000г. продолжалось строительство автодороги Юра-Патауази-Санто Лусия (протяженность 179 км.), Куско-Абанкай (4 этап), а также начато строительство дорог: Риоха-Тарапото, Куско-Комбаната, Ольмас-Корраль Кемадо (1 этап), Гуанкайо-Империал, Чалуаниа-Абанкай.

Намеченная на 2000г. программа строительства, реконструкций и ремонта шоссе дорог была выполнена на 40-45%. На 2001г. перенесена передача в концессию частным компаниям первых 11 участков автодорог нац. уровня.

Строительство и реконструкцию автодорог продолжали финансировать Межам. банк развития, ВБ, КФВ (Германия), САФ и ОЕСФ (Япония).

Согласно данным минтранспорта, связи, жилья и строительства, автопарк Перу насчитывает более 1,1 млн.ед. автотранспорта. В г.Лиме сосредоточено 800 тыс. ед. или 72% всего автотранспорта страны. Возраст свыше 20 лет имеет 40% автотранспорта.

Верховным декретом 045-99 МТС предполагалось 31 дек. 2000г. прекратить эксплуатацию 7987 ед. пассажирского транспорта (автобусов — 3294, средних автобусов — 3226, микроавтобусов — 1467), который был выпущен свыше 25 лет назад. Однако в связи с очередной сменой правительства выполнение упомянутого декрета отложено на дек. 2001г.

Согласно принятым минтрансом нормам, начиная с 2004г. обществ. пассажирский автотранспорт будет иметь возраст не более 18 лет.

В 2000г. Перу импортировала 67,8 тыс.ед. автотранспорта, в т.ч. 13,8 тыс. ед. новых и 55 тыс.ед. — б/у (в 1999г. — 76,28 тыс.ед., новых — 16,33 тыс.ед., б/у — 59,950 тыс.ед.). Сумма полученных импортных пошлин составила 195 млн.долл. (в 1998г. — 394 млн.долл., в 1999г. — 244 млн.долл.).

Продажа нового автотранспорта в 2000г. снизилась на 15,5%, а б/у — на 8,3%. За последние два года число занятых на фирмах по продаже автотранспорта сократилось вдвое (1998г. — 12700 чел., 2000 — 6500 чел.).

В фев. 2001г. декретом правительства снижен на 20% (с 30% до 10%) селективный налог на новые автомобили. Ранее общая сумма налогов на новые автомобили составляла 71,8% от цены СИФ, в наст. вр. сумма налогов составляет 45,4% от цены СИФ.

По данным Ассоциации компаний-импортеров автотранспорта из стран Лат. Америки б/у автомобили импортируют только Перу, Боливия и Эквадор.

По оценке Нац. союза владельцев грузового автотранспорта в 1996г. в стране насчитывалось 80 тыс.грузовиков, суммарная стоимость которых составляла 5,5 млрд.долл., в 2000г. насчитывалось 120 тыс.грузовиков общей стоимостью 2,7 млрд.долл. В 1996г. средний возраст грузовиков составлял 15-16 лет, а в 2000г. — 24г.

30% грузового автотранспорта не работало вследствие снижения грузовых тарифов и уменьшения объемов грузопоставок.

Б/у автомобили (75%) поступили в страну через СЭЗ на севере (Тумбес), на юге (Ило и Матарани), а 25% — через Центр. таможню.

При ввозе через свободные зоны не взимается избирательный налог на потребление (селективный), который для новых автомобилей составлял 30% от цены ФОБ. В сент. 2000г. был принят декрет о снижении избирательного налога для новых автомобилей до 10% от цены ФОБ.

В 2000г. действовал Ген. закон о наземном транспорте №27181, который предусматривает обязат. страхование всех без исключения транспортных средств.

В импорте автомобилей в 2000г. 1 место заняла компания Nissan (21%), 2 — Toyota (16%), 3 — Daewoo (12%). Местная сборка автотранспорта в 2000г. не производилась.

В 2000г. было произведено 1,25 млн. автошин, из которых 35% было экспортировано в страны Лат. Америки (в Венесуэлу, Колумбию, Боливию — беспошлинно). Основной производитель автошин в Перу — компания Goodyear del Peru.

Внутр. потребность Перу составила около 1,56 млн.автошин, из которых около 48% автошин было импортировано в основном из КНР, Индонезии, Таиланда, США, а также небольшое количество из **России** (50 тыс.долл.). 30% импортных автошин поступают в страну бракованными. По сравнению с 1999г. объем запродаж автошин внутри страны снизился на 10%.

Автотранспорт в 1999г. В дек. 1999г. сдан в эксплуатацию участок автодороги Ило-Десагудеро, протяженностью 397,2 км. Стоимость проекта — 182 млн.долл. В июле 1999г. министерство транспорта и связи приступило к строительству автодороги между г.Арекипа и Пуно, протяженностью 149,5 км. Стоимость проекта оценивается в 78,6 млн.долл., из которых 50% выделяет центр. правительство и 50% — фонд эконом. сотрудничества Ultramar (Япония). Завершение строительства было намечено на конец 2000г.

В 1999г. программа реконструкции и ремонта шоссе дорог выполнена только на 37%. Министерство перенесло на 2000г. передачу в концессию частным компаниям 11 участков автодорог нац. уровня.

В I кв. 1999г. минтранс принял Программу развития дорожной сети страны. На первом этапе (1999-2002гг.) предусматривается строительство 11 тыс.км. дорог в сельских зонах в 12 департаментах страны. Планируемые капвложения составят 250 млн.долл. Второй этап (2002-05гг.) предусматривает реконструкцию 8 тыс.км дорог в остальных 12 департаментах. Капвложения будут порядка 200-230 млн.долл.

В 2000г. предполагалось поддержать в рабочем состоянии 11990 км. автодорог, восстановить 376 км. автодорог, разрушенных в 1997-1998г.г. во время климатического явления El Nino. Затраты составят порядка 460 млн.долл., из которых 48% поступит за счет внешних займов, 36,5% — за счет госбюджета, 15,5% — за счет частных структур. Строительство и реконструкция автодорог продолжали финансировать МАБР, ВБ, КФВ (Германия), САФ и ОЕСФ (Япония).

Автопарк Перу насчитывает 1,1 млн.ед. автотранспорта. В г.Лима сосредоточено 800 тыс.ед. или 70% всего автотранспорта страны. Возраст свыше 20 лет имеет 40% автотранспорта.

В 1999г. Перу импортировала 76280 ед.автотранспорта, в т.ч. 16330 ед.новых и 59950 ед. — б/у. Импорт новых автомобилей снизился на 52% по

сравнению с 1998г. Сумма полученных импортных пошлин составила 156 млн.долл. (в 1998г. — 304 млн.долл.).

Продажа нового автотранспорта снизилась на 54%, а б/у — на 7%. Только в г.Лима в 1999г. было закрыто 42 агенства по продаже автомобилей. Причина падения спроса: общее снижение платежеспособности населения и высокий банковский процент, причем отдельные банки отказывали в предоставлении кредитов на приобретение автотранспорта.

Б/у автомобили (75%) поступили в страну через свободные зоны торговли на севере (Тумбес) и на юге (Ило, Матарани), а 25% — через центр. таможенную. При ввозе через свободные зоны не взимается избират. налог на потребление (селективный) в 30% от цены ФОБ.

8 окт. 1999г. принят Генеральный закон о наземном транспорте №27181, который предусматривает **обязательное страхование всех без исключения автотранспортных средств.**

В 1999г. местная сборка автотранспорта не производилась. В импорте 1 место занимает Toyota, 2 — Nissan, 3 — Daewoo. Рос. заводы автотранспорт и запчасти к нему не поставляли.

Автотранспорт был загружен только на 50%. На конец 1999г. в Перу насчитывалось 5 тыс. автомобилей, работавших на сжиженном газе. По сравнению с 1998 годом в 1999г. производство шин для тракторов увеличилось на 19,6%, для автомобилей на 2%, а для грузовиков и автобусов снизилось на 21,5%.

Внутренний рынок за счет собственного производства был обеспечен на 65%, а на 35% — за счет импорта. В 1999г. было импортировано автошин на 22,6 млн.долл., а экспортировано на 9,1 млн.долл. Сырье (95%), необходимое для производства автошин, импортируется.

Рынок тракторов и с/х техники. В Перу тракторная техника используется только в горнодобыче и при строительстве дорог, а в сельском хозяйстве основные виды работ осуществляются вручную.

Импорт в 2000г. тракторной техники, в ед.

Тип	Новые	Б/у	Всего	%
Погрузчики	293	48	341	34,5
Трактора	233	75	308	31,1
Экскаваторы	68	40	108	10,9
Грейдеры	88	9	97	9,8
Другие	108	26	134	13,5
Всего	790	198	988	100

Лидером на местном рынке тракторной техники, безусловно, является ам. компания «Катерпиллер». Объем импорта ее техники превышает 40% от общего импорта тракторов.

Дистрибуторы тракторной техники предлагают схемы оплаты контрактов, со 100% предоплаты или начальным взносом с дальнейшей проплатой. По прошествии 5-6 лет взамен ранее закупленной техники компании предлагают покупателю (пользователю) ее возврат и приобретение аналогичной модели с доплатой. Сервисное обслуживание развито как в Лиме, так и на периферии. Используются только оригинальные запчасти.

После аграрной реформы 70гг. практически не стало класса крупных землевладельцев, отсутствуют крупные посевные площади в единоличном пользовании. Правда, были созданы с/х кооперативы. Рельеф и ландшафты страны делают неоправданным использование с/х техники на 80% территории. Используются в основном минитракторы с различным навесным оборудованием, но большинство работ выполняется вручную. Из-за труднодоступности многих районов обслуживание эксплуатируемой техники не проводится, и она быстро приходит в негодность. Поставленные ранее 30-сильные трактора китайского производства (3000 ед.) простаивают, и собственники сдают их на металлолом.

В 2000г. в Перу импортировано 988 ед. тракторной техники

Тип	Новые	Б/у	Всего	%
Caterpillar	370	37	407	41,1
Komatsu	149	17	166	16,8
Оупарас, ед.	34	5	39	3,9
Agco/M.Ferguson	18	17	35	3,5
Volvo	24	11	35	3,5
Tamrock	23	2	25	2,5
Liebherr	17	2	19	1,9
Fiatallis	10	8	18	1,8
Bobcat	17	-	17	1,7
N.E.	12	4	16	1,6
New Holland	16	-	16	1,6
John Deere	9	6	15	1,5
Case	10	1	11	1,1
Другие	81	88	169	17,1
Всего	790	198	988	100

Необходимо заменить практически весь парк с/х техники — 5-7 тыс. тракторов и минсельхоз изыскивает средства для их приобретения.

Авиация

Воздушный транспорт. В 2000г. в Перу действовали 8 местных авиакомпаний: Aero Continente, Aerocondor, TANS, Lan Peru, Aviandina, Aeroregional, TACA, LANSА, которые эксплуатировали 3 собственных и 39 арендованных самолетов, средний возраст которых составлял 26,5г.

Средний возраст самолетов, эксплуатируемых в 21 стране Лат. Америки — 16,2г., только в Никарагуа (2 самолета) он составляет 27,3г.

В нояб. 2000г. в связи с банкротством прекратила полеты авиакомпания Lan Peru.

В Перу имеется 19 аэродромов. В течение 2000г. внутри страны было перевезено 2,42 млн. пассажиров (в 1999г. — 2,62 млн. чел.) и 59 тыс.т. грузов (в 1999г. — 66,3 тыс.т.).

На межд. авиалиниях работала местная компания Aero Continente и Lan Peru, а также иностр. авиакомпании: «Лан Чили», КЛМ, «Иберия», «Люфтганза», «Америкэн Айрлайнс», «Континенталь Айр», «Ллойд А.Боливиано», «Авиалинеас Аргентинас», АСЕС, «АэроМексико», «Сервивенса», «Кока Аеролайнс», «Кубана де Авиасьон», «Экваториана», «Лаиса», «Лакса», «Авианка», «Вариг», «Дельта», «Аэрофлот» (прекратил регулярные рейсы 18 марта 2001г.).

Самолетами этих авиакомпаний было перевезено 1,95 млн.пассажиров (1999г. — 1,93 млн.).

Объем гражд. перевозок на вертолетах снизился по сравнению с 1999г., в связи с продолжающимся падением спроса на транспортные услуги из-за сокращения объемов буровых работ в сельве.

Рос.-перуанская компания Helisur и ее дочерняя компания Aviasur, а также компания «Черемшанка» в 2000г. оказали транспортные услуги на 2,5 млн.долл. Из трех транспортных армейских вертолетов МИ-26 был задействован один на 10-15%,

второй вертолет был сдан в аренду ООН для работы в Вост. Тиморе, а третья машина второй год находится в разобранном состоянии. Обслуживание аэропортов и другой инфраструктуры осуществлялось гос. компанией Сограс.

В нояб. 2000г. состоялись торги на сдачу в концессию межд. аэропорта «Хорхе Чавес» в г.Лима, в которых первоначально предполагалось участие 4 консорциумов.

Однако не прошли квалификацию три консорциума Aeropuerto Vancouver, Aeropuertos Espanoles, и Aeropuerto de Viena. Торги были присуждены оставшемуся участнику: германо-американо-перуанскому консорциуму Frankfurt-Betchel-Cosapi. Согласно условиям торгов, аэропорт сдан в концессию 15 фев. 2001г. на срок до 30 лет. Консорциум произведет инвестиции в течение первых 42 месяцев в 42 млн.долл., в течение первых 8 лет – в 193 млн.долл. и в течение 30 лет – в 1214 млн.долл. Будет произведена полная реконструкция существующих сооружений, построена вторая взлетная полоса, а также новые терминалы, коммерческий центр, гостиница и т.д.

Аэропорт получит категорию IATA-B, его площадь увеличится с 200 га до 690 га.

Авиарынок. По оценкам Межд. авиаорганизации (МАО) рынку Перу присвоена I категория. В 2000г. в Перу действовали 11 местных авиакомпаний: Aero Continente, Aerocondor, TANS, Lan Peru, Aviandina, Aeroregional, Kolibri, TACA, LANSA, TAR, TARAP, которые эксплуатировали 3 собственных и 39 арендованных самолетов, средний возраст которых составлял 26,5г. (в основном «Боинг-727 и «Боинг-737», а также несколько мелких компаний, имеющих по 1-2 авианетки).

Средний возраст самолетов, эксплуатируемых в 21 стране Лат. Америки – 16,2г., только в Никарагуа (имеет два самолета), он составляет 27,3г., т.е. выше, чем в Перу.

В Перу имеется 19 аэродромов. В 2000г. внутри страны было перевезено 2,42 млн. пассажиров (в 1999г. – 2,62 млн. чел.) и 59 тыс.т. грузов (в 1999г. – 66,3 тыс.т.).

В нояб. 2000г. в связи с банкротством прекратила полеты авиакомпания Lan Peru. В фев. 2001г. возник скандал, связанный с тарифной политикой компании «Танс». Данная компания через подставных лиц принадлежала военным, что обеспечивало бесплатное тех. обслуживание, ремонт и заправку самолетов, поэтому она предоставляла достаточно низкие тарифы. Результатом явилось издание Декрета минтранса (от 2 мая 2001г.) «О запрете перевозки пассажиров и грузов на гос. пассажирских судах» и заявление о закрытии «Танс».

За все время Россия поставила для ВВС – 20 АН-32, 44 вертолета МИ 8/17 и 6 МИ-6; для авиации ВМС – 2 АН-32, 3 МИ-8; для авиации СВ – 3 АН-32 и 40 МИ 8/17. С середины 90гг. все сделки на поставку запчастей, узлов и агрегатов проходили через посредническую компанию «Мобетек», руководимую Мойше Ротшильдом. Представители М. Ротшильда скупали за бесценок авиатехнику и запчасти как в странах бывшего СССР, так и в странах Вост. Европы и затем продавали их в ВС и полицию страны.

К гражд. компаниям, эксплуатирующим авиатехнику рос. и украинского производства, относятся: «Тар» – имеет 2 АН-24 и 1 ЯК-40; «Тарап» –

2 АН-24 и 2 АН-32; «Колибри» – 1 АН-32. Вся эта техника была закуплена в России и на Украине в 90гг. В наст. вр. самолеты изношены в среднем на 70%.

Также в Перу существуют компании, осуществляющие вертолетные перевозки и эксплуатирующие технику рос. производства. Основными являются: «Авиасур» и «Хелисур» – 6 МИ-17 и «Хелика дель Орьенте» – 2 МИ-8Т (МТ). Тех. обслуживание, ремонт, продление ресурсов, осуществляют как рос., так и украинские специалисты по частным контрактам.

Уход АО «Авиаэкспорт» с перуанского рынка 1 янв. 2001г. был обусловлен предпочтением руководства ВС и полиции Перу компании «Мобетек».

Уровень цен на предлагаемые запчасти и услуги у АО «Авиаэкспорт» были выше цен поставщиков и производителей на 30%. Поэтому перуанские компании и не хотели иметь дело с объединением и, как например, «Тар» и «Тарап» выходили напрямую на предприятия-производители.

По распоряжению МАО Фед. авиационная служба США курирует авиарынок Перу и 1 раз в квартал осуществляет здесь инспекторские проверки. Американцы постоянно требуют предъявление «Сертификатов типа» на авиатехнику рос. производства, которых из-за того, что эксплуатируемые в стране самолеты морально устарели, нет. Это создает серьезные проблемы у компаний, имеющих рос. технику.

Обслуживание и ремонт авиатехники рос. производства осуществляет авиазавод «Семан» силами перуанских авиаспециалистов при содействии частных перуанских импортеров запчастей. Из-за отсутствия на заводе полного состава оборудования, оснастки и инструмента для ремонта самолетов, необученности перуанских специалистов, отсутствия полных учетных комплектов сертифицированной тех. документации практически невозможен капремонт самолетов на месте. Но перуанские эксплуатирующие организации считают экономически не выгодным направлять авиатехнику на капремонт в Россию.

После развала компании «Мобетек» в данном секторе появилось значит. количество мелких частных компаний, которые не могут обеспечить организованные поставки запчастей и материалов для сервисного обслуживания и ремонта самолетов рос. производства. После ухода из Перу АО «Авиаэкспорт» Россия практически, за малым исключением, потеряла местный рынок. В случае согласованности действий рос. производителей авиатехники, построения гибкой ценовой политики, разработки различных форм оплаты покупателями их продукции, предложение современных моделей самолетов среднего класса, соответствующих межд. стандартам (Сертификат типа) и проработки возможности сдачи их в наем, перуанские авиоперевозчики, возможно, могли бы проявить заинтересованность к приобретению и эксплуатации авиатехники рос. производства.

Грузоперевозки

Ж/д транспорт. Протяженность эксплуатируемых железных дорог составляет 3220км. Ширина колеи – 0,91 и 1,43 м.

Гос. компания «Энафер» располагала 55 тепловозами, 308 грузовыми и 162 пассажирскими вагонами, 8 автовагонами. Техническое состояние

тепловозов, вагонов и ж/д путей находятся в неудовлетворительном состоянии. Ж/д транспорт используется лишь наполовину и в основном для перевозки мин. сырья.

В сент. 1999г. Нац. дирекция зеленых дорог Перу «Энафер» подписала контракт на передачу в концессию на 30 лет на юго-востоке страны с компанией Ferrocarril Transandino, акционерами которой являются компании Sea Containers de Bermuda и Peruval De Peru.

Планируемые на модернизацию зеленых дорог инвестиции составят 40 млн.долл. В первую очередь будет отремонтирован участок железных дорог Пуно-Порт Матарани для обеспечения грузовых перевозок из Боливии. Одной из основных задач, требующих быстрого решения, является увеличение скорости до 45 км./час. В настоящее время скорость колеблется от 25 до 30 км./час.

Контракт на передачу в концессию на 30 лет железных дорог в центре Перу был подписан с компанией Ferrovias Central Andina. Планируемые инвестиции составят 12,5 млн.долл. В течение 5 лет будет произведена реконструкция ж/д полотна, мостов и всей инфраструктуры с тем, чтобы увеличить грузооборот с 1,3 до 2 млн.т. грузов в год, избавиться от ежегодных убытков в сумме 30 млн.долл. и добиться рентабельности дорог. Акционерами компании являются две англ. компании.

Протяженность эксплуатируемых железных дорог составляет 3200км. Ширина колеи – 0,91 и 1,43 м.

В 1999г. все железные дороги переданы в концессию на 30 лет трем межд. консорциумам.

Ж/д транспорт используется лишь на 50%, в основном для перевозки мин. сырья.

Планируемые на модернизацию ж/дорог инвестиции составят около 40 млн.долл.

Одной из основных задач, требующих быстрого решения, является увеличение скорости до 45 км/час. В настоящее время скорость колеблется от 25 до 30 км/час.

Мортранспорт. В Перу действуют 15 морских и 5 речных портов, а также порт на озере Титикака. По имеющейся статистике около 95% внешнеторг. грузового оборота страны реализуется, в основном, через порты: Кальяо, Сан-Мартин (Писко), Ило, Чимботе, Пайта.

В 2000г. правительство не производило инвестиций в реконструкцию портов. В прошлом году в портах страны было обработано 2950 судов (1999г. – 3032 судна, 1998г. – 3695 судов), в т.ч. в порту Кальяо – 2085 судов (1999г. – 2136 судов, 1998г. – 2588 судов). Всего в портах было обработано 27 млн.т. внешнеторг. грузов, из которых 10 млн.т. в порту Кальяо, 14 млн.т. (мин. сырье) в частных портах компаний «Southern», «Shounsang» и 3 млн.т. в провинциальных портах. Контейнерные перевозки осуществляются только через порты Кальяо и Пайта. Имеющиеся мощности позволяют обрабатывать 12 контейнеров в час. Тариф за обработку 1 контейнера – 45 долл.

В 2000г. каждое судно обрабатывалось в среднем в течение 20 часов.

В окт. 2000г. 6 крупных межд. консорциумов представили правительству свои тех. и коммерческие предложения на участие в торгах на сдачу в концессию региональных морских портов: Пайта, Салавери, Чимботе, Сан-Мартин и Ило.

Однако 27.11.2000г. торги не состоялись и были перенесены на 2001г. Сроки не определены. Порт Кальяо намечено сдать в концессию во вторую очередь.

В начале 80гг. прошлого столетия торг. флот Перу насчитывал 65 судов, общим дедвейтом 1,1 млн.т., которые в соответствии с действовавшим тогда законодательством были обязаны перевозить не менее 50% экспортных и импортных грузов страны. Перу занимало 5 место среди стран Лат. Америки по наличию торг. флота. К концу 2000г. в стране не имелось торг. судов под нац. флагом.

Все внешнеторг. грузы перевозятся на судах под иностр. флагами. По данным ассоциации судовладельцев Перу местные компании оплатили иностр. судовладельцам в 2002г. стоимость фрахта в 800 млн.долл.

ПОРТУГАЛИЯ

Судостроение-2000

Судостроение и судоремонт являются важным сектором экономики П., объединяющим более 50 предприятий и подразделяющимся на 2 отрасли: строительство маломерных и средних судов для рыболовного, портового и каботажного флота, а также крупный и средний судоремонт. Судоремонт является доминирующим направлением деятельности португальских верфей, поскольку стоимостной объем производимой в этой сфере продукции составляет около 80%.

Учитывая тот факт, что судостроит. промышленность П. признана Евросоюзом как неэффективная, португальское правительство в 2000г. предпринимало меры по выводу судоремонтных верфей из затянувшегося кризиса путем интернационализации отрасли, интеграции с европейскими предприятиями с целью приобретения наиболее совершенных технологий и на их базе пополнения заказов.

Занимая удобное географическое положение на пересечении морских путей, португальские верфи представляют интерес для иностр. компаний по проведению судоремонта, особенно танкерного флота, который осуществляет перевозки нефти и нефтепродуктов с Бл. Востока на север Европы.

Основным предприятием судостроит. промышленности и судоремонта в П. является верфь «Виана ду Каштелу», обладающая наибольшими производств. мощностями по строительству судов и их ремонту.

Судоверфь «Виана ду Каштелу», расположенная в 70км. к северу от г. Порто, одна из старейших в П., была основана в 40гг. как судостроит. предприятие. Кроме этого, предприятие занимается мелким и средним судоремонтом. На «Виана ду Каштелу» занято 1300 чел. Верфь располагает 2 сухими доками размером 157 на 25 м. и 129 на 18,5 м. для строительства судов, 3 док расположен за пределами верфи и предназначен для ремонта судов, который составляет до 15% объема производства «Виана ду Каштелу». Судоверфь имеет причалы длиной до 400 м., что позволяет производить достроечные и ремонтные работы. Годовая производительность судоверфи по постройке новых судов составляет 5-6 судов водоизмещением 50-60 тыс.т.

Помимо строительства судов для нац. флота, верфь «Виана ду Каштелу» реализует заказы нем. и

норвежских фирм. Реализуются заказы на строительство 6 судов для контейнерных перевозок, 6 судов для транспортировки хим. продуктов, 4 для перевозки цемента и 1 геофиз. судна для Норвегии. Всего с 1990г. предприятием построено 7 судов различного назначения, в т.ч. для нац. транспортного флота 4 судна (2 грузовых, 1 контейнеровоз), 3 — по заказу Германии (1 цементовоз, 2 грузовых и 1 для транспортировки хим. продуктов). По контракту с ам. фирмой PHOSPHAT COMPANY, INC. в 2001г. предприятие должно завершить строительство судна водоизмещением 21,5 тыс.т. для транспортировки хим. продуктов.

«Лижнаве» — до недавнего времени одно из крупнейших судоремонтных предприятий в Европе с относительно современным научно-тех. потенциалом, в 2000г. прекратило свое существование. Правит. программой к 2005г. на месте судоремонтной верфи предусмотрено строительство делового центра.

В 2001г. на базе 2 предприятий «Лижнаве»: Margueira и Mitrena, планируется создать 2 в г. Сетубале (Mitrena-Setubal). В 2000г. в порядке модернизации верфи осуществлено финансирование программы Mitrena-2000 в 82,4 млн.долл. Это мера позволит к концу 2001г. оснастить предприятие необходимым оборудованием, повысить его конкурентоспособность по ремонту танкерного флота. Половина из выделенных средств (около 44 млн.долл.) пойдут на реконструкцию доковой системы (сооружение гидролифта, существенно расширяющего ее способности).

Эконом. результаты как в судостроении, так и в судоремонте не имели существенных тенденций к улучшению. По оценкам португальских специалистов, отрасль нуждается в срочных и коренных мерах по реконструкции и модернизации. За 10 последних лет рыболовный флот П. уменьшился почти на 50%, что за тот же период вызвало снижение загрузки судоремонтных верфей на 30%. Кроме этого, отрасль ощущает серьезную конкуренцию со стороны испанских предприятий, а также более мощных судостроит. держав Японии и Ю.Кореи, темпы эконом. роста которых в данных областях значительно превосходят португальские.

В секторе строительства и ремонта маломерного рыболовного и портового флота в 1999г. изменений не произошло. За год строится 30-35 судов. Сохраняет свою жизнеспособность одно из старейших предприятий в Европе по строительству деревянных рыболовецких судов — в г. Вила-Конде, близ г. Порто.

Основной причиной затянувшегося кризиса судостроит. промышленности П. является медленное развитие инфраструктуры тех. поддержки. Нехватка квалифицированных кадров является причиной отсутствия новых современных нац. проектов, а низкий уровень научно-тех. и тех. развития отрасли — растущей с каждым годом зависимости от иностр. технологий.

Судостроение-1999

Судостроение и судоремонт является важным сектором экономики, объединяющим 56 предприятий и подразделяющимся на две отрасли: строительство маломерных и средних судов для рыболовного, портового и каботажного флота, а также крупный и средний судоремонт. При этом судоремонт является доминирующим направлени-

ем деятельности португальских верфей, поскольку стоимостной объем производимой в этой сфере продукции составляет 80%.

В 1999г. правительство предпринимало меры по выводу судоремонтных верфей из затянувшегося кризиса путем интеграции с европейскими предприятиями с целью приобретения наиболее совершенных технологий и на их базе пополнения портфеля заказов.

Несмотря на рост объемов производства в 1999г. по сравнению с прошлым годом на 4,3% (стоимостной объем роста в судостроении составил 14,3 млрд.эскудо или 7,15 млн.долл.), эконом. результаты как в судостроении, так и в судоремонте не имели существенных тенденций к улучшению. Отрасль нуждается в реконструкции. За 10 последних лет рыболовный флот Португалии уменьшился на 50%, что за тот же период вызвало снижение загрузки судоремонтных верфей на 30%. Отрасль ощущает серьезную конкуренцию со стороны испанских предприятий, а также более мощных судостроительных держав Японии и Ю.Кореи.

Основными предприятиями являются верфи «Виана ду Каштелу» (обладают наибольшими производственными мощностями по строительству судов) и «Лижнаве» (**крупнейшее судоремонтное предприятие в Европе**).

Верфь «Лижнаве» располагает современными судоподъемными средствами, имеет 8 сухих доков, наибольший из которых имеет размеры 520 на 90 метров, что позволяет осуществлять ремонт танкерного флота в 700 тыс.т. дедвейта. В 1997г. на предприятии была проведена реструктуризация, которая позволила адаптировать производственные мощности по ремонту судов к потребностям нового столетия. Длина ремонтных причалов, оборудованных централизованными коммуникациями, современным подъемно-транспортным оборудованием, а также водо- и энергоснабжением, превышает 2500 м. К 2001г. на базе двух предприятий «Лижнаве» Margueira и Mitrena планируется создать одно в г. Сетубале (Mitrena-Setubal). В марте 1999г. в порядке модернизации верфи осуществлено финансирование программы Mitrena-2000 в 82,4 млн.долл. Это позволит к концу 2000г. оснастить предприятие оборудованием по ремонту танкерного флота. Половина из выделенных средств пойдут на реконструкцию доковой системы (сооружение гидролифта).

Основным держателем акций «Лижнаве» является пром.-фин. группа «Мелло» — 48%, частным акционерам принадлежит 37% и 15% акций находятся в руках государства.

Судоверфь «Виана ду Каштелу», расположенная в 70 км. к северу от г. Порто, одна из старейших в Португалии, была основана в 40-х гг. как судостроительное предприятие. Кроме этого, предприятие занимается мелким и средним судоремонтом. На «Виана ду Каштелу» занято 1300 чел. Верфь располагает двумя сухими доками 157 на 25 и 129 на 18,5 м. для строительства судов, третий док расположен за пределами верфи и предназначен для ремонта судов, который составляет до 15% объема производства «Виана ду Каштелу». Судоверфь имеет причалы длиной до 400 м., что позволяет производить достроечные и ремонтные работы. Годовая производительность судоверфи по постройке новых судов составляет 5-6 судов водоизмещением 50-60 тыс.т.

Помимо строительства судов для нац. флота, верфь «Виана ду Каштелу» реализует заказы немецких и норвежских фирм, а также получен заказ на строительство контейнеровоза от одной из украинских компаний. Реализуются заказы на строительство 6 судов для контейнерных перевозок, 6 судов для транспортировки хим. продуктов, 4 для перевозки цемента и одного геофиз. судна для Норвегии. Всего с 1990г. предприятием построено 7 судов, в т.ч. для нац. транспортного флота 4 судна (2 – грузовых, 1 – контейнеровоз), 3 – по заказу Германии (1 – цементовоз, 2 – грузовых и 1 – для транспортировки хим. продуктов). По контракту с ам. фирмой Phosphat в 2000г. предприятие должно завершить строительство судна водоизмещением 21,5 тыс.т. для транспортировки хим. продуктов.

В секторе строительства и ремонта маломерного рыболовного и портового флота в 1999г. изменений не произошло. По-прежнему за год строится 30-35 судов. Сохраняет свою жизнеспособность одно из старейших предприятий в Европе по строительству **деревянных рыболовецких судов** – в г.Вила Конде, близ г.Порто. Другое подобное судостроительное предприятие находится в Германии.

Занимая удобное географическое положение на пересечении морских путей, португальские верфи представляют интерес для инокомпаний по проведению судоремонта, особенно танкерного флота, который осуществляет перевозки нефти и нефтепродуктов с Бл. Востока на север Европы.

Транспорт

Развитие всех видов транспорта рассматривается правительством как приоритетное направление, способное интегрировать транспортную сеть Португалии в единую коммуникационную систему европейского континента. Этому способствует особое географическое положение Португалии, претендующей на роль трансатлантического коллектора всех европейских грузов.

О приоритетности данного направления свидетельствуют объемы гос. инвестиций в развитие транспорта. В 1999г. они распределились (в млн.долл.): строительство автодорог – 727; строительство и реконструкция железных дорог – 811, (в т.ч. развитие сети метрополитена г.Лиссабона – 198; сооружение метро в г.Порту – 97); реконструкция морпортов – 130.

Вид транспорта	Грузооборот (%)	
	Всего	Со странами Европы
Морской.....	75	49
Автомобильный.....	24	49
Железнодорожный.....	1	2

Объем грузооборота и пассажироперевозок за 1999г. показывает приоритетный рост автотранспорта в пределах ЕС

Мортранспорт. Программа модернизации нац. портов предусматривает инвестиции в объеме 555 млн.долл. до 2000г. Одним из звеньев программы являются усовершенствования **порта Синеш**, который в будущем приобретет такое же значение для Европы, как порт Сингапур для ЮВА.

На континентальной части страны порты по своему значению разделяются на нац. (Синеш, Лиссабон, Лейшоеш, Сетубал, Авейро), региональные (Виана ду Каштелу, Фигейра да Фоз, Фаро, Портимао) и местные.

Кроме того, на островной части Португалии выделяют порты архипелага о-ва Мадейра (Фун-

шал, Порто Санто) и порты архипелага Азорских о-вов (Понта Делгада, Прайа да Витория и Хорта).

Транспортный флот Португалии насчитывает 381 судно общим водоизмещением 1204 тыс. брутто регистровых тонн. За 1999г. в портах страны обслужено 20825 судов, в т.ч. пассажирских – 452. Объем грузооборота увеличился на 3,4% и составил 66,3 млн.т. Рост обусловлен в основном за счет увеличения объемов транспортировки ген. грузов и контейнеров. Перевезено пассажиров – 645 тыс., в т.ч. транзитных – 211 тыс.

Порт Синеш. Занимает 5 место среди основных портов Иберийского п-ва. Грузооборот порта составил 23,8 млн.т. (рост к 1998г. – 4,8%).

Модернизация порта рассматривается правительством как составная часть индустриального развития пров. Алентежу и всей страны. Поэтому порт Синеш, введенный в эксплуатацию в 1978г. как основной пункт приема нефтехим. грузов и угля, претерпевает структурные изменения, которые позволяют резко увеличить объемы перевозок контейнеров и ген. грузов. В 1999г. завершено строительство складских помещений и реконструкция ж/д путей. В 2000-01гг. планируется сооружение терминала для приема сжиженного газа.

Порт Синеш превратится в трансокеанический порт, через который будет направляться 80% грузов дальнего следования и 20% грузов – в пределах Иберийского п-ва.

Порт Лейшоеш. Грузооборот порта составил 16,7 млн.т. (рост к 1998г. – 12%). Основными грузами являлись нефть и нефтепродукты, цемент, древесина и пробка, зерно, продукты питания, текстиль.

Для развития порта актуальным остается вопрос создания новых подъездных магистралей для автомобильного и ж/д транспорта.

Порт Лиссабон. Грузооборот порта в 1999г. возрос на 3,7% и составил 12,5 млн.т. Вместе с тем пассажиропоток увеличился на 23%. В 1999г. для модернизации контейнерного терминала, расширения подъездных ж/д и автомобильных путей, строительства пристани длиной 350 м. для интенсивной обработки грузов, а также углубления фарватера р.Тежу, автоматизации системы судовождения в порту и на подходах к нему были осуществлены бюджетные инвестиции на 55 млн.долл.

Порт Сетубал. Имеет оптимальные условия для многих видов транспортных операций. Грузооборот порта за 1999г. возрос на 11% и составил почти 6,7 млн.т. В рамках программы реконструкции порта начаты работы по совершенствованию его инфраструктуры (связь, коммуникации, навигационное оборудование и пр), а также проектные работы для строительства новых терминалов.

Порт Авейро. Грузооборот порта составил 3,2 млн.т. (рост к 1998г. – 10%). Преимущественно обрабатываются ген. грузы, сыпучие грузы, включая зерно, продукты химии. Планируется сооружение в короткий срок универсального терминала для всех видов сыпучих грузов стоимостью 18 млн.долл. Одновременно будет модернизирован северный терминал. Стоимость работ составляет 21 млн.долл. Это позволит довести грузооборот порта к 2000г. до 5 млн.т. в год.

Порт Виана ду Каштелу. Грузооборот порта возрос до 0,7 млн.т. (рост 17% к 1998г.). Наряду с приемом ген. грузов порт специализируется на обработке цемента, асфальта, гранита. Для интенсификации

фикации грузооборота порта начато обновление портового оборудования, после завершения которого в 2000-01гг. планируется введение круглосуточного режима работы. В 2001-02гг. планируется строительство новой ж/д ветки, связывающей порт с линией Лиссабон-Минью, а также автодороги до автострады Лиссабон-Север.

Порт Фигейра да Фош. Грузооборот составил 0,88 млн.т. (рост к 1998г. — 10%). В 2001-03гг. предусмотрено строительство доп. причала длиной 462 м., для приема ген. грузов, позволяющего обрабатывать одновременно 4 судна. Строительство доп. причала обеспечит рост грузооборота порта и позволит интенсифицировать экономику центра и центра-юга страны.

Порт Фаро. Обслуживает в основном местные пассажирские линии, частично используется как грузовой порт. Грузооборот составил — 0,7 млн.т. В 1999г. практически завершено сооружение второго пассажирского терминала для обеспечения потока пассажиров в туристический сезон.

Порт Портимао. Грузооборот порта незначительный, около 12 тыс.т. Кроме того, обслужено 8,5 тыс. транзитных пассажиров и около 29 тыс. — на местных линиях. Учитывая развитие туризма в пров. Алгарве, планом правительства предусмотрены до 2003г. инвестиции в 19,5 млн.долл. на совершенствование инфраструктуры порта, прокладку ж/д ветки и автодороги. Будет усовершенствована зона рыбоприемки и рыбопереработки.

Порты архипелага о-ва Мадейра (Фуншал, Порто Санто). Учитывая географическое положение, порты являющиеся основным транспортным узлом, обеспечивающим импорт и экспорт товаров. За 1999г. в портах обработано около 2,3 млн.т. грузов, а также обслужено около 450 тыс. пассажиров. Наряду с местными перевозками, в летний сезон значит. часть пассажиров составляют туристы.

Порты архипелага Азорских о-вов Шонта Делгада, Прайа да Витория и Хорта. Указанные порты с глубиной причалов от 6 до 12 м. обеспечивают жизнедеятельность Азорских о-вов и осуществляют обслуживание иностр. судов. Структура грузов самая разнообразная. Имеются прямые регулярные рейсы в порты Лиссабон, Лейшоеш и порты Сев. Америки. В 1999г. осуществлялись работы и совершенствованию инфраструктуры для увеличения грузопотока контейнеров и ген. грузов.

Речной транспорт. Паромами и речными судами за 1999г. перевезено 46 млн. пассажиров (на 13% меньше, чем в 1998г.), в основном в пригороды Лиссабона, и 1,5 млн. ед. автотранспорта.

Снижение объемов перевозок речным транспортом произошло в связи с переориентацией части пассажиров из-за открытия движения по мосту им. Васко де Гама и ж/д движения через мост им. 25 апр.

Наземный транспорт. 1. Ж/д транспорт. В 1999г. протяженность линий железных дорог сократилась с 3038 до 2794 км. из-за прекращения эксплуатации ряда местных линий, по которым длительное время не осуществлялись перевозки грузов и пассажиров. Протяженность электрифицированных линий осталась неизменной и составила 731 км.

Число работающих в отрасли — 13 тыс.чел. Локомотивов — 251, в т.ч. электровозов — 92. Вагонов — 5871. в т.ч. пассажирских — 1372 шт. Роста пассажиропотока к 1998г. 0,8%.

Спад грузооборота на железных дорогах страны составил 4% к 1998г. Всего перевезено 10,1 млн.т. (или 2,34 млрд.т./км.).

Структура основных грузоперевозок осталась неизменной: уголь — 25%, цемент — 22%, мин. сырье — 11%, древесина — 8%, зерно — 5%, продукция металлургии — 5%, удобрения — 4% и прочие грузы — 20%.

В 1999г. завершено сооружение линии на мосту им. 25 апр. через р.Тежу. Нац. кампанией «Фертагуш» начато регулярное движение 18 двухэтажных пригородных поездов, вместимостью 1210 пассажиров каждый, связывающих Лиссабон с пригородами южного берега Тежу. Планируемая скорость движения поездов на северном участке — 90 км./час, по мосту — 60 км./час и на южном участке — 120 км./час.

Правительство планирует инвестиции в объеме 2,7 млрд.долл. на приобретение скоростных поездов и изменение инфраструктуры железных дорог с адаптацией их к скоростному движению.

Приоритетными проектами развития железных дорог страны до 2003г. признаны следующие: сооружение первой очереди метро в г.Порту (2002г.); модернизация линий Лиссабон-Синтра (2002г.), Лиссабон-Север (2000г.), Лиссабон-Коина-Пиньял о Ново, на Бейра Байша и на Кашкайш (2003г.).

На 2000-01гг. правительство предусматривает ежегодные инвестиции в 600 млн.долл., которые позволят завершить модернизацию линий на Север и на Бейра Алта, ввести в эксплуатацию единую трансконтинентальную ветку Брага -Фаро, новые линии метрополитена в г.Лиссабоне, завершить модернизацию линий в основных морпортах, а также создать современные терминалы по загрузке и выгрузке ж/д транспорта.

Важной составной частью программы модернизации являются инвестиции в обновление подвижного состава (2-этажные пригородные и междугородные поезда, поезда метрополитена, грузовые вагоны). Реализация проекта «СК-2000» (скоростной поезд) запаздывает. Поэтому открытие движения пассажирского поезда между Лиссабоном и Порту планируется на начало 2001г.

2. Метрополитен. Всего работающих — 2,5 тыс. чел. В 1999г. перевезено 153,735 млн. пассажиров. Рост к 1998г. составил 0,2%. Выполнено 410 тыс. рейсов поездов.

Активно ведется сооружение новой линии в направлении Лиссабон-Синтра. Начаты работы по строительству метро в Порту. Общая стоимость проекта 1,1 млрд.долл. Протяженность линий — 70 км., в т.ч. 7 км. — под землей. **Количество станций — 66.** Строительные работы начались в янв. 1999г.

3. Автотранспорт. Протяженность автодорог составляет 12500 км., в т.ч. на островной части страны — 705 км. **Сеть автострад европейского значения достигла 2655 км.** Рост инвестиций на строительство автодорог по сравнению с 1998г. — 7% и в абсолютных цифрах эта сумма составила 2,2 млрд.долл.

Количество зарегистрированных в стране автомобилей (легковых и грузовых) насчитывает 6924 тыс., из них легковых — 4236, грузовых (включая тракторы, тягачи и пр.) — 2688.

Грузооборот автомобильного транспорта неуклонно растет. Внешнеторг. грузов за 1999г. перевезено автомобилями — 18,35 млн.т.

Межд. автобусными рейсами перевезено 476 тыс. пассажиров. Перевезено трамваями 26,9 млн. и троллейбусами 7,8 млн. пассажиров.

Сборы в качестве налогов и за проезд по платным дорогам составили в 1999г. 1,2 млрд.долл.

Авиатранспорт. Количество работающих в отрасли — 9400. Количество воздушных судов — 54. Число регулярных авиамаршрутов — 178. Их общая протяженность составляет 335 тыс. км.

Нац. воздушными судами перевезено в 1999г. 78 тыс.т. общих грузов и 10,4 тыс.т. почтовых грузов. Объем пассажироперевозок составил 9432 млн. пасс./км., в т.ч. на внутренних линиях — 1487 млн. пасс./км. Всего в 1999г. перевезено 5351 тыс. пассажиров, в т.ч. на внутренних рейсах — 2157 тыс.

Всего аэропортов — 14, из которых основных — 4, в т.ч. один на о-ве Мадейра.

Аэропорт Лиссабона. Всего принято и обработано 40,6 тыс. воздушных судов. Обслужено 7260 тыс. пассажиров, в т.ч. транзитных — 202 тысячи. Обработано 114 тыс.т. грузов, в т.ч. почтовых — 11,8 тыс.т.

Полностью завершена реконструкция аэропорта и здания аэровокзала. Дальнейшее расширение аэропорта фактически невозможно из-за примыкания его к городу.

Аэропорт Порту. Принято 16,6 тыс. воздушных судов. Обслужено 2297 тыс. пассажиров. Обработано грузов — 29,7 тыс.т., в т.ч. почтовых — 291 т.

Аэропорт Фаро. Принято и обработано 13,4 тыс. воздушных судов. Обслужено пассажиров — 3835 тыс., в т.ч. транзитных — 167 тыс. Обработано грузов — 2,3 тыс.т. По-прежнему сохраняется зависимость пассажиропотока от туристического сезона.

Аэропорт Фуншал. Принято 9,4 тыс. самолетов. Обслужено 1617 тыс. пассажиров. Обработано грузов — 9,3 тыс.т. Завершена реконструкция взлетно-посадочной полосы длиной 2780 м. Сооружается новое здание аэропорта и служб обеспечения. Завершение работ намечено на сент. 2000г. Проведенная модернизация позволит принимать в аэропорту все типы самолетов, одновременно обслуживать до 10 лайнеров и увеличить пассажиропоток с 1,6 до 3,5 млн. пассажиров в год. Стоимость работ финансируемых из бюджета страны и ЕС — 505 млн.долл.

Аэропорт Бежа. Проект реконструкции аэропорта предложен в 1994г. несколько межд. фин. групп проявили заинтересованность в инвестировании создания межд. аэропорта в г.Бежа для всех типов самолетов.

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ

Ведущую роль в пассажирских и грузоперевозках внутри страны играет автотранспорт. Автопарк состоит из 6,2 млн. автомашин, в т.ч. свыше 3 млн. — легковых (в 1970 г. — 60 тыс.а/м).

Джидда, которую называют автомобильной столицей всего арабского мира, является крупнейшим в регионе импортером автомобилей. По числу спортивных и представительских моделей Джидда может сравниться с городами ведущих государств мира.

Саудовцы в своем большинстве отдают предпочтение ам. и европейским автомобилям спортивного или представительского класса. В 1998 г. из

этого ряда в основном покупались автомобили «Роллс-Ройс», «Мерседес», «Порше», БМВ, «Ауди», «Феррари», а также автомобили подобного класса компаний «Дженерал Моторс», «Форд» и «Крайслер».

«Тойота» является лидером среди японских автомобилей, доля рынок малолитражных автомобилей с «Нисаном», «Маздой» и «Мицубиси». Корейские «Хёндэ», «Киа» и «Дэу» год от года показывают хорошие результаты. За 1997 г. в Джидде было продано 90 рос. автомобилей.

Если раньше из-за отсутствия хорошего сервисного обслуживания, а также высокого дохода потребитель мог менять автомобили чуть ли не ежегодно, то в связи с появлением многочисленных станций техобслуживания, владельцы пользуются автомобилями до 7-10 лет. Наиболее показательным в этом плане является ежегодное автошоу в Джидде, где представлено огромное количество запчастей, аксессуаров и гаражного оборудования. Саудовский рынок запчастей оценивается в 2,3 млрд.долл. с ежегодным ростом от 5% до 6%.

Саудовская Аравия является самым большим импортером автомобилей в регионе. **На каждые 3 человека приходится одна машина.** Такое соотношение характерно для индустриально развитых государств. Ожидается снижение тамож. пошлин на автомобили, т.к. КСА стремится стать членом ВТО.

Протяженность дорог с асфальтовым покрытием превысила 43 тыс.км. (в 1987 г. — 33 тыс.км.), грунтовых — свыше 99 тыс.км.

Протяженность железных дорог — 1150 км. Из них крупнейшие: Дамнам-Дахран-Эр-Рияд (562 км.), Хофуф-Эр-Рияд (322 км.). В VI пятилетке (1995-2000 гг.) планируется строительство железных дорог Эр-Рияд-Джидда, Даммам-Джубейль, а также Джидда-Медина-Янбо общей протяженностью около 1000 км.

О паспортно-визовом и тамож. режиме в межд. аэропорту г.Эр-Рияда. В 35 км. сев.-зап. столицы КСА г.Эр-Рияда находится межд. аэропорт им. короля Халеда — один из крупнейших на Бл. Востоке. 5 терминалов (королевский, 2 межд. внутр. авиалиний и частной авиации), а также здания наземных служб, адм. постройки и грузоскладские помещения.

При въезде в КСА проверяются наличие и сроки въездных виз, а также их соответствие срокам действия паспортов (срок действия паспорта должен превышать срок действия визы не менее, чем на 6 месяцев). Установочные данные на въезжающего в объеме заполняемой им «въездной карты» заносятся в компьютерную систему аэропорта, а затем передаются в единый компьютерный центр МВД. После регистрации в паспорте въезжающего наклеивается лента с компьютерным номером и ставится штамп с отметкой о дате въезда и месте пересечения границы. От этой даты начинается отсчет разрешенного в соответствии с визой срока пребывания в стране. Въездные визы иностранцам выдаются, как правило, в консульских учреждениях КСА в стране проживания или в третьих странах.

Предусмотрено получение въездных виз непосредственно в аэропорту. При этом въездные визы проставляются дежурным офицером службы паспортного контроля аэропорта только на основании телеграммы или письменного указания, на-

правляемых соответствующими управлениями МИД или МВД КСА. Получение визы в аэропорту является исключительным обстоятельством и используется только по саудовской инициативе.

В связи с существующей **безвизовой системой въезда в страну подданных стран ССАГПЗ** в зоне паспортного контроля выделены три коридора: для сотрудников диппредставительств, подданных государств ССАГПЗ (в т.ч. и саудовцев), а также для иностранцев других государств.

Паспортный контроль осуществляется аналогичным порядком. При этом в компьютерную систему аэропорта вводятся данные из «выездной карты», заполняемой пассажиром, а также компьютерный номер, проставляемый в паспорте при въезде в страну.

Тамож. контролю подлежат все грузы и багаж (в т.ч. и ручная кладь пассажиров), пересекающие границу в обоих направлениях. Тамож. контроль багажа и личных вещей пассажиров выполняется в полном объеме только для пассажиров, въезжающих в страну. Досмотр производится с целью обнаружения предметов, запрещенных к ввозу в КСА: наркотиков и препаратов (в т.ч. лекарственных), содержащих наркотические вещества; огнестрельного и холодного оружия; спиртных напитков в любом виде и количестве; продуктов, содержащих свинину; печатной, видео- и аудиопродукции, направленной против исламской религии и ее морально-нравственных норм, на подрыв существующей власти. Нарушение запретов служит основанием для ареста и последующей депортации, **а за провоз наркотиков предусмотрена смертная казнь или тюремное заключение до 25 лет.**

Багаж и личные вещи въезжающих в страну пассажиров проверяется на электронно-лучевых системах контроля, а затем подвергается детальному визуальному контролю. Досмотр багажа пассажиров с дип. паспортами ограничивается, как правило, проверкой на электронно-лучевых системах.

Тамож. досмотр багажа и ручной клади пассажиров, выезжающих из страны, осуществляется в объеме, необходимом для обеспечения безопасности полета. Для обслуживания пассажиров особо важной категории (от министра правительства) функционирует зал VIP. При этом все необходимые паспортно-визовые формальности и тамож. контроль багажа с использованием электронно-лучевых систем осуществляются в полном объеме.

Авиакомпания «Саудия». Компания саудовских авиалиний «Саудия» начала свою работу 27 мая 1945 г., имея в своем парке один самолет ДС-3, который был подарен ам. президентом Ф. Рузвельтом основателю королевства королю Абдель Азизу.

С 1994 г. компанию возглавляет Халед Абдилла Бен Бакр. **«Саудия» считается самой большой авиакомпанией на Бл. Востоке и в Африке**, имеющей 25 тыс. служащих по всему миру. Ежегодно «Саудия» перевозит 12 млн. пассажиров в 60 пунктов назначения (25 – местных, 45 – международных). Согласно рейтингу IATA, **«Саудия» входит в 25 лучших авиакомпаний мира** по уровню обслуживания, техоснащенности, безопасности. В 1998 г. она была офиц. спонсором команды КСА по футболу на чемпионате мира во Франции. Самолетный парк «Саудии» насчитывает 114 самолетов, из которых 84 принадлежат компании, 28 – правительству и 2 самолета взяты в лизинг. **Заключен контракт на по-**

купку 61 самолета у компании «Боинг» за 7,5 млрд.долл. В число закупаемых судов входят: 5 самолетов «Боинг 747-400», 23 – «Боинг 777-200», 29 – «Макдоннэл-Дуглас-90» и 4 – «Макдоннэл-Дуглас-11». Замена устаревших моделей самолетов на новые сделала «Саудию» одной из наиболее современных и технически оснащенных авиакомпаний в мире.

Стали регулярными полеты в Йоханесбург. Возобновлены рейсы в Бейрут из Эр-Рияда и Джидды. Открыт новый маршрут Дахран-Лондон (Хитроу). «Саудия» имеет соглашение с ам. «Юнайтед Эрлайнз» об открытии маршрута Джидда-Лос-Анжелес. «Саудия» имеет службу чартерных перевозок, грузовые перевозки осуществляются самолетами «Боинг-747», «ДС-8», «МД-11».

О деятельности «Ориентал коммершл шипинг» (ОКШКЛ). Считается одной из самых крупных в КСА по морперевозкам; головная контора находится в г. Джидде, есть отделения в наиболее крупных портах КСА (Даммам, Джубейль, Джизан, Рас-Танура и Янбо). В столице Эр-Риаде имеется филиал по хранению пустых контейнеров и контейнерных грузов. ОКШКЛ имеет свои агентства и СП в Греции, Гонконге, Ю. Корею, США. В ее сервис входит круглосуточное обслуживание судового оборудования уже на протяжении 35 лет.

Компания ОКШКЛ представляет клиентам сеть услуг по разработке индивидуальных маршрутов следования грузов, иногда с использованием нескольких морсудов, при этом просчитывая наиболее выгодные маршруты. Оформление всех необходимых судовых документов включает получение виз, медобслуживание и выдача медсертификатов, составление судовых ролей.

Одной из разновидностей деятельности компании является торговля горючим для судов: горючее с химдобавками, жидкий газ, различные виды корабельных масел и присадок. ОКШКЛ на протяжении многих лет сотрудничает с «Бритиш Петролеум». В г. Джидде ОКШКЛ имеет выставочные помещения, где можно заказать любую разновидность топлива и масла и здесь же заключить сделку.

Компания сотрудничает с межд. транспортными ассоциациями в сферах: мортранспортировка, заправка топливом судов, обеспечение судов продуктами питания и свежей водой, буксировка кораблей, экспедиционные услуги и заключение контрактов, страхование, бюро путешествий и турагентства. Компания выступает с предложениями к зарубежным партнерам по созданию на территории КСА на обоюдовыгодных условиях СП в сфере моробслуживания.

В стране 9 крупных морпортов, в т.ч. Джидда (58 причалов), Даммам (39), Янбо (31), Джизан (23), два промпорта – Джубейль (39) и Янбо. В 1995 г. вступил в строй торг. порт Даба на сев.-зап. побережье Красного моря. В 1998 г. морпорты страны обработали 82 млн.т. экспортно-импортных грузов. Пассажирские перевозки составили 1,5 млн.чел.

Число почтовых отделений в королевстве превысило 600. Количество телефонных номеров (включая частные) превышает 2,5 млн. Две наземные станции – в Таифе и Эр-Риаде – обеспечивают межд. связь. В стране действует мобильная телефонная связь (320 тыс. номеров) и свыше 21 тыс. линий телекной связи. В 1994 г. с ам. концерном

АТ&Т подписан контракт на расширение сети телефонной связи еще на 500 тыс. номеров.

СЕЙШЕЛЫ

Морпорт

Несмотря на малые размеры островной территории, Сейшелы имеют обширные морские границы: ширина ее территориальных вод составляет 12 миль, исключительной экономической зоны (ИЭЗ) — 200 миль. Правовой режим последних соответствует общим нормам международного морского права. В марте 1999 г. парламент страны принял закон «О морских зонах», унифицирующий национальную методику разграничения территориальных вод континентального шельфа и ИЭЗ применительно к требованиям ООН и морской Конвенции, к которой Сейшелы присоединились в 1991 г. Контроль за режимом ИЭЗ, направленный в основном на борьбу с незаконным промыслом рыбы, осуществляется Службой береговой охраны Сейшел, использующей радиолокационное оборудование, а в отдельных случаях — патрульные катера и самолеты. При необходимости, содействие оказывают корабли ВМС Франции, базирующиеся на Реюньоне.

Использование морских ресурсов сводится в основном к промыслу тунца исключительно иностранными судами по лицензиям, выдаваемым правительством Сейшел. Собственного рыболовецкого флота РСО практически не имеет (прибрежный лов ведется с лодок и катеров). Вместе с тем, благоприятное географическое расположение Сейшел на судоходных путях между странами Африки и Юго-Восточной Азии, устойчивость политической ситуации в стране и курс правительства на превращение Сейшел в региональный центр туризма, офшорного и инвестиционного предпринимательства, а в перспективе — перевалочный центр грузопотоков региона, создают предпосылки развитию международного судоходства.

В непосредственной близости от столицы Сейшел — г. Виктории, располагающейся на крупнейшем о. Маэ, находится единственный глубоководный порт, который ежегодно посещают свыше 1 тыс. судов, в основном рыболовных, торговых и круизных. Осуществляются также кратковременные заходы с визитами вежливости для проведения совместных учений военных кораблей из Франции, США и Индии.

Порт входит в число ведущих мировых центров тунцового промысла, перегрузки и переработки тунца. В стране действует **одно из крупнейших мировых предприятий по выпуску тунцовых консервов** — СП «Индиан Оушн Туна», образованное при участии и финансировании международной корпорации «Хайнц» и выпускающее 275 т. консервов ежедневно. В 1998 г. через порт Виктории прошло 6 тыс. пассажиров круизных судов и 4 тыс. туристов, прибывших в страну морем.

Оборудование порта и глубина фарватера позволяют принимать практически все виды морских судов, а современная инфраструктура обеспечивает качественное обслуживание. Правительство РСО, вдохновленное идеей превращения Сейшел в основной грузоперевалочный центр региона и базу тунцового промысла, продолжает реконст-

рукцию портовых сооружений, направленную на увеличение его пропускной способности. В 1998/99 гг. на средства, выделенные Японией (более 3 млн. долл.), была проведена реконструкция причалов рыболовецкого порта, обсуждаются проекты расширения торгового порта и создания глубоководного причала на о. Пралин.

Структурно порт Виктории разделен на 2 территории: коммерческий (торговый) порт для швартовки грузовых, пассажирских, военных и других кораблей и рыбный порт — только для рыболовецких судов. В отдельной гавани располагается причал Службы береговой охраны Сейшел, имеющий общий рейд с основным портом и используемый для стоянки 3 сторожевых катеров. Порт оснащен современным навигационным оборудованием, имеет внешний глубоководный рейд площадью в 2,6 кв. км., защищенный группой мелких островов и коралловыми рифами. Внешняя гавань вмещает до 6 океанских судов. Проводка последних по фарватеру (минимальная ширина — 1,2 кбт) во внутреннюю гавань осуществляется лоцманской службой, действующей только в дневное время.

Торгово-пассажирские и рыболовецкие суда получают право на заход в порт через формальное уведомление администрации последнего, а военные — путем заблаговременного запроса в МИД РСО. Количественные ограничения на доступ последних отсутствуют, но заходы кораблей с ядерным оружием или силовыми установками на борту исключаются.

Торговый порт может принимать суда всех категорий максимальным размером 210 на 34 м. и осадкой до 9,5 м., длина причала, одновременно вмещающего 2 судна, составляет 370 м., глубина у пирса — 10,6 м.

Рыбный порт располагает 4 причалами длиной 110, 92, 65 и 60 м., глубиной у пирса — 5,5 — 7,5 м. При необходимости рядность стоянки может достигать 5 судов.

Обеспечение кораблей топливом, водой и продовольствием осуществляется бесперебойно, но в разумных пределах, с учетом размеров страны. Имеется техническая база для мелкого ремонта (стапели для судов менее 300 брт), доковые сооружения отсутствуют.

До 1995 г. порт Сейшел активно использовался российскими тунцеловами (Калининградской и Владивостокской баз тралового флота), оперирующими в сейшельских водах количеством до 6 — 8 судов ежегодно. В начале 90-х гг. вследствие распада российского тралового флота, наши тунцеловы были проданы или сданы в долгосрочную аренду иностранным компаниям; они ведут лов в сейшельских водах с российскими экипажами, но под иностранными флагами. Последний заход российского судна в порт Виктории (НИС «Профессор Хромов») был зарегистрирован в 1995 г.

Собственный морской транспорт у Сейшел практически отсутствует. Флот представлен 2-мя контейнеровозами судоходной компании «Сейшелз Шипинг Лайн» (на 10% — государственная), которая оперирует на участке Виктория-Дурбан (ЮАР), осуществляя ежемесячные рейсы. Внутренние линии, связывающие острова Маэ, Пралин и Ла Диг, обслуживаются небольшим количеством государственных паромов и частных шхун, выполняющих ежедневные рейсы.

СЕНЕГАЛ

Автотранспорт. Основным видом транспорта в Сенегале по-прежнему остается автомобильный. Общая протяженность автомобильных дорог 15 тыс. км., из которых около 5 тыс. км. имеют асфальтовое покрытие. Имеется шесть национальных магистралей:

1. Дакар-Мбур (83 км.)-Каолак (106 км.)-Тамбакунда (273 км.)-Нас (180 км. — пограничный пост с Мали) общей протяженностью 642 км.

2. Тиео-Сен-Луи (196 км.)-Дагана (129 км.)-Матам (283 км.)-Бакель (150 км.)-Нас (63 км.) общей протяженностью 821 км.

2 бис. Сен-Луи-Росси (101 км.) — далее в Мавританию.

3. Тиес-Диурбель (76 км.)-Мбаке (40 км.) — Даоа (79 км.)-Лингер (43 км.)-Матам (217 км.) общей протяженностью 455 км.

4. Диурбель-Каолак (64 км.)-Ниоро де Рип (55 км.) — через территорию Гамбии-Зигиншор (196 км.) общей протяженностью 315 км. 4 бис. Зигиншор-Сен-Д мингос (Гвинея-Бисау) — 25 км.

5. Каолак-Сокон (54 км.)-Каранг (63 км.) — через столицу Гамбии (Банжул, 80 км.) общей протяженностью 414 км.

6. Тамбакунда-Кедугу (233 км.).

Национальные магистрали в своем большинстве могут использоваться круглогодично, однако некоторые участки доступны только для автомашин повышенной проходимости.

Совместно с Мали реализуются проекты: Дакар-Бамако (через юг страны), которая пересекает национальный парк Ниокола-Коба. Осталось заасфальтировать 500 км., из которых 48 км. — на территории Сенегала.; Тамбакунда-Кидира (в Сенегале)-Каиес (Мали) общей протяженностью 282 км. Осуществляется строительство дороги Тамбакунда-Лабэ (Гвинея). Осталось заасфальтировать 370 км. дороги, из которых 70 км. — в Сенегале. Совместно с Гвинеей-Бисау реализуются два проекта: Зигиншор-Мрак-Бисау, где строительство практически завершено; Седиу (Сенегал) — Дунга-Фарим (Гвинея-Бисау), где строительство дороги находится в начальной стадии.

Общественный транспорт представлен: большегрузными автобусами национального предприятия общественного транспорта — Sotrac; частными автобусами «Кар рапид»; такси. Предприятие Sotrac в 1998 г. получило 100 новых автобусов из Алжира.

Основные городские и пригородные перевозки местного населения осуществляются «Кар рапидами». Уровень комфорта и техническое состояние этих автобусов крайне низки. Европейцы очень редко пользуются автобусами фирмы Sotrac и «Кар рапидами».

Железнодорожный транспорт. Протяженность железных дорог составляет 1350 км., которые охватывают 1/3 территории страны. Состояние железных дорог плохое. Основными являются магистрали: а) Дакар-Тиес-Сен-Луи (транспортировка фосфатов); б) Дакар-Тиес-Диурбель-Тамбакунда-Кидира-Бамако (имеется ответвление на Каолак) протяженностью 1228 км.

Второстепенными дорогами являются: а) Луга-Лингер (129 км.); б) Диурбель-Мбаке-Туба (47 км.).

Основным предназначением железных дорог является перевозка полезных ископаемых и топлива, а также с/х продуктов. Пассажирские перевозки развиты слабо и осуществляются главным образом по железной дороге Дакар-Бамако. Эксплуатация железных дорог на расстоянии менее 250-300 км. от Дакара нерентабельна из-за конкуренции со стороны автомобильного транспорта. Исключение составляет участок, соединяющий месторождение фосфатов с портом Дакара.

Некоторое участие в развитии ж/д сети Сенегала принимает Канада. В основном на безвозмездной основе она поставляет незначительное количество локомотивов и вагонов. Канадские специалисты оказывают помощь в подготовке местных кадров и ремонте существующих ж/д путей.

Воздушный транспорт. Имеется 16 аэродромов. Они расположены как правило в городах, где дислоцируются подразделения ВС и предназначены для связи между ними и столицей. Европейских туристов возят в зоны национальных парков и удаленные от столицы места отдыха.

Основным аэродромом страны, через который осуществляется почти 100% международных воздушных перевозок Сенегала, а также значительная часть местных перевозок, является аэродром Дакар-Йофф. Является крупнейшим в Западной Африке. Занимает площадь в 800 га. Объем перевозок в 1998 г. составил 700 тыс. пассажиров. Аэродром Дакар-Йофф оборудован всем необходимым для обеспечения круглосуточного приема и выпуска самолетов всех типов в простых и сложных метеоусловиях. Он является базой ВВС Сенегала и ВВС Франции.

Аэродромы Сен-Луи, Тамбакунда, Зигиншор, Каолак, Кап-Скиринг способны принимать самолеты в любое время года и сложных метеоусловиях. Аэродромы с латеритовым (грунтовым) покрытием (Сименти, Подор, Ричард-Толл, Матам, Лингер) непригодны к использованию в период дождей (с июля по сентябрь включительно). Характеристики взлетно-посадочных полос большинства аэродромов не позволяют принимать большегрузные самолеты, ряд аэродромов не оборудован радиотехническими средствами.

Большинство аэродромов — смешанного базирования и эксплуатируются одновременно как аккредитованными в Сенегале авиакомпаниями и авиаклубами, так и подразделениями ВВС страны. В Сенегале аккредитованы и имеют представительства 21 зарубежных компаний (главным образом европейские и региональные перевозчики).

Морской и речной транспорт. В Сенегале имеется 4 порта: Дакар, Сен-Луи, Каолак (на р.Салум) и Зигиншор (на р.Казаманс).

Порт Дакар является самым крупным портом не только в стране, но и во всей Зап. Африке. Он расположен в восточной части п-ва Зеленый Мыс и занимает 210 га внутренней водной акватории с наименьшими глубинами при отливе 10-12 м., а также 51 га прилегающей к ней территории, на которой расположены 60 тыс. кв. м. крытых ангаров. Общая длина причалов — 12,5 км. с глубинами от 8 до 12 м.

Инфраструктура включает в себя 25 км. железнодорожных путей, позволяющих транспортировать грузы непосредственно с причалов.

Сеть водоснабжения включает 12 км. трубопроводов диаметром от 250 до 500 мм., выведенных к

причалам и имеющих 187 точек забора воды. Пополнение запасов воды может осуществляться также с помощью плавучих барж с объемами танков 200, 250 и 400 т.

Топливные резервуары порта содержат 500 тыс. куб. м. топлива. Заправка судов производится посредством 213 постов со скоростью 250 т. в час на судно. При необходимости и наличии специального оборудования скорость заправки можно увеличить до 1000 куб. м. в час. Одновременно в порту могут заправляться 12 судов, из них одно — на рейде с помощью баржи.

Порт оснащен системой подачи сжатого воздуха, забора морской воды и энергосистемой питания.

Порт имеет значительные ремонтные возможности. Он оснащен плав-доком дл. 235 м., шириной 38 м. и подъемной мощн. 28 тыс. т., способным поднимать суда до 195 м. дл., 23 м. шир. и осадкой 9,5 м. Действует подъемник судов (синхролифт) мощ. до 1,2 тыс. т. Кроме того, для обеспечения ремонта, погрузки и разгрузки судов имеются стационарные, самоходные и плавучие краны различной мощности.

Пассажирские перевозки через порт Дакар не отличаются интенсивностью и ограничиваются линией Дакар-Зигиншор. Заключено соглашение (реализация пока не начата) о создании линии Ка-сабланка (Марокко)-Дакар-Бисау (Гвинея-Бисау). В течение года в порт заходит до 30 круизных судов с туристами на борту; срок их стоянки не превышает 2-х суток.

Порт Сен-Луи в устье реки Сенегал практически не используется для морских операций. Имеются рыболовные причалы, которые находятся в стадии строительства и реконструкции. Река Сенегал судоходна до Подора (270 км.) круглый год, до Матама (620 км.) — с июля по окт., до Каеса (Мали) (925 км.) — с авг. по окт. Предусматривается реконструкция морского порта Сен-Луи с обеспечением судоходства по реке Сенегал до Каеса круглый год.

Речной порт Каолак находится в 117 км. от устья реки Салум, которая судоходна до Каолака круглый год.

Река Казаманс судоходна до порта Зигиншор круглый год (60 км. от устья).

Трубопроводный транспорт. Имеется одна нитка (4 ветви) трубопровода, связывающая НПЗ в Мбао (18 км. к востоку от Дакара) с нефтехранилищами в Дакаре. Для подачи сырой нефти на завод в море оборудован причальный пост, связанный подводным трубопроводом длиной 4,3 км. с берегом. Для водоснабжения Дакара используется водопровод от озера Гиерз длиной 260 км.

СИРИЯ

Транспорт-2000

Автотранспорт занимает ведущее место во внутр. перевозках САР. На его долю приходится 75% грузопассажирооборота по внутр. линиям.

Кувейтский фонд арабского эконом. развития (КФАЭР) подписал 20 дек. 1999г. с С. соглашение о предоставлении 20 млн. долл. для финансирования строительства автодороги Аль-Ракка—Дейр-эз-Зор—Хасаке длиной 255 км. Кредит выдан на срок 21г. включая 3-летний льготный период под

3% годовых. Полная стоимость проекта составляет 54 млн. долл.

Ливанская компания «Хатиб энд Алами» назначена консультантом работ по строительству автодороги Латакия-Ариха. Проект финансируется из КФАЭР в 100 млн. долл.

Английская компания «Серк Хит Трансфер» заключила контракт с Генеральной организацией сирийских железных дорог на поставку систем охлаждения двигателей для 30 тепловозов. Контракт на поставку тепловозов стоимостью в 55 млн. долл. был подписан в 1997г. с французской компанией «Альстом». Дизельные двигатели типа РК 215 поставляются англ. компанией «Альстом Энд-жинс.Растон Дивижэн».

Сирийско-саудовская судовладельческая компания «Аль-Шам Шиппинг Кампани» подписала заказ на строительство в Китае 2 многоцелевых контейнеровозных судов стоимостью 18,5 млн. долл. Финансирование будет осуществлять компания «Аль-Шам Шиппинг Кампани», обладающая капиталом в 20 млн. долл., через банк «Бритиш Араб Коммершиэл Бэнк» (БАКБ), который выдает аккредитив и платежные гарантии. Компания была образована в середине 90гг. из группы сирийских бизнесменов (27%), саудовской компании «Даллах Альбарака Груп» (40%), саудовских частных инвесторов (8%) и сирийского минтранса (25%). Ей был предоставлен ряд льгот в соответствии с последними изменениями в законе №10 об инвестициях и, в частности, разрешено оставлять на своем счету всю заработанную валюту.

Правительство С. придает большое значение развитию автодорог в стране. Продолжается тендер на строительство 100-километровой 4-полосной магистрали Латакия-Ариха. Контракт будет вручен кувейтской компании «Мохамед Абдул-мохсин Харафи и сыновья». Проект стоимостью 200 млн. долл. будет частично, в объеме 100 млн. долл., финансироваться Кувейтским фондом арабского эконом. возрождения (КФАЭР).

Руководство страны продолжает уделять внимание ж/д транспорту. Протяженность путей в С. 2800 км. Из них 2500 км. находятся в ведении Генеральной организации железных дорог (ГОЖД), а 300 км. относятся к Гендирекции Хиджаской ж/д. Министерство транспорта С. намерено модернизировать дорогу Латакия-Тартус, построенную в начале 80гг., в частности заменить стыковые рельсы на бесшовные сварные, что снизит вибрацию и позволит увеличить скорость пассажирских составов до 180км/час, а грузовых — до 120 км/час, однако потребует установки современного оборудования сигнализации и контроля и ликвидации ж/д пересечений. Планируется постепенная электрификация дороги и прокладка второй колеи.

Что касается Хиджаской узкоколейной железной дороги, по которой поезда не могут двигаться с большой скоростью, то она останется для поездов традиционных туристов и паломников, но с 2001г. финансирование на ее эксплуатацию будет увеличено, дорога будет обеспечена спец. локомотивами. Дорога будет дополнена современной линией Дамаск — межд. аэропорт. Рассматриваются проекты строительства наземного метро и подвесных линий в Дамаске и Алеппо.

Важнейшим событием стало открытие 10 марта 2001г. прямого межд. ж/д сообщения между С. и

Ираном. Путь длиной 2500 км. по маршруту Алеппо — Турция — Тегеран поезд преодолевает за 60 часов, цена билета 35 долл.

В 1999г. сирийская авиакомпания «Сириан Араб Эйрлайнз» получила пять самолетов типа «Аэробус». Она осуществляет авиаперевозки на 41 межд. авиалинии.

Реализация в С. программы создания современной системы коммуникаций начала приносить результаты. В стране в фев. 2000г. были введены в действие 2 пилотных сети сотовой связи. Мобильная связь осуществляется пока только в г.г. Дамаск и Алеппо. Выделено 40 тыс. номеров для г. Дамаска и 20 тыс. номеров для г. Алеппо. Стоимость подключения к сети сотовой связи до апр. 2001г. составляла 60 тыс. сир. фунтов (1200 долл.), а ежемесячная абонентская плата — 2400 сир. фунтов (50 долл.). Стоимость одной минуты разговора по сотовому телефону составляет 4 сир. фунта. Радиус действия системы сотовой связи в г.г. Дамаске и Алеппо 40 км., а воспользоваться новым видом услуг может каждый гражданин страны.

Что касается перспектив развития сотовой связи в С., то в 2001г. началась реализация двух новых проектов по расширению сети сотовой связи до 1,7 млн. абонентов, в соответствии с которыми к концу 2001г. уже 90% территории С. будет охвачено зоной действия сотовых ретрансляторов, а число абонентов возрастет с 30 тыс. до 75 тыс. чел. Уже объявлено, что с апр. 2001г. стоимость подключения будет составлять 400 долл., а месячная абонентская плата — 12 долл.

Три пилотных проекта создания мобильной телефонной связи были завершены в I кв. 2000г. Шведская компания «Эрикссон» установила оборудование на 30 тыс. абонентов и рассматривает вопрос о выборе оператора сотовой сети. Эта компания поставила оборудование для другого проекта на 15 тыс. абонентов, реализованного ливанской компанией «Инвестком». Третий проект, также на 15 тыс. абонентов, выполнила германская компания «Сименс». Оператором этой сети будет компания «Инвестком». Финансирование проектов осуществлено за счет исполнителей.

Доходы от реализации услуг вышеуказанной мобильной телефонной связи (30 млн. долл. в год), будут использоваться для финансирования более крупного проекта, тендер на который был проведен 2 сент. 2000г. В нем участвовали: египетская компания «Ораском Телеком», ливанская «Инвестком» и турецкая «Телсим». По результатам конкурса в янв. 2001г. 2 контракта были переданы на исполнение компаниям «Ораском Телеком» и «Инвестком».

По проекту предполагается установка двух систем по 850 тыс. абонентов каждая. Фин. схема предусматривает строительство — эксплуатацию — передачу заказчику (ВОТ) в течение 15 лет. Заказчик, сирийская телекоммуникационная организация (СТО), имеет полномочия продлить контракты еще на три года и предложить еще один контракт через семь лет. Оператор сотовой связи будет платить часть прибыли СТО в соответствии со следующей шкалой в пределах от 30 до 60%. Правительство намерено вручить контракты в середине нояб. 2000г. Новые системы будут запущены в эксплуатацию в марте 2001г.

Приоритетными направлениями инвестирования остаются нефтегазовый комплекс, электро-

энергетика, добыча фосфатов, производство цемента и других стройматериалов, развитие транспортной и коммуникационной инфраструктуры.

Доминирующее положение на рынке инвестиций занимают арабские фонды, зап. страны и Япония. Вместе с тем все большую заинтересованность в инвестировании проектов проявляют сирийские эмигранты и местные крупные предприниматели.

Транспорт-1999

Автотранспорт. В 1998г. продолжал занимать ведущее место во внутренних перевозках САР: 3/4 грузопассажирооборота.

Минтранспорта и связи заключило контракт с компаниями «Пан Араб консалтинг» (Кувейт) и «Араб консалт» (Иордания) на разработку ТЭО реконструкции дороги Латакия-Аль-Риха. Проект на 120 млн.долл. будет финансироваться АФЭСР. Объявлен тендер на строительство 100 км. автодорог в различных р-нах.

Шведская «Вольво Трак» получила от сирийской «Нэшнл Компани фор Транспорт» заказ на 70 грузовиков FH-12.

Власти в 1998г. изменили свою позицию в отношении ВТО, возобновив с ней переговоры о «фактическом» вступлении САР в Тамож. соглашение по межд. автогрузоперевозкам (TIR). В ней С. состояла формально с 1975г., однако из-за несогласия с рядом уставных положений на протяжении многих лет оставалась вне данного объединения. К 1998г. стало невозможным без фин. потерь осуществлять межд. перевозки. Имея грузовой автопарк в несколько десятков тысяч фургонов, половина из которых выпущена в 90 г., местные автопредприятия вынуждены были отказываться от перевозок за границу, в т.ч. и транзитных грузов.

Будут внесены изменения в тамож. правила об импорте автомашин из-за границы. Согласно действующему закону об эксплуатации транспортных средств, автомашины, ввозимые в страну юр. лицами для служебных целей, не облагаются тамож. пошлинами. Перепродавая затем эти автомобили по низким ценам физ. лицам, участники сделки получают взаимную выгоду. Однако государство при этом остается без доходов от тамож. сборов с импортной техники. В соседнем Ливане, имеющем одинаковый с С. в количественном отношении автопарк, зарегистрировано 11 млн.импортированных машин, в то время как в С. — лишь 160 тыс.

Ж/д транспорт продолжает испытывать трудности из-за большой изношенности подвижного состава и уменьшения объемов межд. грузоперевозок. Тепловозы советского производства требуют ремонта: из 120 лишь четверть выходит на магистрали. Также из-за отсутствия запчастей простаивают сотни пассажирских вагонов, импортированных в свое время из ГДР, Чехословакии и Румынии. Поэтому **ж/д госкомпания налаживает сейчас контакты с организациями на постсоветском пространстве** в целях реанимации нефункционирующего подвижного состава. Один из побудительных мотивов таких действий со стороны руководства компании — возможное снятие эконом. санкций с Ирака и восстановление перевозок между двумя странами. Сейчас же Алеппо, а именно здесь находится Управление ж/д компанией страны, имеет действующую линию с Турцией. Их соединяют две

ветки: сев. через п/п Мидан Акбас и сев.-вост. через п/п Джарабулюс-Камышлы; вторая не эксплуатируется из-за территориальных разногласий между САР и Турцией, которая требует мат. компенсацию за использование участка пути, проходящего в т.н. спорной пригран. зоне.

Ж/д сообщение между главными городами губернаторств осуществляется на регулярной основе. С лета 1998г. пущен скоростной пассажирский поезд по маршруту Алеппо-Латакия, который без остановок идет 3 часа. В 1998г. по железным дорогам было перевезено 1,4 млрд.т./км различных грузов. Основная доля ж/д перевозок приходилась на ГСМ и фосфаты. Идет постоянное снижение объема ж/д грузоперевозок.

Гражд. морфлот насчитывает 350 судов с личным составом 7 тыс. моряков. В начале 90гг. он стал выходить на одно из первых мест в р-не Вост. Средиземноморья. Этому способствовала реализация закона № 12 от 1976г. об освобождении владельца судна, регистрирующего его под сирийским флагом, от всех регистрационных налогов и пошлин, кроме тамож. пошлины, портового налога, налога на образование и оборону.

Сегодня сирийский флот доставляет 95% импорта частного сектора и более 60% импорта госсектора, перевозимого морпутем. Это объясняется во многом тем, что **цены морперевозок на сирийских судах на 30% ниже мировых**, и очень часто они оплачиваются в сирийских фунтах.

Вместе с тем владельцы судов испытывают ряд трудностей: крайне осложнены процедуры продажи судов, открытия счетов в инвалюте в сирийских банках.

С. не возобновила подписание межд. соглашения о безопасности перевозок людей, из-за чего не могут выдаваться кораблям под сирийским флагом соответствующие сертификаты. Поэтому в иностр. портах сирийские корабли подвергаются доп. проверке, что задерживает погрузочно-разгрузочные работы. Все это ведет к уменьшению количества судов, получающих сирийскую приписку. В 1998г. под сирийским флагом зарегистрировалось всего 3 новых судна (по сравнению со 100 судами, зарегистрированными в 1995-96 гг.).

В результате проведения модернизации на первое место по обработке моргрузов среди сирийских портов вышел порт Тартус. В 1998г. здесь было обработано 4,5 млн.т. грузов. Морпорт Латакия обработал в 1998г. 3,5 млн.т. грузов. Правительство снизило портовые сборы на 25% в портах Латакия и Тартус за транзитные грузы: с целью увеличить объем транзитных грузов в Ирак через С.

Бельгийская компания «Экю-Лайн» возобновила еженедельные рейсы в порт Латакия. В качестве ее местного агента выступает компания «Нажа Фрейт Сервисиз».

Авиация. В 1998г. **сирийская авиакомпания (СА-АЛ) получила первый из шести самолетов типа А-320**, заказанных в начале 1997г. в европейском консорциуме «Эйрбас Индастри». «Сириан Араб Эрлайнз» осуществляет авиаперевозки на 40 межд. авиалиниях. При этом на ее долю приходится 43% всех авиаперевозок.

Связь. В 1998г. число абонентов телефонной сети составило более 1,6 млн. (по сравнению с 68 тыс. в 1970 г). Емкость АТС приблизилась к 2 млн. номеров. Продолжительность межд. переговоров составила в 1998г. 80 млн. минут (1970г. – 2,7

млн. минут). Количество телексов в стране увеличилось с 12 в 1970г. до 4700 в 1998г.

С «Эриксон» (Швеция) подписан контракт на поставку и монтаж цифровых телефонных станций на 1 млн. новых абонентов (120 млн. долл.) и создание внутригородской оптоволоконной линии связи на указанное число абонентов (25 млн. долл.).

Южнокорейская «Самсунг Электроникс» получила заказ на строительство районных оптоволоконных линий связи (40 млн. долл.).

«Сименс» подписала контракт стоимостью 7,8 млн. долл. на строительство оптоволоконного канала связи на юге С. После завершения проекта обеспечение телефонной связью возрастет с 6,5 до 14 на 100 жителей страны.

Турецкий филиал немецкой компании «Сименс» подписал контракт стоимостью 39,7 млн. долл. на поставку медного кабеля Сирийской телекомпании (СТК).

Правительство одобрило импорт модемов для организации компьютерных сетей внутри страны. В С. нет организации, предоставляющей услуги сети Интернет. Тем не менее сирийцы, используя телефонные линии связи с соседними странами, в частности с Ливаном, имеют доступ к сети Интернет. Государство теряет на этом большие суммы, в связи с чем правительство рассматривает вопрос о предоставлении СТК лицензии на обеспечение услуг Интернет.

Туризм. 2,5 млн. туристов посетили С. в 1998г. Доход от туризма составил 1,25 млрд. долл. Большинство туристов было из арабских стран. Малое число туристов из зап. стран и США объясняется недостаточно развитой инфраструктурой, отсутствием рекламы с использованием современных ИТ, в частности спутникового телевидения и электронной почты, несовершенством банковской системы и другими факторами. В апр. 1998г. была открыта **первая часть развлекательного парка «Хэппи Лэнд» вблизи Дамаска**. Строительство парка общей стоимостью 25 млн. долл. осуществляется саудовско-сирийским СП.

Иностр. гостиничные компании приглашены для участия в тендере на оказание консультационных услуг в сфере эксплуатации 4-звездочной гостиницы на 200 номеров, строящейся в центре г. Алеппо. Заказчиком является сирийская фирма «Баб Аль-Фарадж».

Ливанская компания «Дар-Аль-Хандалах» подписала контракт на строительство гостиницы «Четыре сезона» в г. Дамаске. Заказчиком является компания «Кингдом Холдинг», которой руководит саудовский принц Аль-Валид. Гостиница на 350 номеров вблизи выставочного комплекса Дамасской межд. ярмарки оценивается в 100 млн. долл.

Англ. авиакомпания «Бритиш Эйруэйз» провела 2 июня 1998г. в г. Дамаске ежегодную презентацию: ее сирийский бизнес увеличился на 10% по сравнению с пред.г., после открытия прямых рейсов в г. Дамаск. Готовился визит в С. представителей 12 англ. турагентств.

Ливанская компания «Хатиб энд Алами» подписала контракт на проектирование гостиницы «Шератон» в г. Алеппо. Она будет частью нового городского коммерческого комплекса.

СНГ

Транспорт

В 1999 г. объем перевозок грузов предприятиями транспорта увеличился в Азербайджане, Грузии, Казахстане, Кыргызстане и России. Рост перевозок варьировал от 1% в Кыргызстане до 7-10% в России, Грузии и Казахстане. В этих же государствах наблюдалось улучшение ситуации с грузоперевозками на ж/д транспорте, темпы роста составили 10-14%. Исключение составляют Казахстан и Кыргызстан, где при росте общих объемов перевозок отправление грузов ж/д транспортом снизилось соответственно на 7% и 25%.

В Молдове общие объемы перевозок сократились на 28%, в том числе перевозки на ж/д транспорте – на 18%, в Армении соответственно – на 9% и 21%, Украине – на 8% и 0,7%, Беларуси – на 6% и 1%. В Таджикистане при общем снижении перевозок – на 12%, перевозки ж/д транспортом возросли на 43%. Объемы перевозок грузов в Узбекистане соответствовали уровню 1998 г.

Перекачка нефти трубопроводами снизилась в Узбекистане на 9%, Казахстане – на 3%, в России и Украине осталась на уровне 1998 г., и только в Азербайджане возросла на 15%. Более благополучная ситуация сложилась с перекачкой газа. Ее объемы возросли в 1999 г. в Казахстане на 39%, Узбекистане – на 27%. Азербайджане – на 4%, России – на 2%. В Украине объемы перекачки газа были на 4% ниже, чем в 1998 г.

Объем пассажирских перевозок в 1999 г. снизился в среднем по странам Содружества на 1,2%. Более глубокое его снижение произошло в Казахстане (на 14%) и Украине (на 8%). Рост пассажироперевозок обеспечен в Беларуси и Грузии (9-10%), Армении и Азербайджане (4-5%), Узбекистане (2%). В России и Таджикистане уровень пассажирских перевозок почти не изменился (снижение составило 0,3-0,5%).

СЛОВАКИЯ

Транспорт-2000

Объемы перевозок грузов по сравнению с 1999г. возросли на 5,3%, а объемы пассажирских перевозок сократились на 10%. Такая тенденция характерна для всех видов транспорта. На 24,8% увеличились перевозки в частном секторе.

Объемы грузовых и пассажирских перевозок СР в 2000г.

Вид транспорта	тыс.т.	тыс.чел.
Всего (в тек. ценах) в т.ч.	63974	69462
Всего	224518	1075740
- ж/д	154628	62333
- автомобильный	40874	1000958
- водный	1543	60
- авиационный	44	120
- газопроводы(млн.куб.м.)	80534	
- нефтепроводы	9210,0	

Основными видами транспорта в Словакии остаются ж/д и автомобильный, на долю которых соответственно приходится 68,8% и 18,2% грузовых (без учета трубопроводного транспорта) и 5,8% и 93% – пассажирских перевозок. Несмотря на монопольное положение, фин. показатели основных транспортных компаний из года в год ухудшаются. Особенно сложное фин. положение

имеет гос. предприятие «Железные дороги СР». В 2000г. расходы предприятия превысили доходы на сумму 4 млрд.слов.кр.

Фин. результаты на ж/д транспорте в 2000г., в млрд.слов.кр.

	1999г.	2000г.	2000/99
Расходы	29,20	30,99	106
Доходы	24,00	26,95	112
Сальдо	-4,80	-4,04	83

Общая задолженность предприятия по состоянию на конец 2000г. составила 25 млрд.сл.кр. Сложная ситуация на ж/д транспорте вынуждает руководство отрасли предпринимать меры по ее реформированию. Эти меры предусматривают формирование новой законодат. базы функционирования железных дорог, приватизацию, сокращение персонала, повышение тарифов на грузовые и пассажирские перевозки. В частности, в 2001г. намечалось сокращение 4000 сотрудников. Финансирование реформ будет осуществляться в основном за счет иностр. кредитов. 38 млн.евро «Железные дороги СР» получают в рамках программы ISPAT, еще 60 млн.евро в виде третьего транша кредита от Европейского инвест.банка, планируется также получение кредита под гарантию государства в 100 млн.евро от ЕБРР. Из госбюджета будет выделено на эти цели 335 млн.слов.кр.

Дорожный налог в Словакии является одним из наивысших в Европе. Значит. часть автопарка составляют транспортные средства, находящиеся на грани выработки моторесурса и несоответствующие европейским стандартам, что ограничивает сферу их использования. Все это негативно сказывается на производственных расходах отрасли и, в конечном счете, на конкурентоспособности автомобильных предприятий Словакии по сравнению с соседними странами.

Общая протяженность железных дорог составляет 3665 км., в т.ч. двухколейных – 1020 км., электрифицированы 1535 км. путей. Подвижной состав насчитывает 1248 различных типов локомотивов, 1703 пассажирских и 29710 товарных вагонов.

Протяженность автодорог межд. класса составляет 17734 км., местного значения – 24979 км. Автопарк насчитывает 1713 тыс. автомобилей, в т.ч. легковые – 1236 тыс., грузовые – 105 тыс., автобусы – 11 тыс., спецавтомобили – 41 тыс., тракторы – 63 тыс.

Протяженность судоходных участков рек составляет 2379 км.

В фев. 2001г. Правительство СР утвердило Программу дальнейшего строительства автострад и скоростных дорог. В соответствии с программой общая протяженность автострад должна к 2010г. составить 659 км., а протяженность скоростных дорог – 847 км. Общая численность занятых на строительстве транспортной инфраструктуры составит 78 тыс.чел. До 2006г. планируется построить 65 км. автострад, 53 км. двухполосных и 27 км. четырехполосных скоростных дорог, 20 км. транспортных развязок. Строительство современных дорог будет вестись с целью включения Словакии в межд. транспортную инфраструктуру и разгрузки нац. транспортной сети. Финансирование строительства будет осуществляться в основном за счет иностр. кредитов и частично из госбюджета. До 2006г. предусмотрены следующие объемы финансирования (млрд.слов.кр.): в 2001г. – 9; 2002г. – 10; 2003г. – 10; 2004г. – 11; 2005г. – 12;

2006г. — 13. Кредиты планируется получить от ЕБРР, ЕИБ и др. банковских структур. Также на эти цели планируется направлять 80% дорожного налога, а с 2003г. — доходы от продажи разрешений на использование автострад.

Предпринимательство. По принятой в СР классификации малыми считаются предприятия с числом занятых до 49 чел., средними — предприятия с числом занятых до 249 чел.

Центр. звеном системы их гос. поддержки является Нац. агентство по развитию малого и среднего предпринимательства (созданное в 1993г. по совместной инициативе правительства страны и Евросоюза, выделившего на эти цели средства из программы Phare). Агентство координирует деятельность в этой области на республиканском и рег. уровнях. Основными направлениями его работы являются программы фин. поддержки, оказание инф.-методической помощи через сеть консультационных центров.

Программа кредитной поддержки (предоставление инвест. кредита до 5 млн.крон (110 тыс.долл.) на льготных условиях-дисконтная ставка Нац. банка плюс 2,5% годовых) осуществляется с 1994г. из средств, выделяемых госбюджетом, программой Phare и рядом комбанков. На конец 2000г. по этой программе предоставлены кредиты 847 фирмам.

Микрокредиты объемом до 500 тыс.крон (11 тыс.долл.) предоставляются на льготных условиях только мелким предпринимателям на инвест. и эксплуатационные расходы. Эта программа реализуется с 1997г.

Фонд стартового капитала дает возможность вновь создающимся предприятиям получить кредит до 10 млн.крон (200 тыс.долл.) для вложения в уставный капитал фирмы.

В 2000г. на программы кредитования Агентство выделило 700 млн.крон (15 млн.долл.), причем почти половину этой суммы (340 млн.крон) составляли средства, возвращенные предпринимат. субъектами за кредиты, выделенные за предшествующий период, а из оставшейся части половину представляли средства из госбюджета, а половину — деньги по программе Phare. Всего с 1993г. Агентство выделило кредитов на 3,2 млрд.крон.

Кроме системы фин. поддержки Агентство совместно с программой Phare реализует комплекс программ, направленных на внедрение зап. ноу-хау в области малого предпринимательства. Они включают в себя проекты по вычленению малых и средних предприятий из крупных с целью их дальнейшей приватизации, поддержке межд. кооперации, внедрению передовых технологий, контролю качества продукции в соответствии с межд. нормами.

Начинающий предприниматель может получить всю необходимую информацию и консультацию опытных специалистов через рег. сеть Агентства. На конец 2000г. действовало 12 таких центров, расположенных в наиболее крупных городах. Евросоюз предоставляет возможность словацким предпринимателям получить комплексную информацию о рынках ЕС, нормативной базе и программах поддержки малого бизнеса через братиславское отделение европейской сети Euro Info Center. Посредством этого центра словаками налажен поиск торг. и кооперационных партнеров в странах ЕС.

Кроме указанного Агентства гос. поддержка малого и среднего бизнеса осуществляются министерствами экономики, сельского хозяйства, транспорта. Через Словацкий банк гарантий и развития они реализуют кредитные программы помощи предпринимателям по своему профилю, однако по объему эта поддержка малозначит. ее влияние практически незаметно.

Нац. комитет по труду, всячески стремясь увеличить занятость населения, стимулирует создание новых рабочих мест на малых предприятиях. Для этого введена практика выделения предпринимателю средств из госбюджета при приеме новых сотрудников. За последние 8 лет на эти цели выделено 14 млрд.крон, однако такая форма поддержки предпринимательства не принесла должного эффекта.

К концу 2000г. в СР находилось на учете 60 920 ориентированных на прибыль и 296 520 физ. лиц, в т.ч. 269 323 мелких предпринимателей. В 2000г. состояло на учете 57 247 малых предприятий, что представляет 91% общего числа предприятий (в т.ч., микропредприятия с количеством рабочих 0-9 человек, составлявшие 76,9%). Средних предприятий с количеством работников от 50 до 249 состояло на учете 3063, что составляло приблизительно 5%, а крупные предприятия представляли 1,1%. Количество малых предприятий по сравнению с предшествующим годом повысилось на 2 898, количество средних уменьшилось на 231, а крупных — на 80. В странах ЕС микро — и малые предприятия составляют до 99%, средние — 1%, а крупные предприятия — менее 1% всех предприятий.

В области занятости доля сектора МСП составляет 57,7% общей численности занятого населения. В категории малых предприятий занятость в 2000г. возросла по сравнению с предшествующим годом на 17,1%, у средних предприятий она упала на 7,3%, а общая занятость в МСП, включая и мелких предпринимателей, возросла на 2,5%. Доля МСП в валовой продукции представляла 610 млрд.слов.крон или 35,7%. Общая доля МСП в экспорте представляет 27,8%, что составляет 145 млрд.слов.крон.

Транспорт-1999

Объемы перевозок грузов и пассажиров в 1999г. по сравнению с 1998г. сократились соответственно на 11,5 и 3,5%. Сокращение перевозок произошло на всех видах транспорта, за исключением автотранспорта (+3,3%).

	1999г.	1999г.	1999г.	1998г.
	тыс.т.	тыс.т.	тыс.чел.	тыс.чел.
Объемы перевозок	11429	147999	117835	118989
ж/д.....	94417	91375	1076803	1118804
автомоб.	3226	3645	84	235
водный.....	-	-	119	149
авиа.....	90761	84066	-	-
газопроводы (млн.куб.м.).....	10377	11136	-	-
нефтепроводы.....	-	-	-	-

Основными видами транспорта остаются ж/д и автотранспорт, на долю которых соответственно приходится 54,6% и 43,9% грузовых (без трубопроводного транспорта) и 9,6% и 90,4% — пассажирских перевозок. Несмотря на монопольное положение этих видов транспорта, их фин. положение из года в год ухудшается. Особенно сложное фин. положение имеет гос. предприятие «Железные дороги СР», в 1999г. расходы предприятия превысили доходы на 5,2 млрд.кр. В целом фин. результа-

ты на ж/д транспорте в 1999г. следующие, в тыс.кр.:

	1999г.	1998г.	99/98
Расходы	29197309	28136583	103,8
Доходы	23994228	22286870	107,7
Сальдо.....	-5203081	-5849713	89

Общая задолженность предприятия к концу 1999г. составила 40,2 млрд. слов. кр., из них внешняя — 38,13 млрд. (рост по сравнению с 1998г. на 7,2 млрд.). Активы предприятия к 31.12.1999г. были покрыты иностр. источниками на 54,6%. Долгосрочные обязательства составляют 2,92 млрд.кр., краткосрочные — 13,7 млрд.

Сложное фин. положение и у автопредприятий. Акцизы на моторное топливо с 1.01.99 по 1.01.2000 повысились на 30%. Кроме того, с сент. 1999г. повышен дорожный налог на 33% — он стал одним из наивысших в Европе. Все эти изменения негативно сказались на производственных расходах отрасли и, в конечном счете, на конкурентоспособности автопредприятий Словакии в сравнении с приграничными странами.

Транспортная инфраструктура Словакии развита достаточно хорошо. Общая протяженность железных дорог составляет 3665 км., в т.ч. двухколейных 1020 км., электрифицированы 1535 км. путей. Подвижной состав насчитывает 1695 локомотивов, 2143 пассажирских и 31945 товарных вагонов.

Протяженность автодорог межд. класса составляет 17710 км., в т.ч. автострады — 288 км. Протяженность дорог местного значения составляет 24979 км. Автопарк насчитывает 1532 тыс. автомобилей, в т.ч. легковые — 1196 тыс., грузовые — 99 тыс., автобусы — 11,3 тыс., спецавтомобили — 162,6 тыс., тракторы — 63,3 тыс.

Протяженность судоходных участков рек составляет 2379 км.

В гос. программе по строительству и реконструкции дорог предусмотрено инвестировать на эти цели в 1999-2002гг. 32,7 млрд.кр. (в 1994-98гг. инвестировано 21,4 млрд.кр.). В рамках этой программы в 1999г. проводилось строительство 5 км. двойного туннеля автострады D1 под горным массивом Браниска. К концу 1999г. на строительство первой очереди туннеля освоено 1729 млн.кр., или 62% запланированных средств. Окончание строительства I очереди туннеля намечено на май 2002г., II очереди — до 2010г. Также продолжалось строительство 3 мостов на межд. автомагистральной и развязок автострад в г.Братислава.

В 1999г. на строительстве автомагистралей было освоено 7,6 млрд.кр. В 2000г. на строительство новых участков дорог было запланировано выделить 8,3 млрд.кр. Дополнительно из бюджета выделены средства в 5,1 млрд.слов.кр. на погашение ранее использованных кредитов японскому Фонду межд. сотрудничества и ЕИБ. На финансировании строительства дорог привлечены кредиты и швейцарского банка Credit Suisse First Boston. Первый транш этого кредита в 100 млн.евро уже получен Словакией в марте 2000г., второй планировалось получить в авг.-сент. Всего до 2001г. планируется ввести в эксплуатацию участки дорог D61 от Горны Стрелы до г.Хохолны; D1 Немшово-Ладце, Хыбе-Важец, Трнава-Середь. Окончание строительства автомагистрали D61 на участке Братислава, Миерова-Сенецка; D1 Бехаровец-Фриговец; Бехаровец-Браниско намечено до 2002г., а

участка магистрали D2 Братислава-Ламачска цеста-Старе грунты — после 2002г. Финансирование строительства дорожной инфраструктуры обеспечивается гос. фондом дорожного хозяйства СР.

США 2001-02гг.

Глобальные перевозки

Об ам. взглядах на создание глобальной транспортной системы. В последние годы наряду с развитием т.н. «новой экономики» в США особенно не отставала в динамике и традиционная экономика, в частности, сфера транспорта. Роль транспорта всех видов, исторически высокая в США, значительно возросла в последние полвека. Принципиально важное значение транспортная проблематика получила в связи с ускоряющимися процессами глобализации мировой экономики, в центре которой стоят прежде всего США. По оценкам минтранспорта США, транспорт обеспечивает каждое седьмое рабочее место в США и приносит 14% ВВП США.

Обратило на себя внимание в этом плане выступление 5 янв. 2001г. на открытом форуме госдепартамента в Вашингтоне министра транспорта клинтоновской администрации Р.Слейтера (Rodney Slater), который изложил в докладе свое отношение к процессам глобализации, происходящим в транспортных системах США и мира.

По его словам, развитие нац. транспортных систем уже невозможно без синхронного развития региональных и глобальных сетей. Именно поэтому в 90гг. администрация делала сильный акцент на межд. измерении концепции развития транспорта и, особенно, на развитии авиаперевозок.

В минтрансе убеждены, что в ХХIв. авиация станет для США таким же двигателем эконом. роста, каким во II пол. ХХв. послужила введенная при президенте Эйзенхауэре фед. система автострад между штатами. Авиапутешествия и авиатуризм — крупнейшая в мире индустрия, обеспечивающая в мировом масштабе 10% всех рабочих мест. К 2010г. вклад воздушного транспорта в мировую экономику приблизится к 2 трлн.долл., причем на долю отрасли будет приходиться более 30 млн. рабочих мест по всему миру.

Именно поэтому за последние восемь лет США заключили в области авиации 52 соглашения об «открытом небе» со странами мира. Кроме того, американцы подписали 41 соглашение о либерализации воздушных режимов с такими странами, как Китай, Франция, Канада, Россия и Мексика, что дополнительно расширило ам. глобальный охват.

Соглашения об «открытом небе» не только способствуют конкуренции и увеличивают пассажирооборот. Например, на ам.-европейском рынке к концу первого года своего действия соглашения об «открытом небе» позволили снизить стоимость авиабилетов в среднем более чем на 20%.

Администрация Б.Клинтон надеялась в будущем перейти от двусторонних механизмов, подобных соглашениям об «открытом небе», к региональным и глобальным многосторонним договорам. О развитии региональной транспортной интеграции шла речь на форуме АТЭС в Сингапуре: 15 нояб. 2000г. президент Б.Клинтон и руководители Брунея, Новой Зеландии, Сингапура и Чили

объявили о заключении первого многостороннего соглашения об «открытом небе» в области авиации. Этот исторический договор впервые разрешает неограниченное межд. воздушное сообщение между всеми его участниками, а также предусматривает другие льготы.

В докладе министра отмечалось, что транспортная система будущего должна быть не только интернац. по охвату, соединяя рынки и пункты назначения по всему миру, но и универсальной по форме, обеспечивая баланс между различными видами транспорта; разумной по характеру, позволяя использовать мощь технологии для повышения безопасности, производительности, пропускной способности и эффективности транспортной системы; а также доступной для всех слоев общества.

В целом, по мнению Р.Слейтера, для принятия транспортных решений в XXIв. необходима более широкая система, учитывающая чрезвычайно большой диапазон эконом., соц., полит. и экологических факторов. А для этого мировое транспортное сообщество обязано выработать новые, более эффективные механизмы сотрудничества.

Министр заявил о том, что процесс глобальной интеграции требует комплексного подхода к транспортной политике и назвал этот подход «новой архитектурой транспортной политики для нового столетия» (a new transportation policy architecture for a new century). Термин «архитектура» в его употреблении относится к взаимосвязанной системе мер, приемов и принципов, определяющих и обеспечивающих информационно транспортные решения на всех уровнях — правительств, профессиональных ассоциаций, профсоюзов и отдельных компаний, а также потребителей и лоббистов.

Для создания такой архитектуры в США министр встречался в 2000г. с заинтересованными группами по всей стране в рамках т.н. цикла «концептуальных сессий — 2025» (2025 Visioning Sessions). На этих заседаниях ставилась цель выработать общую концепцию будущего ам. транспорта на ближайшие 25 лет. Также для этих целей министр подготовил два доклада «Меняющийся облик транспорта» (The Changing Face of Transportation) и «Принятие решений в области транспорта» (Transportation Decision Making: A Policy Architecture for the 21st century), в которых изложены прогнозы эволюции транспорта, направления и средства его развития.

В целом из доклада министра видно, что в последние годы США выступали за более комплексный подход к транспортной политике как внутри страны, так и вне ее. С ростом транспортных перевозок в мире и в США появляется необходимость межд. сотрудничества, чтобы нац. транспортные системы были безопасными и эффективными и чтобы все страны, включая США, имели доступ к новым разработкам в области транспортных технологий.

С взглядами Р.Слейтера на проблемы развития транспорта во многом согласен и новый министр транспорта Н.Майнета (Norman Mineta), выдвинутый на этот пост президентом Дж.Бушем и единогласно утвержденный сенатом США.

24 янв. 2001г. в ходе слушания в сенатском Комитете по торговле, науке и транспорту Н.Майнета обрисовал в общих чертах план работы его министерства при администрации Дж.Буша. Суть плана заключается в следующем.

Н.Майнета намеревается продолжить дело своего предшественника по обеспечению адекватного участия США в развитии мировой транспортной системы, а также совершенствованию нац. и региональных транспортных систем. Именно вопросам внутр. транспортной политики и экономики США, темпы развития которой в последнее время начали снижаться, новый министр собирается придать приоритетное значение и планирует сконцентрировать усилия на: 1) достижениях более высоких стандартов безопасности всех видов транспорта (введение новых инструкций и правил; ужесточение требований к нарушителям правил движения (особенно на автодорогах), а также к производителям авто-, авиатранспорта; 2) сокращении разрыва между спросом и предложением на транспортные услуги (развитие различных видов транспорта, его инфраструктуры и финансирования, обучение кадров и т.д.); 3) совершенствовании сети автодорог (создание доп. служб спасения, управления и эксплуатации); 4) модернизации систем управления транспортными потоками (авиа-, автотранспорт); организации и ремонте автодорог в больших мегаполисах (Нью-Йорк, Чикаго, Лос-Анджелес и др.) и крупных «транспортных коридорах» (Майами-Нью Йорк-Бостон).

Некоторые особенности рынка контейнерных перевозок в США в 2001г. Ам. эксперты, анализируя рынок контейнерных перевозок, отмечают существенный спад в этой отрасли. Особенно это заметно по сравнению с предыдущим, 2000г., который оказался пиковым для ам. контейнерных перевозчиков. С одной стороны, это было обусловлено ростом мировой торговли, а с другой стороны, усиливающейся тенденцией определять поставку контейнерами в условиях контрактов. Суда шли в США с полной загрузкой, цены ам. и европейских перевозчиков были на максимуме, что позволило целому ряду ам. компаний подойти к концу года с рекордными прибылями.

«Хорошие времена» для многих перевозчиков продолжились и в начале 2001г., чем они не преминули воспользоваться и начали приобретать и размещать заказы на постройку новых судов, значительно превышающих по тоннажу и водоизмещению имеющиеся в наличии. Однако, по той мере, как экономика США, «перегретая» в 2000г., стала замедлять темпы роста, начал сокращаться и рынок контейнерных перевозок. Размещенные же заказы ам. компаний на строительство новых судов увеличат контейнерный флот на 12,5% в 2001г. и на 11% в 2002г. Одновременно, аналитиками предвещается спад мировой торговли от 4 до 5%, что приведет к сокращению контейнерных перевозок на 1-2%.

Аналитики предсказывают, что прирост, достигнутый в I пол. 2001г., будет покрывать убытки II пол. года, и на конец года у многих транспортных компаний в лучшем случае, будет нулевая прибыль. Сейчас же транспортные компании обмениваются взаимными упреками и обвинениями в понижении расценок на перевозку.

Ам. журнал торг. логистики Journal of Commerce Week приводит высказывания экспертов, которые сходятся во мнении, что замедляющиеся темпы развития ам. экономики повлекут за собой спад не только в ам. торговле, но и в мировой торговле в целом. Ослабление потребительского спроса в США вызвало не только уменьшение от-

грузок на транстихоокеанских линиях, но и предопределило спад в перевозках по всей Азии. Так, компания P&O Nedlloyd сообщила об общем росте объема своих перевозок во втором квартале с.г. на 4% при спаде на 3% на Европейско-Азиатском направлении, который она объяснила пониженным спросом на свои услуги в Германии. Таким образом, делается вывод, что во второй половине 2001г. и в первой половине 2002г. уже следует ожидать некоторый спад на европейском и азиатском рынках.

Фирмы, специализирующиеся на предоставлении консалтинговых услуг при перевозках, в частности, лондонская Brewery Shipping Consultants, предсказывают снижение прироста грузопотока на вост. направлении транстихоокеанских линий до 5,5% по сравнению с 14% в 2000г. и на азиатско-европейском направлении до 4,5% по сравнению с 10% в 2000г. Перевозчики, входящие в Дальневост. фрахтовую конференцию, которая устанавливает цены на Азиатско-Европейских маршрутах, начали обсуждение вопросов о постановке судов на длительную профилактику или же на «парковку». Подобная ситуация на рынке может привести к росту списания малотоннажных, более медленных и неэкономичных контейнеровозов, построенных в начале 80гг. Процесс сдачи судов на лом замедлился в последние годы с общей грузоподъемности 62 тыс. контейнеров в 1998г. до 18 тыс. в 2000г.

В авг.-сент. 2001г. по мере получения новых судов и рационализации предоставляемых услуг, перевозчики начали возвращать владельцам зафрахтованные суда, несмотря на тот факт, что цена за один день фрахта 1700-контейнерного судна упала до 10 тыс. долл. по сравнению с 16 тыс. долл. в этом же периоде прошлого года. В принципе, подобная ситуация с низким спросом на суда и соответственно низкими ценами на фрахт, вызванная нынешним спадом, может привести к некоторому оживлению в этом сегменте рынка. Это произойдет в том случае, если такими «льготными» условиями воспользуются или начинающие фирмы-перевозчики для открытия новых линий сообщения, либо уже устоявшиеся компании для некоторой переориентации и создания доп. услуг и маршрутов перевозок.

Создавшаяся ситуация интересна также тем, что некоторые контейнерные перевозчики продолжают заказывать новые суда для своих линий. Компания Hapag-Lloyd в авг. 2001г. заказала 4 судна грузоподъемностью по 6,750 контейнеров, которые пополнят ее флот к 2004г. Гендир Hapag-Lloyd Г. Касьенс заявил, что их компания уверена, что, несмотря на нынешний спад, контейнерный транспорт будет уверенно развиваться и дальше, будучи обусловленным развитием торговли и растущей контейнеризацией обычных грузов.

Общей тенденцией для перевозчиков является внедрение новых систем и подходов управления, которые позволяют интенсифицировать работу при одновременном снижении стоимости предоставляемых услуг. Упомянутая выше P&O Nedlloyd объявила, что снижение цен за счет внедрения новейших продуктов электронной коммерции и глобальных систем управления позволит в этом году ей сэкономить 182 млн. долл. Новые же разрабатываемые ею программы позволят поднять сумму экономии до 200 млн. долл. к концу 2003г.

50 ведущих контейнерных перевозчиков

Число перевезенных контейнеров и рейтинг транспортных компаний, участвующих в экспортно-импортных операциях США

Место в 2001г.	Перевозчик	I кв 2001г	I кв 2000г	Место в 2000г.	изм., %
Все перевозчики		4,202,359	4,079,278	3	
50 ведущих		4,014,962	3,895,556	3,1	
Доля на рынке		95.5%	95.5%		
1.	Maersk Sealand	612,011	547,129	11,9	1
2.	Evergreen	275,365	328,864	-16,3	2
3.	APL	270,163	259,653	4	3
4.	Hanjin	238,504	224,658	6,2	4
5.	Cosco	212,585	213,258	-0,3	5
6.	P&O Nedlloyd	170,165	191,393	-11,1	6
7.	Hyundai	165,830	177,072	-6,3	7
8.	«K» Line	155,190	129,903	19,5	12
9.	OOCL	151,238	155,569	-2,8	8
10.	Yang Ming	149,004	145,247	2,6	9
11.	Mediterranean Shipping	148,745	128,003	16,2	10
12.	NYK Line	146,858	133,288	10,2	11
13.	Hapag-Lloyd	138,725	128,023	8,4	13
14.	MOL	108,248	113,033	-4,2	14
15.	Zim	99,309	113,464	-12,5	15
16.	Senator Lines	97,200	103,120	-5,7	16
17.	China Shipping	72,997	18,641	291,6	21
18.	CMACGM	65,326	34,080	91,7	23
19.	Lykes Lines	62,582	66,703	-6,2	18
20.	Crowley Liner Services	53,746	40,501	32,7	20
21.	Seaboard Marine	49,191	48,274	1,9	22
22.	Cho Yang	47,118	80,510	-41,5	17
23.	Dole Ocean Cargo Express	42,574	39,926	6,6	19
24.	Great White Fleet	36,271	37,125	-2,3	25
25.	Columbus Lines	32,896	35,134	-6,4	26
26.	CSAV	31,622	39,273	-19,5	24
27.	Crowley American Transport	26,208	33,204	-21,1	27
28.	Atlantic Container Line	25,435	25,298	0,5	30
29.	Independent Container Line	23,527	22,201	6	32
30.	Italia Line	22,890	21,113	8,4	31
31.	Tropical Shipment	22,413	26,047	-14	28
32.	Trans-Pacific Lines	20,385	11,898	71,3	37
33.	Contship	19,512	16,248	20,1	38
34.	Norasia	19,323	18,941	2	33
35.	Fesco	17,700	22,593	-21,7	29
36.	Westwood Shipping	17,602	17,312	1,7	35
37.	TMM Lines	17,226	17,808	-3,3	39
38.	ANDZL	16,256	19,094	-14,9	36
39.	Great Western	13,674	14,210	-3,8	40
40.	Lloyd Triestino	13,016	-	Новая	-
41.	Wan Hai	12,462	-	Новая	-
42.	Atlanticargo	11,921	15,800	-24,6	41
43.	King Ocean	11,441	18,256	-37,3	42
44.	Safmarine	11,187	7,374	51,7	50
45.	UASC	10,402	10,496	-0,9	44
46.	Antillean Marine	9,979	10,198	-2,1	43
47.	NSCSA	9,839	10,533	-6,6	45
48.	Sinotrans Container Line	9,830	5,579	76,2	51
49.	Libra	9,819	9,567	2,6	47
50.	CCNI	9,452	9,942	-4,9	46

Оценки прибыльности контейнерных перевозок за последние пять лет показывают, что прибыль с одного доставленного контейнера составляет 100 долл. Местные аналитики говорят, что такая маленькая маржа делает бизнес контейнерных перевозок довольно неустойчивым в условиях наблюдаемых в последнее время колебаний мировой конъюнктуры.

Местом, в котором, похоже, мрачным прогнозам о спаде рынка контейнерных перевозок не суждено сбыться, является Порт Нью-Йорка и

Нью-Джерси, объединенная администрация которого в начале сент. с.г. заявила о продолжающемся росте товарооборота с Азией, который в первом полугодии 2001г. превзошел аналогичный период 2000г. на 11% (с Дальним Востоком – на 17%). Общая стоимость грузов, обработанных портом в этот период, составила 38 млрд. долл. Контейнерные отгрузки на экспорт при этом возросли с 356,039 в 2000г. до 404,405 контейнеров в 2001г., обработка импорта – с 722,007 до 761,417 контейнеров соответственно.

Согласно информации Бюро цензов США, рост импорта по сравнению с первым полугодием предыдущего года произошел за счет одежды из текстиля – 31%, драгоценных камней – 61% и продукции машиностроения – 15%. Рост экспорта был обусловлен повышением поставок переработанной древесины – на 45%, пластика – на 59%, продукции машиностроения на 33%.

Морфлот

Фед. морская комиссия. ФМК образована в 1961г. и является независимым гос. органом, отвечающим за регулирование морских перевозок в рамках внешней торговли США. Работа ФМК осуществляется на основании Закона о судоходстве 1984г. Штаб-квартира комиссии расположена в г. Вашингтон, имеется 5 региональных представительств в крупнейших портовых г.г. Лос-Анджелес, Майами, Новый Орлеан, Нью-Йорк и Сиэтл.

К основным направлениям деятельности ФМК относятся: защита интересов нац. морских перевозчиков от применения к ним ограничительных правил со стороны иностр. государств; проведение расследований применения к нац. перевозчикам дискриминационных или неоправданных ставок и сборов со стороны иностр. портов и государств; установление и регулирование тарифов, ставок и правил для иностр. морских перевозчиков; проведение лицензирования иностр. линейных операторов; осуществление залоговых операций с нац. и иностр. судами; сертифицирование пассажирских судов и чартеров с установлением фин. ответственности перевозчика.

Важнейшими функциональными подразделениями комиссии являются: офис генерального юрисконсульта, бюро торг. анализа и бюро соблюдения. Офис ген. юрисконсульта отвечает за подготовку законодат. актов, принятие решений, защищает позицию ФМК в конгрессе США. Бюро торг. анализа осуществляет мониторинг рынка перевозок, отслеживает влияние установленных тарифов на конъюнктуру, следит за поддержанием конкуренции на рынке. Бюро соблюдения следит за правильностью исполнения договоров с целью недопущения предоставления незаконных скидок и льгот, а также неправильной декларации грузов. Также бюро проводит расследования совместно с другими правоохранительными органами и обладает правом налагать штрафы и применять другие санкции в отношении нарушителей законодательства.

Главным достижением ФМК считается повышение конкурентоспособности нац. флота. Опубликованный в окт. 2001г. доклад ФМК о выполнении Закона о реформе океанских перевозок от 1998г. свидетельствует об оживлении конъюнктуры на рынке перевозок. В то же время Комиссия обратилась к конгрессу США с просьбой о «предо-

ставлении больших полномочий в отношении расследований по установлению неоправданных ставок».

На Северо-Западе США основное внимание ФМК направлено на океанских перевозчиков из КНР и Японии, которые часто используют демпинговые процедуры и пользуются субсидиями своих государств. Так, 5 авг. с.г. было проведено расследование относительно ограничений для инстр. перевозчиков в портах КНР. Аналогичные слушания проводятся на регулярной основе в отношении японских портов.

Режим захода гражд. судов в порты северо-запада США. Ежегодно порты США посещают в среднем 7500 иностр. судов. Из всех пассажирских и грузовых судов, оперирующих в водах США на иностр. приходится соответственно 95% и 75%, что расценивается ам. стороной, как потенциальная угроза портам и речным путям США.

Еще в начале 70гг. Береговая охрана США ужесточила правила по обслуживанию инстр. судов, что было связано в первую очередь с новыми требованиями по защите окружающей среды и безопасности мореплавания, а также с обнаруженными несоответствиями местного законодательства с межд. Конвенциями SOLAS и MARPOL.

«Программа контроля государством порта», которая была разработана Береговой охраной США, наряду с межд. требованиями предъявляет более жесткие нац. нормы. Программа включает в себя так называемую «сеть безопасности», в которую входят: судовладелец-оператор, государство флага, классификационное общество, государство порта. На каждую из этих групп возложена определенная часть ответственности, гарантирующей соответствие судна стандартам безопасности и охраны окружающей среды.

За последние годы почти 25% задержаний инстр. судов в США были произведены по причине плохого состояния корпуса или серьезного износа систем. Среди задержанных 91% составили грузовые суда, 8% – танкеры и 1% – пассажирские суда. По заявлению представителя морской инспекции Береговой охраны США, особые опасения вызывает тот факт, что 50% недостатков приходится на противопожарное и спасательное оборудование. При проведении проверки судов ам. органами гос. портового контроля применяется стандартная форма определения риска. Основные цели, которые при этом преследуются, являются обеспечение безопасности человеческой жизни на море, безопасного плавания судов, надежной перевозки грузов на море и внутр. водных путях и предотвращение загрязнения окружающей среды.

Тем компаниям, которые поддерживают свои суда на уровне установленных стандартов, сокращается количество проверок. Для оценки судовладельца введена система коэффициентов. Чем ниже набранная сумма, тем меньше вероятность проведения инспекционной проверки.

Помимо Правил Береговой охраны США, каждый штат на Северо-Западе имеет свои требования по заходу в их порты коммерческих судов. Так, например, шт. Вашингтон требует 24-часового предварительного уведомления от судов свыше 300 дл.т. для захода в его порты, суда обязаны сообщать о любых столкновениях, неполадках и утечке топлива, все они, включая рыболовные суда подлежат инспекции на предмет риска.

Строгие правила действуют при загрузке судна топливом — необходимо наличие плана загрузки, тренировка экипажа и т.д. Такие же правила действуют помимо морских портов шт. Вашингтон и в речных портах на реке Колумбия.

При разливе топлива, по законам шт. Вашингтон, необходимо после определенных операций на судне уведомить Washington State Maritime Cooperative (WSMC) по тел. (206) 448-7557 или по радио 20 канал VHF-FM, оповестить Береговую охрану тел.: 1-800-424-8802 или (202) 267-2675, сообщить властям штата по тел. 1-800-258-5990 или (360) 459-9191, сообщить владельцу судна или агенту. Последние три звонка можно сделать и через вышеупомянутый W.S.M.C.

В случае чрезвычайного захода судна в один из портов Северо-Запада США никаких особых правил не существует. Все процедуры осуществляются в соответствии с определенным порядком, действующим для всех иностр. судов, заходящих в ам. порты. Первоначально капитаном судна излагается причина захода (коммерческая, некоммерческая, поломка и т.п.) с уведомлением Береговой охраны США, портовых властей, таможни и иммиграции. По мере необходимости заказывается лоцман, буксир. При этом на судне должны быть действующие судовые документы (свидетельство на право собственности, свидетельство на право плавания под флагом государства, судовая роль, регистровые документы и т.д.). Если при заходе в порт некоторые документы окажутся истекшими или недействительными, то судно будет задержано в порту, пока не будут устранены все препятствия для безопасности мореплавания судна в соответствии с межд. правилами морского судоходства.

Порты Северо-Запада США. 1. Порт Анакорте (The Port of Anacortes) расположен в шт. Вашингтон к востоку от пролива Росарио и защищен от океана О. Ванкувер и о-вами Сан-Хуан. Имеет два пирса. Пирс №1: длина — 164,5 м.; ширина — 27,4 м.; высота — 4,9 м.; глубина воды — 10 м. Пирс №2: длина — 140,8 м. (со швартовными палами — 345 м); высота — 4,9 м.; глубина воды — 13,4 м. Суда швартуются только к Пирсу №2.

2. Порт Астория (Port of Astoria) является глубоководным портом, расположенным в 12 милях от устья реки Колумбия, шт. Орегон. Имеет три пирса. Пирс №1: длина — 335,2 м.; высота — 4,9 м., глубина воды — 12,2 м. Пирс №2: длина — 350,5 м.; высота — 4,9 м.; глубина воды — 10,6 м. Пирс №3: длина — 33,5 м.; высота — 4,3 м.

3. Порт Беллингхем (Port of Bellingham) расположен в северо-зап. части шт. Вашингтон рядом с канадской границей. Имеет рыболовный пирс (Argowac): длина — 76,2 м.; ширина — 14,3 м.; высота — 5,2 м.; глубина воды — от 4,9 м. до 6,4 м. Сухой док с морозильной установкой: длина — 163 м.; ширина — от 19,8 м. до 27,4 м.; высота — 4,9 м.; глубина воды — 9,1 м. Причал для отгрузки жидких химикатов корпорации Georgia-Pacific: длина — 59,4 м.; ширина — 121,9 м.; глубина воды — 7,9 м. Док корпорации Georgia-Pacific: длина — 423,6 м.; высота — 4,9 м.; глубина воды — 9 м. Док компании Trident Seafood: длина — 117,3 м.; высота — 3,4 м.; глубина воды — 4,9 м. Портовый терминал Беллингхема: длина 457 м.; высота — 4,9 м.; глубина воды — 9,4 м.

4. Порт Кус-Бей (Port of Coos Bay) является крупнейшим глубоководным портом между заливами Сан-Франциско и Пьюджет Саунд, а также

вторым по морским операциям коммерческим портом шт. Орегон. Известен своим самым безопасным подходом к северо-западному побережью Тихого океана и коротким 15,2-мильным каналом глубиной на входе 14,3 метра и средней глубиной 11 м. Имеет 18 терминалов, в т.ч. 4 дока и 3 пристани. Терминал L.C.I. Marine: длина — 61 м.; высота — 4,1 м.; глубина воды — 6 м. Терминал Forest Products Chip: длина — 304,8 м.; высота — 4,1 м.; глубина воды — 11,5 м. Терминал Ocean Terminals: длина — 228,6 м.; высота — 4,2 м.; глубина воды — 11,5 м. Терминал Oregon Chip: длина — 304,8 м.; глубина воды — 11,2 м. Терминал TOSCO Distribution Coos Bay: длина — 213,3 м.; глубина — 8,5 м. Терминал Dolphin: длина — 228,6 м.; глубина — 10,9 м. Терминал Peirce: длина — 182,8 м.; глубина — 11,2 м.

5. Порт Эверетт (Port of Everett) расположен в сев. части залива Пьюджет Саунд. Имеет 4 пирса и 3 терминала. Пирс №1 (Северный): длина — 213 м.; высота — 5,5 м.; ширина — 42,6 м.; глубина воды — 9,75 м. Пирс №1 (Южный): длина — 213 м.; высота — 5,5 м.; ширина — 42,6 м.; глубина воды — 13,7 м. Пирс №3 (Северный): длина — 198 м.; высота — 5,8 м.; ширина — 36,5 м.; глубина воды — 12,2 м. Пирс №3 (Южный): длина — 213 м.; высота — 5,8 м.; ширина — 36,5 м.; глубина воды — 12,1 м. Терминал Hewitt Wharf: длина — 213 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — 7,6 м. Терминал South: длина — 213 м.; высота — 5,5 м.; ширина — 25,9 м.; глубина воды — 12,2 м. Терминал Pacific: длина — 198 м.; высота — 5,5 м.; ширина — 30,5 м.; глубина воды — 12,2 м.

6. Порт Грейс-Харбор (Port of Grays Harbor) является глубоководным морским портом, расположенным на океаническом побережье шт. Вашингтон. Имеет 4 терминала, 6 доков и 1 пирс. Терминал №1: длина — 146,3 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — 9,1 м. Терминал №2: длина — 182,8 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — 12,5 м. Терминал №4: длина — 426,7 м.; ширина — 30,4 м.; глубина воды — 13,7 м. Терминал Junction City Marine: длина — 152 м.; ширина — 61 м.; глубина воды — 9,4 м.

7. Порт Калама (Port of Kalama) является седьмым крупнейшим портом на Северо-Западе США по общему тоннажу обрабатываемого груза. Имеет 3 терминала, 1 док и 1 элеватор. Терминал North Port Marine: длина — 274 м.; ширина — 266 м.; глубина воды — 12,2 м. Терминал Kalama Export: длина — 163,6 м.; высота — 7,6 м.; глубина воды — до 20 м.

8. Порт Лонгвью (Port of Longview) расположен на реке Колумбия в 66 милях до выхода в Тихий океан. Глубина воды вдоль доков достигает 12,1 м.

9. Порт Олимпия (Port of Olympia) расположен в пологой части залива Пьюджет Саунд и имеет три многоцелевых терминала, каждый длиной 198 м, глубина воды достигает 12,1 м.

10. Порт Порт-Анжелес (Port of Port Angeles) находится на сев. оконечности п-ва Олимпик. Имеет 2 терминала и 4 дока, здесь расположена станция Береговой охраны США. Терминал №1: длина — 234 м.; высота — 5,1 м.; глубина воды — 13,4 м. Терминал №3: длина — 138,6 м.; высота — 5,1 м.; глубина воды — 13,1 м.

11. Порт Портленд (Port of Portland) занимает центр. месторасположение на Зап. побережье США в 100 милях от выхода в Тихий океан на судоходном канале реки Колумбия глубиной 12,2 м. Имеет четыре действующих морских терминала, 7 пристаней, 9 доков, 7 пирсов.

12. Порт Сиэтл (Port of Seattle) является крупнейшим портом на Северо-Западе США, расположен в глубоководной бухте Элиот залива Пьюджет Саунд. Имеет 10 терминалов, из них 6 контейнерских, девять пирсов. Терминал №5: длина — 884 м.; высота — 5,8 м.; глубина воды — до 15,2 м. Терминал №18 (международный): длина — 1843,7 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — до 15,2 м. Терминал №91: длина — 760 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — 11 м. Терминал №48: длина — 182,8 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — 10,6 м. Терминал №46: длина — 579 м.; высота — 5,6 м.; глубина воды — 15,2 м. Терминал №37: длина — 259 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — 15,2 м. Терминал №30: длина — 552 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — 12,2 м.

13. Порт Такома (Port of Tacoma) расположен в южной части залива Пьюджет Саунд в 30 милях южнее порта Сиэтл в естественной гавани Комменсемент. Является шестым контейнерным портом в США. Имеет 7 контейнерных терминалов, 25 пристаней. Терминал Blair: длина — 366 м.; высота — 6,7 м.; глубина воды — 14 м. Терминал Pierce County: длина — 432,8 м.; высота — 6,7 м.; глубина воды — 13,7 м. Терминал №3: длина — 290 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — 14,3 м. Терминал №4: (Evergreen Line): длина — 579 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — 14 м. Терминал Totem Ocean Trailer Express: длина — 74,6 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — 14 м. Терминал Sea-Land: длина — 487,6 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — 14 м. Терминал №7-D (Husky): длина — 274 м.; высота — 5,5 м.; глубина воды — 15,2 м.

13. Порт Ванкувер (Port of Vancouver) расположен в 106 милях от Тихого океана на сев. побережье реки Колумбия. Имеет одиннадцать пристаней для приема 13 судов с глубиной 12,2 м.

Автоперевозки

Торг. спор между США и Мексикой в области грузоперевозок. В фев. 2001г. США проиграли самый крупный торг. спор за всю историю существования НАФТА. 6 янв. спец. комиссия НАФТА своим решением обязала США открыть доступ мексиканским автотранспортным компаниям на ам. рынок грузоперевозок. Таким образом, закончилось разбирательство по наиболее затяжному торг. спору между США и Мексикой.

Комиссия постановила, что США много лет нарушали обязательства по НАФТА, закрывая доступ на территорию США для мексиканских грузовиков, хотя, по условиям этого соглашения, к 1995г. американцы обязались открыть им доступ к магистралям приграничных с Мексикой штатов Техас, Калифорния, Нью Мексике и Аризона, а к 2000г. — возможность осуществлять перевозки на всей территории США.

Администрация Б.Клинтонa не выполняла условия НАФТА по полит. причинам. В качестве объяснения делались ссылки на обеспокоенность безопасностью на дорогах и отсутствием у Мексики адекватной системы контроля за состоянием транспортных средств (с Канадой таких разногласий у американцев не возникало, поскольку в этой стране действует схожая с ам. система контроля за транспортными средствами).

Немалую роль в отказе США от выполнения положений НАФТА сыграло и давление со стороны мощного профсоюзного лобби водителей грузового транспорта, которые обеспечивали серьез-

ную полит. поддержку А.Гору на президентских выборах 2000г. В результате до 2001г. мексиканским перевозчикам была открыта лишь 20-мильная зона в приграничных штатах.

В отличие от своего предшественника Дж.Буш заявляет о твердой приверженности НАФТА и необходимости выполнять все условия торг. соглашения. О своей поддержке североам. зоны свободной торговли Дж.Буш объявил еще во время предвыборной кампании, призвав Б.Клинтонa неукоснительно выполнять положения НАФТА.

Новая администрация одобряет принятое комиссией решение, обещая открыть границы для беспрепятственного передвижения грузового автотранспорта из Мексики. Вместе с тем, в Вашингтоне делаются публичные заявления о необходимости защитить ам. население от потенциальной опасности, которая исходит от неисправных транспортных средств. В итоге США пока не имеют четкого плана исполнения арбитражного вердикта комиссии НАФТА.

По мнению многих экспертов, сам вердикт возник в очень неподходящее время. Усилия администрации сейчас направлены на продавливание через конгресс полномочий «фаст трека», необходимых Вашингтону для ускорения переговорного процесса по созданию Межам. зоны свободной торговли — «расширенного» варианта НАФТА. В этой связи решение комиссии дает почву для критики противникам подобных торг. соглашений, которые, как утверждает, приводят к смягчению требований безопасности транспортных средств. В число противников открытия границы входят прежде всего профсоюзные и обществ. лоббистские организации, которые открыто призывают президента игнорировать взятые на себя обязательства.

В самой администрации тоже признают, что выполнение решения комиссии НАФТА столкнется с серьезными трудностями. Во-первых, США не обладает полномочиями проводить инспекционные проверки на территории Мексики. Во-вторых, у пограничных служб США отсутствуют необходимые мощности для проверки всего транспортного потока из соседнего государства (до 2000г. эта проблема решалась простым запретом на движение всего грузового транспорта дальше двадцатимильной зоны).

По решению комиссии, США сохраняют право оценивать пригодность мексиканских машин исходя из ам. тех. стандартов, однако теперь отказ в передвижении по всей территории США должен обосновываться в каждом конкретном случае. Это означает, что безопасность ам. дорог будет зависеть от способности пограничных служб качественно и оперативно инспектировать весь приграничный грузовой транспорт, что в принципе невозможно при недостатке соответствующих мощностей.

Против скорого открытия границы выступает и минтранс США. По его данным, около 70% всех грузовых транспортных потоков проходит через один штат Техас. Всего же в США проверке подвергается лишь 1% из 4 млн. транспортных средств, пересекающих границу. По оценкам минтранспорта, с открытием границ этот поток увеличится еще на три миллиона.

В итоге администрация вынуждена выбирать между обещанным Дж.Бушем выполнением усло-

вий НАФТА и опасностью определенного ухудшения условий безопасности транспортных перевозок внутри страны. В данный момент Вашингтон имеет несколько вариантов решения проблемы: полное открытие границ, постепенное расширение зоны допуска грузового транспорта или отказ от выполнения требований комиссии с последующей выплатой компенсации мексиканской стороне.

Вероятность полного и безоговорочного открытия границ вызывает большие сомнения. Вариант с выплатой компенсаций дорого обойдется ам. бюджету: по оценкам минтранспорта Мексики, ущерб от ограничения географии перевозок за время существования НАФТА составил 2 млрд. долл. Данный шаг также повредит межд. престижу США и подорвет доверие к любым высказываниям нового президента.

Наиболее вероятным и осуществимым шагом станет постепенное снятие ограничений. Это даст американцам запас времени для наращивания ин-спекционных мощностей пограничных служб. Неизбежным станет налаживание полномасштабного сотрудничества между соответствующими контрольными органами обеих стран, которое практически отсутствовало при прежней администрации. Более того, офиц. лица в Мексике заявляют о том, что соответствующие органы уже приведены в соответствие с ам. системой контроля над транспортными средствами.

В целом данный торг. конфликт представляет определенную опасность для новой администрации, поскольку может стать несвоевременным катализатором и других конфликтов внутри НАФТА и вообще сказаться на перспективах ускорения переговорных процессов по созданию МАЗСТ.

Авиаперевозки

Особенности ам. рынка авиаперевозок в 2001г. Трагические события 11 сент. 2001г. оказали сильнейшее отрицат. воздействие на всю эконом. и фин. жизнь США и, прежде всего, на отрасли, напрямую связанные со способами нанесения террористами ударов по зданиям Всемирного торг. центра в Нью-Йорке и здания Пентагона в Вашингтоне — индустрию авиаперевозок и туризм.

Меньше всего последствия терактов сказались на грузовых авиаперевозках. Имевший место некоторый спад, прежде всего, отражает начавшуюся общую рецессию экономики США, усиленную резким спадом деловой активности в сент.-окт. этого года.

Гораздо трагичнее отреагировал на сентябрьские события рынок гражд. авиаперевозок. Акции авиакомпаний резко подешевели в первые минуты работы Нью-Йоркской фондовой биржи, возобновившей свою деятельность после почти недельного перерыва. Биржевики, в то время, когда воздушное пространство над США было еще закрыто, весьма точно почувствовали общее настроение американцев: страх перед полетами, ощущение незащищенности перед угрозой терроризма, так легко превратившего в руины один из символов Нью-Йорка и Америки.

По сообщению Ам. авиатранспортной ассоциации (АТА), которая объединяет ведущие ам. авиакомпании, осуществляющие 95% всех авиаперевозок в США, объем пассажирских авиаперевозок

в сент. упал в среднем на 34,2%. Показатель загрузки пассажирских самолетов при этом равнялся 59%, что вместе с падением цен на билеты делало авиаперевозки коммерчески невыгодными. Прямые убытки каждой из крупных компаний — авиаперевозчиков в сент. и окт. 2001г. составляли, по различным оценкам, 10-15 млн. долл. в день.

Правительство США, обеспокоенное складывающейся ситуацией, приняло решение о принятии спец. программы стоимостью в 15 млрд. долл. для поддержки нац. авиакомпаний. Программа предусматривает прямые выплаты эконом. помощи компаниям в объеме 5 млрд. долл., половина из которых была выплачена в сент.-окт. 2001г. Авиакомпаниям также была предоставлена отсрочка в уплате налогов, оцениваемых в 4 млрд. долл. в фед. бюджет сначала на два, а затем на четыре месяца в общей сложности до 15 янв. 2002г.

Авиакомпаниям для снижения издержек в окт. пришлось пойти на гигантские сокращения своих служащих, которые по отрасли в целом составили 92 тыс.чел., а по компаниям распределились следующим образом:

Авиакомпания	Персонал	Сокращения	% отношение
Alaska	11,000	-	-
American Airlines.....	138,000	20,000	14
America West	13,900	2,000	14
American Trans Air.....	7,700	1,500	19
Atlas.....	1,400	200	14
Continental.....	56,000	11,000	20
Delta.....	83,500	13,000	16
Midwest Express	3,000	450	15
Northwest	53,800	9,000	17
Southwest.....	31,100	-	-
United.....	101,500	20,000	20
US Airways	46,700	11,000	24
Другие.....	9,700	3,840	40
ВСЕГО	557,700	92,000	16

Подобные меры, хотя и не решили всех проблем авиаперевозчиков, позволили им все же не обанкротиться по примеру европейских Sabena и Swissair. «Америкам», вторая крупнейшая авиакомпания мира, объявила об убытках в 414 млн. долл. в III кв. этого года даже после получения причитающейся ей доли в 508 млн. долл. от правит. транша.

Несмотря на сокращение числа полетов почти на 20%, показатели загрузки самолетов продолжали оставаться на уровне 60%. Многие ам. авиакомпании с начала окт. для увеличения этого. отражающего рентабельность показателя, поменяли свои расписания и графики полетов, а также перевели целый ряд рейсов на меньшие по размеру самолеты.

Компаниями также была развернута работа по привлечению пассажиров. Конкуренция между авиакомпаниями в США, предлагающими цены на билеты и сервис примерно на одном уровне за одни и те же перелеты, довольно высока. Поэтому, прежде всего ими ставилась задача сохранения числа собственных пассажиров, регулярно летающих рейсами одной и той же компании, а затем уже привлечение новых. Пассажирам были предоставлены немыслимые скидки на рейсы, которые позволяли зарабатывать еще большие скидки. Так, «Континентал» продавала билеты по маршруту Сан-Диего- Нью-Йорк-Флорида-Сан-Диего по цене 124 долл., предоставляя воспользовавшимся ими пассажирам доп. 20 тысяч бонусных миль на

последующие полеты. Ряд компаний существенно снизил минимальный порог «налетанных» миль для предоставления бесплатных билетов, расширил круг предоставляемых услуг пассажирам бизнес класса, и все это на общем фоне значит. снижения цен на билеты всех категорий.

Существенные скидки коснулись как внутр., так и межд. рейсов. Так, компания «Юнайтед» объявила цену перелета Вашингтон-Париж в 146 долл. Подобные предложения на трансатлантические перелеты позволили европейским перевозчикам, которые также пострадали в кризисе после 11 сент., обвинить американцев в демпинге и использовании выделенных ам. фед. бюджетом денег для нечестной конкуренции. В частности, «Люфтганза», офиц. партнер «Юнайтед» на межд. рейсах, отказалась от участия в подобном снижении цен. Американцы, правда, заявляют, что правит. выплаты за ущерб, причиненный вследствие сентябрьских событий и резкое снижение цен на билеты никак не связаны между собой.

В результате сентябрьской трагедии цены на страхование самолетов резко взлетели вверх — на 500-600% в зависимости от страховщика. Компания «Америкэн Эйрлайнз» в прошлом году выплатила 55 млн. долл. страховых взносов за 900 своих самолетов. В этом году ожидалось, что она заплатит 200 млн. долл. страховой компании, но последняя авария, случившаяся с самолетом А-300 этой компании в Нью-Йорке 12 нояб. 2001г., по мнению экспертов, должна увеличить эту цифру, равно как и сделать рынок авиастрахования еще более дорогим в целом.

Страховые компании, получившие в качестве страховых взносов 1,4 млрд. долл. в текущем году, должны выплатить 6 млрд. долл. за четыре «Боинга», использованных террористами в сент. В качестве страховых выплат по Аэробусу А-300, разбиавшемуся в нояб., по мнению экспертов, страховщики должны будут выплатить в среднем по 4 млн. долл. за каждого из 251 пассажира и порядка 30 млн. долл. за сам самолет.

В сложную ситуацию во время нынешнего кризиса попали производители самолетов. На отгрузочных площадках заводов фирмы «Боинг» в сент.-окт. 2001г. «зависли» 36 построенных самолетов, которые стали не нужными авиакомпаниям, по крайней мере, по подсчетам аналитиков, на ближайшие 9 мес. Обычная практика построения самолета в США подразумевает, что заинтересованная авиакомпания размещает твердый заказ у «Боинга» и во время строительства самолета прогрессивными платежами оплачивает до 30% его стоимости. После получения готового самолета компания должна сразу оплатить оставшиеся 70%. Оплатить же 70% от 60 млн. долл. — стоимости В-737 для ам. компаний в первые месяцы после терактов оказалось невозможным. Компания «Боинг» в окт. провела переговоры со всеми заказчиками и пошла на пересмотр условий и реструктуризацию заключенных сделок. В результате «Боингу» удалось «пристроить» 22 самолета до конца года на 1,5 млрд. долл... Так, к примеру, компания Southwest Airlines, которая ранее заказала и ждала поставку 11 В-737 до конца этого года и еще 8 до апр. 2002г., теперь не нуждается в изготовленных для нее самолетах, но после проведенных с «Боингом» переговоров согласилась принять все 19 самолетов. Компания также заявила, что не отказы-

вается от своего заказа на строительство «Боингом» следующих 418 самолетов в период до 2012г., правда, по взаимному соглашению, из графика поставок практически выпадет 2002г.

Для компании «Боинг», объявившей о сокращении 30 тысяч рабочих мест в подразделении гражд. авиастроения, «палочкой-выручалочкой» оказался размещенный заказ ОАЭ на строительство 25 В-777 на 6,6 млрд. долл. (ОАЭ, пользуясь кризисом ам. и европейских перевозчиков, провозгласили программу превращения Дубаи в Ближневост. центр туризма, торговли и транспорта. Аэропорт Дубаи, который сейчас может принимать 13 млн. пассажиров в год, расширяется для приема до 50 млн. пассажиров. Гражданский воздушный флот этой страны должен вырасти с 36 до более 100 самолетов к 2011г. С этой целью были размещены заказы на «Боинге» и Аэробусе, всего на 15 млрд. долл.)

Теракты с использованием самолетов не могли не повлечь за собой серьезные изменения в подходах к организации летной безопасности. 8 нояб. 2001г. АТА доложила, что полностью закончены все работы по укреплению дверей в кабины пилотов на почти четырехтысячном парке гражд. коммерческих самолетов США. В середине нояб. конгрессом был одобрен закон по летной безопасности, который предусматривает найм, обучение и размещение 28 тыс. гос. служащих, которые в течение 12 последующих месяцев более чем в 400 аэропортах на территории США будут досматривать пассажиров и их багаж. По новому закону, фед. правительство берет на себя полную ответственность за обеспечение безопасности во всех нац. аэропортах. Данное решение выльется в некоторое подорожание билетов для пассажиров, но оно приветствуется транспортными ассоциациями и авиакомпаниями, которые до настоящего времени пользовались в основном услугами частных охран-ных предприятий.

«Боинг»

Оперспективах компании «Боинг». Проигрыш в соревновании за крупнейший в истории США военный контракт — 200-миллиардный заказ на производство общевойскового штурмовика-истребителя нового поколения (joint-strike fighter-JSF) — больно ударил по репутации и текущим биржевым котировкам «Боинга». Однако, как считают аналитики на Северо-Западе, долгосрочные перспективы компании в качестве ключевого игрока в секторе военного авиастроения пострадали незначительно.

Несмотря на официально объявленный Пентагоном принцип «победитель получает все», здесь уверены, что «Боинг» будет привлечен к работам по JSF в качестве субподрядчика и ему «перепадет» до 30% от предполагаемой суммы контракта. Полит. лоббисты на Капитолийском холме уже успели громко заявить, что если «Локхид Мартин» не пойдет на это добровольно, его «обяжут посредством закона». Не согласны на Северо-западе и с предсказаниями о возможном скором вытеснении «Боинга» с рынка боевой авиации. Даже с учетом продолжительного характера проекта JSF (50 лет), мало кто здесь сейчас сомневается, что будущее за беспилотной авиацией. А в этой сфере компания «Боинг» является несомненным лидером — именно она в 1999г. была выбрана Пентаго-

ном в качестве ведущего подрядчика по работам над созданием беспилотного боевого летательного аппарата (UCAV). По вброшенной в прессу информации, после сентябрьских событий первоначально намеченные сроки создания боевого прототипа UCAV (2005-06 гг.) были по требованию Белого дома сокращены (до 2003-04 гг.). Последнее дало основание ряду военных экспертов намекнуть на вероятное снижение потенциального спроса на JSF, а значит и прибыльности проекта в целом.

Текущий портфель военно-космических заказов «Боинга», без учета возможного участия в JSF, обеспечивает стабильный рост компании на период как минимум до 2005г. Доходы от данной сферы деятельности, составлявшие в 2000г. около 20 млрд.долл., должны вырасти к 2005г. до 32,5 млрд.долл., превысив 50% от совокупных по компании (63,5 млрд.долл.). Основу для подобного оптимизма дают рассчитанные на еще одно десятилетие поставки 500 ед. F-18 Super Hornet для ВМФ, а также ожидаемые решения о начале полномасштабного производства планируемого в качестве основы для перевооружения морской пехоты вертолета V-22 Osprey, о закупке ВВС еще 60 транспортных самолетов C-17, о выборе «Боинг 767» в качестве базового для обновления устаревающего парка военных авиазаврашников, а также о расширении производства «самолетов – шпионов» и «самолетов – систем управления боем» на платформе того же «Боинга 767» или «Боинга 737».

Позитивные прогнозы по военно-космической составляющей оказались для «Боинга» как нельзя кстати. Начинающийся циклический спад на рынке гражд. авиации, усиленный кризисом авиатранспорта после событий 11 сент. 2001г., будет стоить компании по меньшей мере 7-8 млрд.долл. Ожидается, что в 2003г. поставки авиалайнеров сократятся до 300 ед. (для сравнения в 2001г. – 522 шт.), а доходы от этой части бизнеса снизятся до 24 млрд.долл., составив тем самым менее 50% от совокупных продаж по компании в целом. Это станет своеобразным водоразделом – на протяжении всей 85-летней истории «Боинга» авиалайнеры охватывали несоизмеримо большую часть его бизнеса (80% в 1996г.). Однако руководство компании довольно уверенно смотрит в будущее, заявляя, что выбранная пять лет назад стратегия на диверсификацию и создание полномасштабного «авиационно-ракетно-космического» концерна позволит переждать кризисное время (восстановление в гражд. секторе авиации ожидается с 2005-06гг.) и сконцентрироваться на разработке новых моделей самолетов.

О намерении компании «Боинг» повысить надежность и эффективность работы систем управления авиационным движением. Компания «Боинг» намерена внести решительный вклад в повышение надежности работы систем управления авиационным движением. По мнению экспертов компании, существующая во всех странах наземная система управления воздушным движением слишком громоздка, неэффективна, работает на пределе возможностей, ее надежность падает. На сегодняшний день в процессе организации воздушного движения только в США задействованы 468 контрольных вышек, 15 тысяч наземных контроллеров, используются 14 тыс. систем связи, 11200 навигационных систем и 3300 систем оповещения о погодных условиях.

В этой связи назрели коренные изменения в применяемых технологиях. Предполагается, что в процесс совершенствования воздушного движения, повышения его надежности и безопасности будут вовлечены все страны-участницы ИКАО.

Специалисты «Боинга» намерены разработать и приступить к оснащению выпускаемых ими самолетов навигационной аппаратурой, использующей системы позиционирования спутникового базирования. Кроме того, компания рассматривает произвести и установить такое же оборудование и на своей старой авиатехнике и будет готова предложить использовать ее на самолетах конкурирующего межд. концерна «Аэробус».

Переход на навигационные системы спутникового базирования произведет подлинную революцию в гражд. авиации. Он позволит сократить расходы на обслуживании полетов за счет снижения количества наземных операторов, уменьшения расстояния между рейсами. Новая технология может проложить наиболее оптимальные маршруты между пунктами назначения, избежать «пробок» в час пик и т.д. Наземные операторы останутся лишь в наиболее загруженных аэропортах.

Предполагается использовать для этих целей существующие спутниковые системы, в основном систему Global Positioning Satellites (GPS), с которой будет взаимодействовать разрабатываемая компанией спец. спутниковой сетью. По мнению специалистов «Боинга», по мере распространения этой системы управления полетами на межд. рейсы потребуются взаимодействие и со спутниковыми навигационными системами других стран, в т.ч. России. В этом отношении рос. система «Глонасс» называется в качестве одного из вероятных партнеров. Наиболее перспективным направлением рос.-ам. сотрудничества могло бы стать использование систем управления воздушным движением космического базирования при прокладке и осуществлении трансарктических авиамаршрутов, большая часть которых проходит над малонаселенными районами. В настоящее время силы рос. наземных служб управления кроссполярными полетами могут обеспечить не более 11-12 рейсов в неделю. Потребность же в перспективе может вырасти до 40-50 полетов в день.

Данная идея уже проходит апробирование на самолетах компаний Federal Express и United Parcel Service, специализирующихся на доставке срочных грузов и осуществлении различных чартерных рейсов. Проблема заключается, прежде всего, в том, насколько эффективным и отвечающим требованиям безопасности полетов будет повсеместное внедрение данной технологии в гражд. авиацию. В Фед. авиационной администрации США признают, что сложившаяся на настоящий момент система управления воздушным движением давно нуждается в модернизации. Новые маршруты до сих пор прокладываются не по кратчайшему расстоянию, а привязываются к существующей инфраструктуре, обслуживающей полеты самолетов.

«Боингу», ставшему после приобретения в 2000г. компании Hughes Electronics крупнейшим производителем космических спутников в мире и остающемуся крупнейшим производителем авиатехники гражд. назначения, как здесь считают, может и должна принадлежать главная роль в формировании системы управления межд. воздушным

движением, отвечающей современным требованиям и возможностям тех. прогресса.

О планах «Боинга». Рецессивные тенденции в экономике заставляют «лидеров ам. индустрии» принимать неординарные решения. В попытке выправить ситуацию в борьбе с «Аэробусом» «Боинг» планирует перенести производство крыльев для нового самолета модели 747X в Японию на производственные мощности корпорации «Мицубиси», которая, как предполагается, будет осуществлять непосредственно сборку, а «Фьюджи» и «Кавасаки» — поставлять необходимые комплектующие и запчасти. Впервые за всю историю своего существования «Боинг» намерен доверить полную сборку важнейших компонентов иностр. субподрядчикам. Японцы также станут выполнять до 50-75% работ над системами электроники этого типа самолета.

Цель — заручиться поддержкой Токио в пользу данного проекта и таким образом сохранить доминирующие позиции по продажам самолетов на японском рынке авиаперевозчиков. В соответствии с предварительной договоренностью, «Мицубиси» частично проинвестирует проект «747X», который оценивается приблизительно в 4 млрд. долл. Поскольку важнейшим фактором в схватке самолетостроит. гигантов станет цена, на «Боинге» ее пока не называют — известно лишь, что она будет ниже уже объявленной «Аэробусом» на свой А3 80.

По мнению У.Джиллетта, вице-президента компании и руководителя проекта, предлагаемое крыло представляет собой совершенно новую конструкцию, которая позволит сократить лобовое сопротивление на плоскостях, повысить скорость авиалайнера и сыграет роль перевеса в схватке «Боинга» с конкурентом из Тулузы. Дата подписания соглашения с Токио пока не разглашается, но, по имеющейся информации, это произойдет в начале лета 2001г.

Инициатива «поделиться» рабочими местами с Японией вызвала резкую критику со стороны Ассоциации инженеров-машиностроителей и работников аэрокосмической промышленности, которая пригрозила провести широкие акции протеста. В ответ «Боинг» поспешил дать заверения в том, что передача японским компаниям части производственного процесса никак не отразится на трудоустройстве на сборочных предприятиях в Эверете.

О решении компании «Боинг». Эффект разорвавшейся бомбы произвело на местные полит. и деловые круги сегодняшнее сообщение о планах «Боинга» перенести штаб-квартиру из Сиэтла. Будущее место расположение главного офиса аэрокосмического гиганта еще не определено. Предстоит сделать выбор в пользу Чикаго, Денвера или Далласа. Руководство компании мотивировало свое решение необходимостью проведения структурной перестройки под влиянием эконом. конъюнктуры на мировом рынке.

Крайне негативное отношение к подобному шагу высказал губернатор шт. Вашингтон Г.Лок. В бизнес кругах отмечают, что «корпоративное землетрясение», произведенное «Боингом» может существенно ухудшить деловую атмосферу на Северо-Западе США и спровоцировать уход из региона других крупных предпринимательских структур. Лидеры Ассоциации инженеров-машиностроителей и работников аэрокосмической промышлен-

ности, в свою очередь, присоединились к критике принятого решения» расценив его как слабо аргументированное.

Отвечая на обвинения, представители концерна поспешили заверить в своей приверженности интересам развития экономики северо-западного региона, объявив о планах дальнейшего расширения базирующегося в штате коммерческого отделения гражд. самолетов, а также о намерении поднять статус его директора до вице-президента.

О проекте создания космического спускаемого аппарата многократного использования. Программа создания прототипа многократного космического спускаемого аппарата «Х-38» осуществляется в США с 1995г.

Декларируемая цель проекта — отработка технологий для более вместительного, нежели существующий рос. спускаемый модуль «Союз», средства доставки на Землю экипажа Межд. космической станции (МКС). Новый спускаемый аппарат будет способен взять на борт до 7 человек.

Особенности приземления «Х-38» выглядят следующим образом. После отстыковки двигателей схода с орбиты аппарат должен продолжать «свободное» планирование в атмосферу, как и корабль серии «Шаттл». Дальнейшее снижение и торможение модуля будет происходить при помощи спец. управляемой парашютной системы, концепция которой разработана в Сухопутных силах США.

В «Х-38» не закладываются возможности автономного космического аппарата — система жизнеобеспечения экипажа рассчитана всего на 9 часов. Процесс снижения должен будет происходить в автоматическом режиме. Однако, в случае необходимости, экипажу обеспечивается возможность включать дублирующую систему управления, которая позволяет контролировать орбитальную ориентацию, выбирать точку схода с орбиты, управлять парашютом. (Некоторые тех. характеристики многократного спускаемого аппарата: длина — 9м, ширина — 4м, вес — около 9 тонн. Площадь парашютного крыла — 625 кв.м.)

Первые летные испытания по проекту «Х-38» начались в марте 1998г. К сегодняшнему дню состоялось семь широкомасштабных летных экспериментов, два из которых — с задействованием парашютной системы. Последнее испытание проведено 10 июля 2001г. По информации из НАСА, прототип спускаемого аппарата отделился от борта несущего самолета «В-52» на высоте 11,5 км., имея скорость порядка 960 км/ч. Начальное замедление двигателя осуществлялось спец. тормозным парашютом. По достижении аппаратом скорости 96 км./ч. произошло раскрытие основного парашюта приземления. Касание с поверхностью спец. площадки (на базе ВВС Эдварде) состоялось после 13-минутного планирования при скорости 65 км./ч.

В ходе последнего эксперимента было продолжено тестирование программного обеспечения управления парашютной системой, разработанного Европейским космическим агентством. (В проекте, помимо ам. стороны, участвуют Германия, Бельгия, Италия Нидерланды, Франция, Испания, Швеция, Швейцария). Не исключено, что будущий спускаемый аппарат будет адаптирован для вывода на орбиту европейской ракетой-носителем «Ариан-V».

В соответствии с недавними планами первый испытательный спуск «Х-38» с одного из кораблей серии «Шаттл» намечалось произвести в 2003г. Между тем, по некоторым сведениям, работы по проекту в 2002 ф.г. могут быть приостановлены. (Причина – введение ограничений на финансирование строительства МКС, из бюджета которой оплачиваются и расходы по «Х-38».) В этом случае рассмотрение вопроса о строительстве спускаемого аппарата произойдет не ранее 2003г.

США 2000-01гг.

Транспорт

Аналитики «Боинга» о развитии мирового авиарынка. В связи с обострением конкурентной борьбы на мировом рынке гражд. авиации корпорация «Боинг» в начале 1999 г. при планировании производства приняла за основу среднесрочное (до 2007 г.) и долгосрочное (до 2017 г.) прогнозирование спроса на свою продукцию в различных регионах.

За последние несколько лет **прирост объемов пассажирских авиаперевозок превышал 6% в год.** Ежегодное количество заказываемых самолетов примерно равнялось 8% от мирового гражд. авиапарка. В 1998 г. авиакомпании во всем мире получили 940 новых самолетов. При этом «Боинг» поставил 563 шт. (рост на 50% по сравнению с 1997 г.), «Аэробус» – 230 шт. (рост на 46%). Количество новых заказов составило: у «Боинга» – 656 лайнеров (рост на 16%), у «Аэробуса» – 556 (рост на 20%). В 1999 г. «Боинг» планировал передать заказчикам 620 самолетов, по сравнению с 285 шт. у «Аэробуса». В 2000 г. «Боинг» поставит 490, а «Аэробус» – 334 авиалайнера.

По оценкам руководства «Боинга», экономические проблемы в Азии будут преодолены в ближайшие 3 года. Ежегодные среднемировые темпы прироста ВВП в 1998-2007 гг. составят 2,9%. Ожидается, что объем пассажироперевозок будет увеличиваться в среднем на 5% ежегодно. Грузоперевозки будут возрастать на 6% в год. Всемирный гражд. авиапарк составит в 2007 г. 17,7 тыс. пассажирских и грузовых авиалайнеров. Из них 7% придется на небольшие самолеты, 22% – на самолеты среднего класса, 7% – на широкофюзеляжные лайнеры типа «Боинг-747». Потенциальный спрос на новые гражд. авиалайнеры в указанный период, по прогнозам аналитиков «Боинга», составит 7,6 тыс. самолетов на 520 млрд.долл. (в ценах 1997 г.). Авиакомпании приобретут: 5310 небольших самолетов, 1900 среднемагистральных и 390 широкофюзеляжных дальнемагистральных авиалайнеров.

Авиакомпании ненамного увеличат количество широкофюзеляжных самолетов в следующем десятилетии. Ожидается, что объем пассажиро-километров вырастет в 1998-2007 гг. на более чем 60%, что будет достигнуто за счет новых рейсов. Лишь 8% этого прироста будет получено за счет использования лайнеров с большой вместимостью. Даже этот скромный рост в пропорциональном плане будет в 5 раз больше, чем наблюдавшийся за последние 10 лет. Спрос на большие авиалайнеры будет невелик и будет концентрироваться в отдельных регионах.

Спрос на новые лайнеры и их размеры различается в зависимости от региона. В Сев. Америке с

большим числом авиапутешественников и необходимостью замены устаревающего авиапарка потребуется наибольшее число самолетов в течение ближайших 10 лет. Ожидается, что поставки самолетов в этот регион составят 2325 шт. Авиакомпания в АТР до 2007 г. приобретут 1860 авиалайнеров. Европейские авиакомпании – 2270 самолетов и 1150 – авиакомпании Африки и Ю. Америки.

В авиапарках североам. компаний значительный удельный вес имеют небольшие ближнемагистральные самолеты. Общая стоимость поставок новых авиалайнеров этим компаниям оценивается в 142 млрд.долл. в период до 2007 г. **Поставки самолетов в АТР достигнут 160 млрд.долл.,** поскольку, как ожидается, будет закуплено в 3 раза больше широкофюзеляжных самолетов, чем в Сев. Америке. Стоимость поставки 2270 самолетов европейским авиакомпаниям превысит 146,5 млрд.долл. Авиакомпании из других регионов мира потратят на новые авиалайнеры 72 млрд.долл. в 1998-2007 гг.

В период 1998-2017 гг. ожидается, что объемы мировых авиаперевозок будут ежегодно увеличиваться на 4,9%. Прогнозируемый рост будет различаться в зависимости от конкретного региона, поскольку он связан с общими темпами эконом. развития (в среднем 3% в год). По оценкам экспертов, наибольший рост ВВП будет в Китае, где должен наблюдаться и значительный прирост объемов авиаперевозок. По сравнению с КНР, в развитых странах Европы и Сев. Америки, вероятно, будет отмечен более низкий рост авиаперевозок.

Всемирный гражданский авиапарк составит в 2017 г. 26200 пассажирских и грузовых авиалайнеров. Из них: 69% – ближнемагистральных, 24% среднемагистральных и 7% – дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов типа «Боинг-747».

Потенциальный спрос на новые гражд. авиалайнеры в 1998-2017 гг. составит 17,6 тыс. самолетов на 1,25 трлн.долл. (в ценах 1997 г.). Авиакомпании приобретут 12,2 тыс. небольших ближнемагистральных, 4360 среднемагистральных и 1030 широкофюзеляжных самолетов.

Ожидается увеличение мирового авиапарка гражд. грузовых самолетов в среднем на 6,4% в год до 2017 г. Поставки новых самолетов такого типа превысят 1000 штук. На конец 1998 г., по данным «Боинга», в мире насчитывалось 1434 гражд. реактивных грузовых самолетов. Грузовой самолетный парк увеличится почти вдвое, хотя 70% прироста придется на конверсию пассажирских авиалайнеров в грузовые. «Боинг» планирует активно участвовать в конверсии и создал в этих целях специальное подразделение.

В перспективе произойдет замедление темпов роста грузовых авиаперевозок в Азии, хотя они и впредь будут опережать другие регионы. При этом авиаперевозки между странами Азии будут увеличиваться на 8,2% в год. Перевозки между Азией и другими регионами будут возрастать в среднем на 6,4% в год.

По прогнозам «Боинга», будет расти объем срочных межд. грузовых авиаперевозок – на 18% ежегодно. Такие перевозки достигнут 40% от всех межд. грузовых авиаперевозок к 2017 г.

О проблемах безопасности авиатехники «Боинг». На фоне ухудшающегося фин. положения компании «Боинг» растет обеспокоенность качеством ее

продукции. На многих из них отмечались низкое качество сборки, неправильная установка оборудования, плохая покраска. В крыльях и элеронах самолетов обнаруживались инструменты, забытые рабочими, другие посторонние предметы, что привело к возникновению аварийных ситуаций.

Наибольшее число нареканий высказывается в отношении самого распространенного самолета Боинг-737. Как выяснилось в результате беспрецедентно затянувшегося разбирательства катастрофы в Питтсбурге в 1994 г. и ряда других авиационных инцидентов с самолетом этой модели, причина заключалась в конструкции механизма рулей поворота.

Руководство «Боинга» на протяжении 5 лет стремилось навязать ложное направление расследования, отстаивало до последнего времени версию с ошибкой пилотирования самолета. После проведения дополнительной проверки было установлено, что в аварийных ситуациях механизм управления рулем поворота в старых модификациях самолета может некорректно исполнять команды пилотов. Сейчас компанией ведется замена одноконтурного механизма управления рулями поворота на двухконтурный, подобный устанавливаемым на «Боинг-737-600, -800, -900.

По мнению одного из крупнейших потребителей продукции «Боинга» транспортной компании United Airlines, **руководство «Боинга» сосредоточено на решении вопросов количества, а не качества продаваемых самолетов.**

На предприятиях в г.Рентоне обнаружены факты преднамеренных повреждений в кабелях электропитания оборудования, предназначенных для установки на самолетах Боинг-737 нового поколения. Службы безопасности ведут расследование этого акта саботажа.

При проведении регулярного осмотра самолета MD-11 также обнаружены неполадки в механизме закрывания и кронштейнов крепления грузового люка, трещины вокруг пассажирских дверей, сбой в работе электрооборудования и нарушения целостности электропроводки. В начале 1999 г. в эксплуатации находилось 134 самолета этой модели (в том числе за пределами США — 89 самолетов). В сент. 1998 г. предположительно от загорания электропроводки произошла катастрофа самолета авиакомпании Swissair с 229 пассажирами на борту.

Обнаружено, что на самолетах моделей 737, 747, 757, DC-8, DC-9, DC-10, MD-11, MD-80 и MD-90 установлены комплектующие детали из материалов кампаний West Coast Aluminum Heat Treating, которая оштрафована за нарушения технологии обработки металлов и подделку сертификатов качества. Хотя сообщений об инцидентах с самолетами по причине отказов узлов, изготовленных из некондиционных материалов, не поступало, это обстоятельство может подорвать доверие к продукции «Боинга».

Помимо проблем на этапе сборки, у «Боинга» обостряются проблемы качества ремонта самолетов. За последние 3 года ухудшилась ситуация на крупнейшем ремонтном предприятии США BFGoodrich Aerospace MRO Group (до авг. 1998 г. называвшемся Gramco), на котором ремонтируется более 400 самолетов различных модификаций в год. Фед. авиационная администрация (ФАА) и ряд независимых экспертных организаций обна-

ружили на предприятии многочисленные факты некачественного выполнения ремонтных работ. Были установлены факты выпуска этим предприятием самолетов с нарушением герметичности топливных баков, нештатно работающими электрооборудованием и авионикой, рулями управления. Имели место случаи некачественного выполнения ремонта фюзеляжей и крыльев самолетов, систем питания двигателей и т.п. **Инспекторы ФАА рекомендовали закрыть завод, поскольку потенциал ошибок нарастает и ситуация близка к катастрофической.** Ранее подобные рекомендации выносились по другим ремонтным предприятиям, в частности после крушения в 1996 г. самолета DC-9 во Флориде из-за неисправности кислородного генератора.

Хотя за качество ремонта авиатехники компания ответственности не несет, эта проблема отражает сложившуюся на «Боинге» обстановку в области качества производимой техники. Значительная часть рабочей силы на ремонтных предприятиях была подготовлена на «Боинге».

О режиме работы иностр. авиакомпаний на северо-западе США. В 1998 г. из аэропорта Sea-Tac (г. Сиэтл) было отправлено 50 тыс.т. международного груза, из них 22 тыс.т. — в Азию и 25 тыс.т. — в Европу.

Объем грузов на Дальний Восток будет зависеть от реализации планов по разработке нефтяных месторождений на Сахалине, Камчатке и других регионов. На падении объемов грузовых перевозок в 1998 г. по сравнению с 1997 г. сказалось прекращение регулярных рейсов рос. авиакомпаний из Сиэтла в Хабаровск и Магадан. Несмотря на то, что «Аэрофлот» имеет рейсы из Сиэтла и Сан-Франциско во Владивосток и Хабаровск, полностью компенсировать потери грузопотока на Дальний Восток не удастся.

Большую роль в освоении рынка грузоперевозок имеет открытие в 1998 г. рейса на Южно-Сахалинск. Сиэтл является удобным перевалочным пунктом для отправки оборудования для освоения нефтяных месторождений на Сахалине с участием Канады и США. Потенциальный рынок здесь составляет порядка 10-20 т. груза в неделю, возможны также отправки больших партий тяжеловесных грузов. Основными трудностями в освоении этого рынка являются наличие сложившейся структуры, связывающей производителя, грузового агента и авиакомпанию, которые монополизировали этот рынок и имеют налаженную технологию отправки грузов. На московском направлении намечавшийся рост грузовых перевозок из-за кризиса в России сменился застоем. Так, например, перевозки медикаментов зимой 1998/99 г. были сорваны из-за **неконкурентно высоких цен «Аэрофлота» на московском направлении.**

Ам. авиакомпании Northwest Airlines, Alaska Airlines, United Airlines имеют в аэропорту Сиэтла большие тех. службы и оснащены необходимыми средствами механизации и приспособлениями для тех. и коммерческого обслуживания воздушных судов. Основными типами самолетов, которые эксплуатируются этими авиакомпаниями, являются: DC-10, MD-80, Boeing-747, Boeing-757, Boeing-767, A-300.

За 1998 г. из Сиэтла «Аэрофлотом» было отправлено 11656 пассажиров, обслужено 15608 транзитных пассажиров. К основной категории

пассажиры, прибывающих в Сиэтл рейсами «Аэрофлота», относятся частные лица, приезжающие по приглашениям и на постоянное место жительства. Большое количество пассажиров прибывает на рейсы «Аэрофлота» из других городов США и Канады ам. авиакомпаниями, обслуживающими внутр. линии.

Потенциальный рынок авиаперевозок в Россию из шт. Вашингтон, других прилегающих штатов, а также Канады (г. Ванкувер) составляют около 40 тыс. чел. Ам. бизнесмены предпочитают летать иностр. авиакомпаниями через пункты Европы, поскольку ряд факторов складывается не в пользу «Аэрофлота». Предпочтение отдается самолетам ам. производства. Основными клиентами «Аэрофлота» в г. Сиэтле являются иммигранты, прибывающие из России, Украины, Молдавии и Узбекистана: 70% от общего числа пассажиров. Другими клиентами являются граждане РФ, приехавшие на обучение, по обмену и бизнесмены.

За 1998 г. в Сиэтле произошло 22 случая отказа иммиграционных властей пассажирам «Аэрофлота» во въезде в страну по причинам отсутствия визы или просроченного паспорта. Зачастую иммиграционные чиновники принимают решение отказать во въезде, основываясь на сопоставлении виз и официальных причин въезда, из личных бесед с пассажиром. При депортации пассажира «Аэрофлоту», либо другой иностр. авиакомпании по ам. законам предъявляется штраф в 3 тыс. долл. При этом участились случаи отсутствия транзитных виз США при следовании пассажиров в Канаду.

Аэропорты в США по безопасности приравнены к объектам 3-й категории, высшая 4-я категория используется только в случаях объявления военного положения. Груз, перевозимый самолетами «Аэрофлота», выдерживается на грузовом складе «агента» не менее 24-х часов.

Проект создания транспортного коридора «Восток-Запад». Предусматривает организацию новых маршрутов грузопотоков между северо-западным побережьем США и сев. провинциями КНР с активным задействованием инфраструктуры морских портов рос. Дал. Востока.

Перспективность проекта обусловлена складывающейся ситуацией с транстихоокеанскими грузопотоками. В 1997 г. грузооборот между портами Зап. побережья США и Дал. Востоком России составлял 350 тыс. т. Значительная часть контейнеров, которыми доставляются грузы в города рос. Дал. Востока, возвращаются в США пустыми, несмотря на то, что маршруты судов проходят недалеко от портов **крупнейшего мирового экспортера — КНР**. С авг. 1998 г. в рос. импорте произошел резкий спад, который вызвал снижение объемов грузоперевозок.

Все острее стали проявляться диспропорции и в грузопотоках между Западом США и Китаем. При все увеличивающемся объеме китайского экспорта в портах сев.-востока КНР ощущается острейший дефицит пустых контейнеров. Стоимость использования контейнерных объемов высока, свободных мест в контейнерах, отправляющихся из Китая в вост. направлении, мало. Множество контейнеров неделями простаивает в терминалах и пакгаузах при китайских портах, дожидаясь очереди погрузки на суда, уходящие к берегам США.

Для того чтобы загрузить и направить за рубеж товары, произведенные в сев. провинциях, их перевозят в порты юга Китая, несмотря на то, что порты рос. Дал. Востока находятся в непосредственной близости от грузоотправителя. Такие **транспортные узлы рос. Дал. Востока, как Владивосток, Зарубино, Восточный**, обладая значительной пропускной способностью, задействованы не на полную мощность. При этом наш Дальний Восток и Приморье обладают развитой транспортной инфраструктурой, которая продолжает совершенствоваться. Ж/д и автомагистрали соединяют их с сев. Китаем.

Наличие интереса администраций Приморского и Хабаровского краев к развитию и использованию собственного транспортного потенциала, облегчение погран. режима в прилегающих к Китаю зонах и открытие новых транспортных погран. переходов привели к активизации консультаций с китайской стороной. Предварит. переговоры между рос. и китайской делегациями по транспортным вопросам были проведены в дек. 1997 г. во Владивостоке. Впоследствии к ним подключилась ам. сторона, что позволило Инициативной рабочей группе (ИРГ) «Зап. побережье США-Дальний Восток» приступить к детальной проработке проекта. Его дальнейшая судьба обсуждается сторонами на встречах в формате рабочих групп.

Подсчеты, произведенные представителями ам. судоходных компаний и администрацией порта Такома, показывают, что использование авто и ж/д магистралей для доставки товаров в порты рос. Дал. Востока могло бы сократить время наземного транзита грузопотока из китайских пров. Хейлуньчань и Чилинь минимум на 2 дня, тем самым повышая конкурентоспособность экспортируемых товаров. Отправка обратно в США грузовых контейнеров взамен пустых позволит ам. компаниям экономить на каждом контейнере 1 тыс. долл. от стоимости перевозки. Направление груза непосредственно из портов РДВ, взамен существующих маршрутов грузоотправления (из Харбина через китайский порт Далян и далее в обход Кореи), как минимум на 2 дня сокращает время нахождения судов в океанском плавании. Общая экономия времени нахождения груза в пути составила бы минимум 4 дня. С учетом значительности товарооборота фин. выгода участников грузоперевозок с китайской и ам. сторон становится очевидной. Для России положительным фактором стал бы прирост грузоперевозок через транспортную сеть Дальнего Востока, которая в условиях эконом. спада работает не на полную мощность.

По мнению американцев, после проверки на деле нового маршрута грузопотоков и другие страны АТР смогли бы использовать его для товарооборота, в том числе и для расширения связей с Европой (через транссибирскую магистраль).

Секция «Транспорт» ИРГ привлекла к работе над проектом работников администрации портов Зап. побережья США, ж/д, пароходств, руководство тамож. служб, а также экспортно-импортные фирмы. Координацией и осуществлением фаз проекта занимается консультативный совет, состоящий из сотрудников госаппарата и представителей деловых кругов. Руководство ам. секретариата ИРГ в фев. 1999 г. в Нью-Йорке встретилось с представителями КНР. Имеется положительный ответ на концепцию проекта от торгпредства КНР

в США. Получено приглашение от МИД и минтранспорта КНР посетить Китай для переговоров.

В 1999 г. планировалось выполнить следующие работы по проекту:

1. Определение и подтверждение степени заинтересованности китайских партнеров в новом маршруте грузопотоков. В этих целях концепция проекта переведена на китайский язык. Направлено приглашение генконсулу КНР в Сан-Франциско посетить Сизэтл и Такому для ознакомления с проектом, а также в целях изучения режима торг. коридора на ам.-канадской границе.

2. Ознакомление с существующими исследованиями по техвозможностям и состоянию инфраструктуры на Дальнем Востоке и в КНР. Уточнение статистических данных по товарообороту между Сев. Китаем и Западом США. Изучение практики грузоперевозок в Сев. Китае.

3. Анализ грузосопроводительной документации на перевозимые грузы для ее упрощения.

4. Определение наличия интереса деловых кругов к увеличению товарооборота за счет использования более эффективного транспортного коридора. Консультации по условиям рынка грузоперевозок с крупными транспортными концернами COSCO, Hyundai, FESCO, экспортно-импортными торговыми компаниями.

5. В мае-июне 1999 г. планировалось провести встречу с рос. стороной в рамках конференции ИРГ во Владивостоке для выработки соглашения по дальнейшим фазам проекта.

Автодороги

ОВ США финансирование строительства и эксплуатации автомобильных дорог с твердым покрытием **4 млн.км.**, из них **5% находятся в фед. собственности**, а остальные принадлежат штатам, графствам, городам и частным лицам), осуществляется на фед. и местном уровнях. Основным законодат. актом, регламентирующим эти вопросы, является Закон «О фед. поддержке автомобильных дорог» 1920 г. (сокращенно — «Автомобильный закон»; раздел 23 Свода законов США), с многочисленными последующими дополнениями и изменениями заложил основу взаимодействия властей различного уровня в этой сфере на принципе «партнерства».

Ответственность в масштабах всей страны за определение направлений нац. политики в области дорожного строительства возложено на Фед. автодорожное агентство, входящее в состав минтранспорта, которое в координации с транспортными ведомствами отдельных штатов распределяет фед. фонды, направляемые на финансирование этой отрасли. Непосредственными источниками финансирования, в которых аккумулируются денежные средства, являются т.н. «Автодорожные трастовые фонды» (АТФ), учрежденные в 1956 г. решением конгресса, которое послужило моделью для аналогичных, но имеющих индивидуальные особенности, законодат. актов штатов. До принятия этого закона финансирование шло из нац. и местных бюджетов, и размер отпускаемых сумм ежегодно определялся законодателями не находясь в прямой зависимости от налоговых сборов с продаж товаров и услуг, связанных с автотранспортом. После 1956 г. схема финансирования коренным образом изменилась: указанные налоги поступают не в бюджет, а непосредственно в фон-

ды, из которых целевым образом направляются на финансирование автодорожных программ, утверждаемых конгрессом и законодат. собраниями штатов. В 1995 г. доходы фед. АТФ составили 20,9 млрд.долл., из которых 12,5 млрд.долл. были налогами с продаж на бензин, 4,7 млрд. — на диз. топливо, 395 млн. — на автопокрышки, 2,9 млрд. — на грузовики и прицепы, 682 млн. — другие налоги и 548 млн. — банковский процент за нахождение средств на счетах банков.

АТФ являются фондами с переходящими годовыми остатками. Так, остаток фед. АТФ на начало 1995 ф.г. составил 7,9 млрд.долл., поступления в течение года — 20,9 млрд., расходы — 19,4 млрд., а переходящий в 1996 г. остаток — 9,4 млрд.долл.

Помимо автодорожного финансирования, средства из АТФ идут на развитие общественного транспорта, различные программы повышения безопасности движения, охрану окружающей среды, исследовательские работы и т.п.

Основным источником поступлений в фед. АТФ является общенациональный налог с продаж бензина, включенный в его стоимость и составляющий около 1,5 центов с литра (при средней цене 40 центов за литр). Штаты также взимают налог с продажи моторного топлива, и его размеры колеблются в зависимости от региона, достигая в совокупности примерно 25% стоимости горючего.

В местные АТФ поступает часть налогов и сборов с эксплуатации построенных на средства частных лиц платных шоссе, мостов, туннелей, придорожных автозаправочных и ремонтных станций, мотелей, учреждений общепита (**объекты придорожного сервиса строятся на деньги частных лиц**), центров туристической информации и т.п.

Объемы этих поступлений могут отличаться в зависимости от конкретного региона. Условно штаты подразделяются на «доноров» АТФ (Калифорния, Техас, Нью-Йорк, Флорида и т.п.) и «получателей» (Юта, Вайоминг, Сев. и Ю. Дакота и др.), где разницу между доходами и расходами приходится покрывать из фед. АТФ.

Основная роль центр. правительства и подконтрольного ему фед. АТФ заключается в рациональном распределении средств на поддержание тех автодорог, эксплуатация которых является прерогативой местных властей и частных лиц. Речь идет **о ремонте покрытия и сооружений**, если только их повреждение не вызвано какими-либо чрезвычайными обстоятельствами — землетрясения, торнадо и т.п., когда привлекаются фед. средства. **В 1999 г. на указанные цели ассигновано 28 млрд.долл. из фед. АТФ и почти в 3 раза больше — из местных фондов.** При этом большинство штатов находится в зависимости от поступлений фед. средств, что позволяет центру, проводя общенациональную транспортную политику, влиять на решения местных властей в данной сфере. Так, 20 лет назад по указанию фед. центра было введено ограничение скорости автотранспорта, которая не должна была превышать **55 миль (88,55 км) в час**. Несоблюдение штатами этого решения грозило сокращением финансирования дорстроительства. В результате до 1995 г., когда этот вопрос был отдан на усмотрение местных властей, штаты были вынуждены выполнять данное правило.

В соответствии с принятым 9 июня 1998 г. законом «О транспортной справедливости для XXI в.»

разработан 6-й план развития транспортной системы в США до 2003 ф.г., на реализацию которого будет выделено 218 млрд.долл. на претворение проектов строительства дорог, мостов, туннелей, реабилитации придорожных земель. В строительство и эксплуатацию системы автодорог вкладываются значительные средства, которые окупаются, возвращаясь в виде доходов с промышленности, с/х, торговли, туризма, стабильное развитие которых без эффект. транспортной инфраструктуры было бы невозможно.

Прогнозы

О развитии интеллектуальных транспортных систем. Находится в стадии практической реализации широкомасштабная программа создания Intelligent Transportation Systems, ITS. К началу 90-х гг. разветвленные сети ам. дорог перестали справляться с увеличивающимся потоком автотранспорта. Обычным явлением стали пробки, возросли загрязнение окружающей среды и аварийность, снизилась эффективность перевозок. Решить проблему за счет наращивания темпов дорстроительства уже не представлялось возможным.

В сент. 1991 г. конгресс принял закон, определяющий цели и объемы финансирования нац. программы развития ITS. Ежегодные ассигнования за истекший период составили 200 млн.долл. ITS рассматриваются как совокупность передовых технологий, моделей управления транспортными потоками. **«Система систем» будет внедряться в ближайшие 15-20 лет.** В ее создании принимают участие десятки фирм и корпораций, правительства штатов, фед. органы, научные учреждения.

Конгресс обязал минтранспорта обеспечить совместимость и взаимосвязь всех элементов ITS на территории США. Для координации работ в данной области в минтрансе было образовано специальное управление Joint Program Office.

Фед. правительство не занимается непосредственно внедрением ITS, однако регулирует этот процесс путем выделения фин. средств правительствам штатов, развивающих транспортную инфраструктуру в рамках общенац. интересов. В задачу администрации США входят подготовка предложений конгрессу по изменению и дополнению законодат. базы для скорейшего становления ITS, разработка необходимых стандартов и контроль за их соблюдением, определение нац. структуры ITS, подбор и переподготовка квалифицированных кадров.

Проведены основные исследования возможностей ITS, разработана их конфигурация в масштабе страны, составлена и находится в стадии выполнения программа подготовки стандартов, определена необходимость использования многих прогрессивных технологий. Главными направлениями деятельности будут: развертывание инфраструктуры нац. ITS, **разработка и выпуск автомобиля, оснащенного современными приборами и устройствами безопасности, компьютерами, средствами связи и навигационной системой.**

С помощью ITS ам. транспортная инфраструктура сможет увеличить пропускную способность существующих дорог, что приведет к сокращению на 35% расходов на дорстроительство. Внедрение ITS повысит безопасность дорожного движения, позволит на 17% снизить количество аварий и

происшествий, сохранить тысячи жизней, а также предотвратить ежегодный материальный ущерб на 26 млрд.долл. Создание ITS привлечет в эту сферу передовые электронные, компьютерные и сенсорные технологии, приведет к появлению на рынке конкурентоспособных, отвечающих требованиям XXI в. товаров и услуг. Согласно прогнозам, **ам. рынок ITS, расширяющийся быстрыми темпами, к 2015 г. превысит 425 млрд.долл.**

Об использовании торг. флота для перебросок грузов в военных целях. США являются крупнейшей морской державой, экономика которой во многом определяется состоянием торг. флота. **95% внешнего и 25% внутр. товарообмена страны осуществляется морским и речным транспортом.** В 1999 г. торг. флот включал 37700 грузовых и пассажирских судов, паромов, барж, буксиров, катеров и спец. судов под ам. флагом, в том числе: 29545 судов для перевозки грузов, из которых 2948 вместимостью более 1000 т.; 1491 пассажирских транспортных средств (включая паромы), способных перевозить более 410 тыс.чел.; 5446 буксиров; 1424 катеров и спец. судов для обслуживания нефтепрома; 25698 барж и 613 буксируемых судов используются для водного сообщения внутри страны; 409 судов задействованы для обеспечения внешней торговли; 2433 судов и барж обеспечивают внутр. товарообмен в нац. морских водах; 206 судов и барж задействованы в районе Великих озер.

Суда торг. флота, в том числе принадлежащие частным компаниям, регулярно задействовались для обеспечения группировок войск в ходе войны в Персидском заливе (из 359 судов, привлеченных для переброски войск и грузов, 212 были зафрахтованы у торговых флотов стран-участниц коалиции), Югославии, а также при проведении крупных войсковых учений.

Реализация механизма задействования торговых судов в военных целях возложена на Командование морских перевозок (КМП) ВМС и управление морфлота минтранспорта. К стратегическим морским переброскам в интересах ам. войск может быть задействовано от трети до половины судов под ам. флагом частных компаний, действующих на межд. линиях. Хотя ам. морское законодательство предусматривает возможность использовать для военных нужд любое судно под ам. флагом, военно-политическое руководство страны предпринимает практические шаги по сокращению численности морских судов частных компаний, привлекаемых в интересах минобороны.

Одним из приоритетных направлений достижения этой цели является строительство современных большегрузных транспортных судов для КМП и передача их в аренду частным компаниям на условиях возможности планового задействования последних в крупных учениях и немедленного мобилизационного развертывания. Показательным примером служит 5-летний контракт, заключенный в июле 1999 г. КМП с компанией «Пэтриот Холдинг» на эксплуатацию 11 современных контейнеровозов типа «ро-ро» ВМС США, в том числе: «Шугхарт», «Гордон», «Яно», «Джиллэнд», «Содермэн», «Фишер», «Сия», «Мендонка», «Пилили», «Бритин» и судно, которое строится в г.Новый Орлеан на судоверфи компании «Эвондейл Шипярд» за 69 млн.долл. В конце дек. 1999 г. контейнеровоз «Фишер» вернулся в порт Ньюпорт

Ньюз (шт. Вирджиния) после участия в крупных ам.-египетских учениях «Брайт Стар». Всего КМП имеет долгосрочные контракты на передачу транспортных судов ВМС в аренду 18 гос. и частным ам. компаниям.

Такой подход обеспечивает значительную экономию расходов на содержание морских транспортных средств ВМС за счет их самокупаемости в частных компаниях. Компании-арендаторы обеспечивают за свой счет поддержание готовности экипажей судов и оплату подготовки морских специалистов для решения задач мирного и военного времени.

ТУРЦИЯ

Черноморская прибрежная автомагистраль. В нояб. 1997 г. премьер-министр Турции Месут Йылмаз, избранный в парламент от вилайета Ризе, дал старт строительству магистрали, охарактеризовав этот проект как свою «самую большую мечту». Общая протяженность дороги от Стамбула до пограничного пункта Сарп на границе с Грузией составляет 1540 км. Восточная часть трассы до Сарпа составит 550 км.

Дорога на востоке пересечет 6 вилайетов с 9 морпортами и двумя аэропортами. Технически на отдельных участках она будет представлять собой автомагистраль, а в основном — улучшенное существующее шоссе. Строительство магистрали потребует больших затрат из-за сложного рельефа местности — планируется построить 180 мостов и 30 туннелей. Трасса разделена на ряд участков, которые распределены между 15 стройфирмами.

Финансирование проекта ведется на 50% за счет кредита ВБ и на 50% — за счет внутренних источников. Предполагаемый срок строительства — 3 года. Новая автомагистраль с высокой пропускной способностью позволит связать Причерноморье по линии Самсун-Мерзифон-Чорум-Анкара с Центром и Югом страны, а в направлении Самсун-Бафра-Синоп-Стамбул — с экономически развитым западом. **Начало строительства магистрали признано самым значит. полит. событием 1997 г. в жизни Вост. Причерноморья.** Некоторые его аспекты бурно обсуждались в парламенте и в правительстве. В связи с имевшими место попытками технически упростить, а следовательно, удешевить проект в Причерноморье проводились манифестации, пресс-конференции полит. партий, общественных движений и других заинтересованных сторон. Нац. Ассоциация межд. грузоперевозок, 615 членов которой владеют 24 тыс. большегрузных автомобилей, заявила, что если правительство и парламент страны не будут отстаивать реализацию всего проекта «окружной» дороги вокруг Черного моря и не проявят рвения в строительстве его турецкого участка, то депутаты 15 черноморских вилайетов могут не рассчитывать на переизбрание. Под зорким глазом общественности находится и портфель заказов на подрядные работы.

Объединяющим моментом в этом споре является то, что черноморская магистраль **предположительно стоимостью в 4 млрд. долл.** свяжет Турцию с Грузией, Россией, Украиной, Румынией и Болгарией, а через них с другими странами СНГ, Вост. и Зап. Европы и вовлечет во взаимный деловой оборот регионы с населением 500 млн. чел. Потребность в турецких товарах на рынках СНГ еще

долгие годы будет сохраняться. С учетом ввода в течение 3-5 лет на своей территории этой дороги правительством прорабатывается программа создания в вост. регионе комплекса не требующих больших энергоресурсов предприятий легпрома, продукцию которых можно будет продавать на местных рынках и экспортировать за рубеж. Постоянно упоминается в связи с дорогой и тема «шелкового пути», т.к. **автомагистраль действительно войдет звеном в единую транспортную систему Пекин-Стамбул.** Не вызывает сомнения, что при вводе дороги в эксплуатацию Турция присоединится к соглашению между Узбекистаном, Туркменистаном, Азербайджаном и Грузией от мая 1996 г. о создании транспортного коридора, обеспечивающего доставку азиатских товаров на евторынки с максимально облегченным режимом пропуска грузов.

В этот контекст в полной мере укладывается инициатива Турции по воссозданию Великого шелкового пути. Первым этапом в развитии этой инициативы можно считать подписание 8 сент. 1997 г. в Баку 32 странами Европы и Азии Соглашения (из стран ЧЭС в нем участвуют Армения, Болгария, Грузия, Молдавия, Турция и Украина), создание транспортного коридора, соединяющего Европу с Кавказом и Азией. Целью заключенного Соглашения явилось совместное финансирование работ по улучшению всех видов транспортных путей в рамках коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА). Соглашение предусматривает создание МПК по данному проекту и учреждение секретариата в Баку.

Ожидается расширение участия Турции в реализации проекта ТРАСЕКА. Так, намечено строительство железной дороги, соединяющей вост. пров. Турции Карс с Тбилиси. Данная ж/д ветка должна соединить Стамбул, Карс, Тбилиси, Баку и Ташкент и дать возможность транспортировки природных ресурсов, располагающихся в турецких странах Цент. Азии, в Средиземноморье и Черноморский регион. В этой связи Анкара предсказывает прорыв в развитии торг.-эконом. связей со среднеазиатскими республиками.

Железная дорога Трабзон-Батуми. В целом ж/д сеть Турции является по европейским меркам неразвитой. Общая ее протяженность составляет 8 тыс. км. Для сравнения, в близких по территории Германии — 41 тыс. км. и Франции — 31 тыс. км. Прокладка ж/д магистрали **Трабзон-Батуми** в 200 км. вошло в перечень объектов, сооружение которых будет осуществляться в соответствии с подписанным 4 апр. 1996 г. Соглашением между правительствами Турции и Грузии «О транскавказском коридоре». **Начало строительства этого ж/д маршрута было положено правительством царской России еще до первой мировой войны.** В частности, на участке Батуми-Сарп имеются три пробитых в те годы туннеля. **Проектировщики считают целесообразным выполнить дорогу с принятым в СССР стандартом колеи.** Главный аргумент в пользу строительства железной дороги — это почти пятикратное удешевление перевозок по сравнению с автомобильными.

Дорога даст возможность грузам из Китая и Средней Азии, после сухопутной доставки их в Трабзон, морским путем попадать в Европу. При этом турки ревностно следят за ходом реконструкции расположенных недалеко от Трабзона грузинских портов Батуми и Поты, которые могут соста-

вить серьезную конкуренцию порту Трабзон. Проект увязывается с тем, что в перспективе будет строиться ж/д линия Диярбакыр-Эрзинджан-Гюмюшхане-Трабзон, которая соединит с Причерноморьем «глубинку» страны и, в частности районы добычи медной руды для вывоза ее, а также товаров из индустриально развитых регионов Турции за рубеж.

Железная дорога Карс-Ахалкалаки. Карс является последним на востоке крупным городом, лежащим на ж/д трассе Анкара-восточная граница. Турция имеет на востоке два ж/д выхода за рубеж — это переходы Акыйяка на границе с Арменией, который закрыт из-за Карабахского конфликта, и Карыкой на границе с Ираном, находящийся в густонаселенном курдами районе. В качестве альтернативного варианта выхода дороги на Кавказ в Соглашении о транспортном коридоре между Турцией и Грузией предусмотрено строительство ж/д полотно Карс-Ахалкалаки протяженностью 142 км. и стоимостью 500 млн.долл. Ахалкалаки связан железной дорогой с Тбилиси и, таким образом, с пуском этой ветки стальной вариант «шелкового пути» может приобрести законченный вид. Новый подрядчик в 1999 г. должен был приступить к строительству этой дороги.

Открытие межд. терминала. Открытие терминала в аэропорту Трабзона для пассажиров межд. линий состоялось 18 мая 1998 г. На церемонию прибыли премьер-министр Месут Йылмаз, министр транспорта Неджен Мензир, семь госминистров. Было объявлено, что **реализуется план строительства аэропортов в каждом из 80 вилайетов Турции.** В ближайшее время откроются аэропорты в вилайетах Адыяман и Певшехир. В результате визита министра транспорта Турции в Грузию достигнуты договоренности о расширении и совместной эксплуатации аэропорта в Батуми и строительстве железной дороги Карс-Тбилиси. В качестве примера заботы правительства о развитии нац. системы коммуникаций упоминалось о возведении нового терминала в аэропорту Стамбула, о начале строительства там третьей взлетно-посадочной полосы и об открытии нового воздушного терминала в Анталии.

Возведение межд. терминала в а/п Трабзона пл. 11 тыс.кв.м. обошлось 12 млн.долл. Комплекс может обслуживать 1,5 млн.пассажиров в год.

УЗБЕКИСТАН

Транспорт

Перевозка грузов. Всеми видами транспорта республики в 2000г. перевезено 795,1 млн.т грузов, что на 1% ниже уровня 1999г. Грузооборот за этот период составил 55 млрд.т.-км. и увеличился на 22,3%.

Наибольший удельный вес в отправлениях грузов по республике занимает автотранспорт (87%). На долю перевозок другими видами транспорта приходится 13%.

Изменение структуры перевозок грузов по видам транспорта приводится ниже:

В структуре грузооборота основная часть приходится на долю трубопроводного транспорта — 55,8% и ж/д — 28%, что связано с большей дальностью перевозки грузов этими видами транспорта, чем автомобильным.

Объемы перевозок грузов и грузооборот по видам транспорта

	2000г.	в % к 1999г.
Общий объем продукции	1908,6	106,4
Отправлено грузов, млн. т.....	795,1	99
- ж/д транспортом	42,4	102,4
- автомобильным	691,4	96,1
- трубопроводным	61,3	146,3
- воздушным, тыс. т.....	15,2	95,7
Грузооборот, млрд. т-км.....	55	122,3
- ж/д.....	15,4	111
- автомобильного.....	8,8	96,6
- трубопроводного	30,7	140,3
- воздушного, млн. т.-км.	120,1	92,8

Перевозки грузов магистральным ж/д транспортом в 2000г. возросли против уровня 1999г. на 2,4% и составили 42,4 млн.т.

Перевозка пассажиров. Наибольший удельный вес в перевозках пассажиров приходится на автотранспорт, составивший 90,9% (3,2 млрд.чел.). В структуре пассажирооборота на его долю приходится 75% (23 млрд.пасс.-км.). В 2000г. автотранспортом республики перевезено на 3,2% больше пассажиров, чем в 1999г.

Пассажирооборот автомобильного транспорта частных перевозчиков составил за 2000г. 10,1 млрд. пасс.-км. и на 25,2% превысил уровень 1999г.

Перевозки пассажиров и пассажирооборот по видам транспорта

	2000г.	в % к 1999г.
Общий объем продукции	1908,6	106,4
Перевезено пассажиров, млн. чел.....	3570,5	102,8
- ж/д транспортом	14,5	109,1
- автомобильным	3246	103,2
- воздушным	1,5	100,6
- гор. электрическим	308,5	98,9
Пассажирооборот, млрд. пасс.-км.....	30,7	104,9
- ж/д транспортом	2,2	113,3
- автомобильного.....	23	103,5
- воздушного	3,9	111,2
- гор. электрического	1,6	100,9

В 2000г. на ж/д транспорте отмечено увеличение отправления пассажиров на 9,1%. Пассажирооборот ж/д транспорта возрос на 13,3% и составил 2,2 млрд. пасс.-км.

Предприятиями воздушного транспорта перевезено 1,5 млн. пассажиров, что на 0,6% больше, чем за 1999г. Пассажирооборот увеличился на 11,2% и составил 3,9 млрд. пасс.-км.

На 4,7% снизились против уровня 1999г. перевозки пассажиров трамвайно — троллейбусным транспортом и составили 182,8 млн. пассажиров, перевозки пассажиров метрополитеном возросли на 4,7% и достигли 125,7 млн. чел.

УКРАИНА

Судостроение

Современный судостроит. комплекс У. располагает значит. производственными мощностями, серьезным научно-тех. потенциалом, квалифицированными кадрами и возможностью производить одновременно как гражд. морские и речные суда различных классов, так и большинство типов кораблей для ВМС. Ситуация в судостроит. отрасли У., на которую в бывшем СССР приходилось около четверти всех произведенных судов, характеризуется наличием убыточных контрактов, заключенных в начале 90 гг. по фиксированным ценам.

«Судостроит. завод Океан», «Судостроит. завод им. 61 коммунара» (оба г. Николаев), «Херсонский судостроит. завод» и «Черноморсудопроект» загружены только на 30%. В 1998г. было реализовано судов на 167 млн.грн., что на 117% больше показателя 1997г., но на 18% меньше показателя 1996г. По информации Lloyd's Register of Shipping, в мировом производстве судов доля У. по общему тоннажу составляла в 1996г. 0,7%, что соответствовало уровню таких стран, как Нидерланды (0,9%), Хорватия и Бразилия (обе по 0,7%). В 1997-98гг. этот показатель уменьшился до 0,3%, приблизившись к показателям России (0,3%).

90% судостроит. продукции изготавливается по иностр. заказам. Важнейшее место в структуре экспорта занимают танкеры, доля которых в общем объеме поставленных на экспорт за 1995-98г. судов составила 58% в стоимостном исчислении и 27% в количественном. На рыбопромысловые траулеры приходилось в этот же период, соответственно, 6% и 25%, на рефрижераторы — 13% и 14%.

Крупнейшим заказчиком укр. судов является Греция, на которую приходится 16,3% совокупного водоизмещения мирового торгового флота. В 1995-98гг. на Грецию пришлось 47% общей стоимости реализованных на экспорт судов. Вторым крупным иностр. покупателем является Россия — 30%. Далее следуют Дания (4,3%), Либерия (3,8%) и Нидерланды (3,6%). Также среди покупателей украинских судов были ОАЭ, Панама, Филиппины, США, Корея, Вьетнам, Болгария, Норвегия и Швейцария. В 1998г. объем укр. экспорта судов увеличился с 67,7 млн.долл. в 1997г. до 141,2 млн.долл., при этом не достигнув показателей 1995-96гг. (186 и 198 млн.долл. соответственно).

Причины данного явления заключаются в невозможности укр. судостроителей выполнять действующие контракты в оговоренный срок, что обуславливается наличием целого комплекса фин.-эконом. проблем. К таковым следует отнести привлечение дорогих кредитных ресурсов в условиях отсутствия у предприятий собственных оборотных средств, прекращение финансирования отрасли государством, отсутствие системы финансирования предприятий с длительным циклом производства, значит. рост на энергоносители и комплектующие, отсутствие налоговых льгот и системы гос. экспортного кредитования, изношенность основных производственных фондов, сложности с внедрением ресурсосберегающих технологий и необходимость содержания соц. сферы.

На момент распада СССР наилучшее тех. оснащение имели верфи. У. имеет собственное металлургическое производство, которое полностью удовлетворяет требованиям судостроителей по ассортименту и качеству. Однако около 80% комплектующих изделий поступает из России и других стран. Так, У. импортирует из России прокат и профили, титановые заготовки, слоистый пластик, бакелизованную фанеру.

Эксперты высказывают мнение о необходимости не только усиления маркетинговой деятельности укр. судостроителей, но и переориентации их на внутренние поставки комплектующих, что приведет к снижению себестоимости продукции и росту экспортных возможностей отрасли. Подобная переориентация возможна при незначит. объемах капиталовложения, учитывая наличие в У. собственных машиностроительных предприятий.

УРУГВАЙ

Транспорт-2000

Стоимость услуг, предоставленных транспортом и связью в 2000г., выросла на 2,4% по сравнению с 1999г., и составила 1,83 млрд.долл. или 8,7% от ВВП Уругвая против 1,789 млрд.долл. 8,9% от ВВП в 1999г.

Транспортная инфраструктура Уругвая является особым предметом внимания правительства страны. В соответствии с расширяющимися связями Уругвая с др. странами, особенно со странами-членами Меркосур, правительство уделяет внимание развитию сети автомобильных дорог, реконструкции существующих и строительству новых портов, а также развитию современных средств связи. В последнее время большее внимание стало уделяться ж/д и авиаперевозкам, а также развитию городского транспорта.

Самый распространенный транспорт в Уругвае — автомобильный. В стране имеется 4,2 тыс.автобусов, 49,7 тыс.ед. грузовых автомобилей, 49,3 тыс.ед. пассажирских такси. Всего на автотранспорте Уругвая работают 68,5 тыс. рабочих и служащих, из которых 16,3 тыс.чел. заняты пассажирскими перевозками, а 52,2 тыс.чел. — грузовыми. Автотранспорт страны перевозит 2,3 млн.т. грузов, большая часть которых являются внешнеторг. и транспортируются мощными грузовыми трейлерами (10 тыс.ед.) в соседние страны-члены Меркосур.

В последние годы автотранспорт У. резко сократил межд. перевозки грузов с соседними странами вследствие более высоких тарифов на обслуживание, что снижает конкурентоспособность уругвайских фирм. Участие Уругвая в двухсторонних перевозках грузов с Парагваем сократилось с 75% до 20%, с Чили с 70% до 40%, с Аргентиной с 80% до 50% и с Бразилией с 70% до 30%. Если в 1997г. уругвайские грузовики перевозили 520 тыс.т. грузов, то в 1998г. уже 447 тыс.т., в 1999г. — 402 тыс.т. и в 2000г. 390 тыс.т.

На Бразилию приходится более 60% всех грузовых автоперевозок (1,2 млн.т. грузов), на Аргентину — 38% (0,88 млн.т.), на Чили и Парагвай по 1% (0,006 млн.т.). Количество пассажиров, перевозимых автотранспортом У. за год, составляет 500-525 млн.чел.

Одним из главных направлений работы министерства транспорта Уругвая стало строительство новых и поддержание в должном порядке существующих автомагистралей. Общая протяженность дорог в стране составляет 65 тыс.км., из которых 35 тыс.км. с асфальтовым покрытием, что ставит Уругвай на одно из первых мест в мире по количеству асфальтированных дорог на душу населения.

Система нац. автомобильных дорог Уругвая, находящаяся под управлением минтранса, имеет протяженность 8,77 тыс.км. и 750 мостов общей стоимостью 2,1 млрд.долл. Ежегодно эта система требует 120 млн.долл. инвестиций на поддержание нормальных условий эксплуатации дорог. Система сельских дорог в Уругвае находится под общим управлением и обслуживанием муниципалитетов департаментов Уругвая, за исключением 9 тыс.км. дорог, обслуживаемых минтранса, которое выделяет для этих целей 11 млн.долл. ежегодно.

Протяженность т.н. межд. (2,346 км.) автомобильных дорог в Уругвае составляет 27% от общей протяженности нац. дорог страны. Из них дороги с битумным покрытием составляют 11,45%, с асфальтовым и бетонным покрытием – 89,5%.

В соответствии с новым пятилетним планом 2000–01гг. правительство Уругвая утвердило план по реконструкции существующих и строительству новых межд. магистралей для перевозки по ним внешнеторг. грузов в др. страны Меркосур и выделило для этих целей минтранс 140 млн.долл. в 2000г., 170 млн.долл. на 2001г. и по 190 млн.долл. на 2002–04гг., всего 900 млн.долл., из которых 630 млн.долл. выделяется на инфраструктуру автомобильного транспорта: на севере страны (пров. Рио-Негро), реконструкция дорог 30, 31, 4, 6 и 26; асфальтирование дорог в провинции Канелонес (11, 43, 7); реконструкция мостов (25 млн.долл.).

Состояние дел в ж/д транспорте Уругвая полностью зависит от гос. инвестиций, т.к. этот вид транспорта убыточен. За 1995–99гг. государство направило на развитие ж/д транспорта 95 млн.долл. или по 18 млн.долл. ежегодно. При этом отдача отрасли составляла ежегодно 7 млн.долл. за счет грузовых перевозок. Главной причиной такого положения является крайне запущенное состояние отрасли. Из 3 тыс.км. имеющихся ж/д путей используются только 1,9 тыс.км., причем многие участки пути эксплуатируются с большими ограничениями по скорости и нагрузке на ось.

Объем перевозимых ж/д транспортом грузов в 2000г. составил 1,42 тыс.т. и несколько снизился по сравнению с результатом, достигнутым в 1999г. (1,5 млн.т.).

В окт. 2000г. минтранс одобрил совместно с Госкомитетом по планированию и исполнению бюджета пролонгацию субсидий государства для Администрации железных дорог Уругвая (АФЕ) еще на 10 лет в 20 млн.долл. ежегодно. Эти средства выделяются на проведение структурной реформы предприятия (с этой целью АФЕ разработала 5 проектов), модернизации существующих ж/д путей и платежей банку «Броу» за поставленные Россией ж/д рельсы в счет долга бывшего СССР Уругваю. Правительство настаивает на расширении участия частного сектора в планируемой модернизации существующей ж/д инфраструктуры. Участие частного сектора в этой работе может расширить выделяемые правительством инвестиции для ж/д транспорта в 100 млн.долл. до 130 млн.долл.

В последние годы основными грузами, перевозимыми ж/д транспортом Уругвая, стали: рис, древесина, цемент и нефтяные продукты.

Перевозка древесины ж/д транспортом в Уругвае составляет 10% всего объема перевозимых грузов. АФЕ планирует довести перевозку древесины к концу 2004г. до 8 млн.т. в год (40% перевозимых грузов) и с этой целью начинает подготовку к межд. торгам по реорганизации ж/д инфраструктуры на всех участках, где находятся лесные массивы и порты, откуда вывозится древесина на экспорт. Это составляет 60% всей ж/д инфраструктуры (1900 км.) Уругвая. Дополнительно планируется построить еще 300 км. подъездных ж/д путей в портах. Половину средств для всей программы предоставляет ВБ.

Реорганизация ж/д инфраструктуры Уругвая предусматривает замену ж/д путей (рельс, шпал) и укрепление насыпей на всех используемых участ-

ках, особенно на центр. направлении Монтевидео-Ривера, с целью достичь макс. скорости прохождения составов до 60 км/час вместо 14 км/час. Для ж/д линии Монтевидео-Ривера правительство выделяет целенаправленно 56 млн.долл., т.к. эта линия становится центр. для осуществления 2 важного проекта реконструкции ж/д инфраструктуры: расширение объемов контейнерных перевозок по железной дороге между портами Монтевидео (Уругвай) и Сан-Пауло (Бразилия). В 2000г. дочерняя фирма АФЕ Repremar подписала соглашение с браз. ж/д компанией ALL о перевозке контейнеров и уже дважды до конца года осуществила их перевозку, несмотря на различие уругвайской и бразильской ж/д колеи. АФЕ планирует получать доход от перевозки контейнеров до 1,3 млн.долл. ежегодно. АФЕ прорабатывает также вопросы согласования таких перевозок грузов и с аргентинскими ж/д компаниями.

Планировавшаяся на 2000г. реорганизация и демонаполизация АФЕ была перенесена на 2001г.

Несмотря на продолжающийся в Уругвае эконом. спад, в 2000г. повысилась на 20%, по сравнению с итогами пред.г., переработка ген. грузов в порту Монтевидео. Если в 1999г. в порту Монтевидео было обработано 4,23 млн.т. грузов, то в 2000г. эта цифра составила 5,07 млн.т. Рост переработки ген. грузов в 2000г. связан с увеличением их транзита через порт Монтевидео в др. страны региона.

Одновременно с ростом переработки ген. грузов в 2000г. в порту Монтевидео увеличилось на 14% и количество обрабатываемых контейнеров (на базе 20-футовых). Если в 1999г. их количество составляло 250227 шт., то в 2000г. оно выросло до 285 тыс.шт., т.е. выше рекорда, установленного в 1998г. (265.892 шт.).

В последние годы правительство Уругвая прилагает большие усилия для превращения порта Монтевидео в основной порт Меркосур на атлантическом побережье. Для осуществления этой цели в Уругвае были приняты законы, разрешающие приватизацию портового хозяйства, большее участие частного капитала в модернизации портов, снижение расходов за счет сокращения обслуживающего персонала, тарифов за переработку ген. грузов и ряда др. мероприятий.

На текущую пятилетку Нац. Администрацией портов Уругвая (АНП) выделено правительством более 100 млн.долл. на строительство причала для древесины в порту Монтевидео и реактивизацию порта Нуэва Пальмира. С помощью частного сектора планируется также строительство нового причала для контейнеров в порту Монтевидео и участие японского капитала в реконструкции порта Нуэва Пальмира.

Транспорт-1999

Стоимость услуг, предоставленных транспортом и связью в 1999г., выросла на 3,46% и составила 1849,9 млн.долл. или 8% от ВВП (1788 млн.долл. или 8% от ВВП в 1998г.). Транспорт и строительство оказались единственными отраслями экономики Уругвая, имеющими положительные темпы роста в 1999г.

На Бразилию приходится более 60% всех грузовых автоперевозок (1,2 млн.т. грузов), на Аргентину – 38% (0,88 млн.т.), на Чили и Парагвай по 1% (0,06 млн.т.). Количество пассажиров, перевозимых

мых автотранспортом Уругвая за год. составляет в последние годы 500-525 млн.чел.

Одним из главных направлений работы минтранспорта стало строительство новых и поддержание в должном порядке существующих автомагистралей. Общая протяженность автодорог в стране составляет 65 тыс.км., из которых 35 тыс.км. с асфальтовым покрытием, что ставит Уругвай на **одно из первых мест в мире по количеству асфальтированных дорог на душу населения.**

Правительство еще в 1996г. утвердило план по реконструкции существующих и строительству новых стратегических автомагистралей для транзита по ним экспортно-импортных грузов в другие страны Меркосур и выделило для этих целей 450 млн.долл. Вышеуказанный план предусматривает работу по пяти основным направлениям сети автомагистралей Уругвая.

– Монтевидео-Колония (1 нац. автодорога), соединяющая столицы Уругвая и Аргентины через намеченный к строительству мост через р.Ла Плата.

– Монтевидео-Чуи (9 нац. дорога), соединяющая столицу Уругвая с юго-восточной границей с Бразилией, которая будет предназначена главным образом для туристических целей.

– Монтевидео-Ривера (5 нац. дорога), соединяющая столицу Уругвая с южной границей Бразилии, которая вместе с ж/д линией будет использоваться для перевозки внешнеторговых грузов между двумя странами.

– Монтевидео-Рио Негро (8 и 18 нац. дороги), для грузоперевозок.

– Монтевидео-Фрай Бентос (1 и 2 нац. дороги), соединяющая столицу Уругвая и границу с Аргентиной, через реку Уругвай.

В течение 5 лет минтранспорта инвестировало на развитие автодорожной сети страны (включая реконструкцию автомагистралей Меркосур) 559,2 млн.долл., в т.ч.: на строительство новых участков – 56,7 млн.долл.; на реконструкцию автодорог – 105,25 млн.долл.; на строительство и реконструкцию мостов – 33,4 млн.долл.; на оборудование дорог системами безопасности движения – 17,1 млн.долл.; на строительство дорог на условиях долгосрочной концессии – 84,6 млн.долл.; на закупку оборудования для тех. оснащения дорог – 15,1 млн.долл.; на организацию эксплуатационных бригад – 10 млн.долл.; на развитие провинциальных дорог – 17 млн.долл.; на управленческий аппарат – 73,6 млн.долл.; на обустройство и ремонт сети местных автодорог – 46,3 млн.долл.

Правительство впервые отменило гос. монополию при строительстве автодорог, позволив минтранспорта привлечь частный капитал к торгам на строительство дорог на условиях сдачи их в долгосрочную концессию. Именно таким образом была построена **скоростная автомагистраль Монтевидео-Пунта дель Эсте**, а также ряд участков 1 нац. дороги, соединяющей гг.Монтевидео и Колонию.

В 2000г. минтранспорта страны планировало расширить участие частного капитала в модернизации автодорог, предлагая работы по реконструкции и техническому обеспечению дорог в обмен на их передачу в платное использование.

Минтранспорта стимулировало организацию на автодорогах страны небольших эксплуатационных частных бригад, занимающихся их обслуживанием и мелким ремонтом. В основном эти бри-

гады организованы из бывших работников министерства, уволенных по сокращению штатов. За прошедшую пятилетку было приведено в нормальное состояние порядка 8,6 тыс.км. дорог, реконструировано и построено 57 мостов, в т.ч. в гг. Пан де Асукао и Хосе Игнасио. Министерство оказало помощь департаментам страны в реконструкции ряда важных муниципальных дорог. В последние годы **на развитие и реконструкцию автомобильных дорог правительство ежегодно выделяло по 200 млн.долл.**

Состояние дел в ж/д транспорте полностью зависит от гос. инвестиций, т.к. этот вид транспорта убыточен. За 1995-99гг. государство направило на развитие ж/д транспорта 95 млн.долл. или по 18 млн.долл. ежегодно. При этом отдача отрасли, за счет главным образом транспортировки груза, составляет 7 млн.долл. в год. Главной причиной такого положения является крайне запущенное состояние отрасли. Из 3 тыс.км. имеющихся ж/д путей используются только 2 тыс.км., причем многие участки пути эксплуатируются с большими ограничениями по скорости и нагрузке на ось. Серьезным стимулом к развитию ж/д транспорта явилось создание Меркосур, предусматривающего в т.ч. формирование совместных транспортных артерий. Однако наиболее важное значение для развития отрасли имело решение правительства о расширении экспорта леса и зерна. Объем перевозимых ж/д транспортом грузов в 1999г. достиг 1,5 тыс.т., что на 7% превышает уровень 1998г.

Решение правительства Уругвая продолжать модернизацию ж/д транспорта связано, как с возможностью увеличения объема перевозок грузов до 4 млн.т., так и с созданием совместной с Бразилией линии перевозки контейнеров от порта Монтевидео до порта Сан-Пауло. Для этого предусматривается:

– вложение в отрасль доп. инвестиций в 130 млн.долл.;

– реорганизация Нац. Администрации железных дорог Уругвая (АФЕ) на несколько самостоятельных автономных предприятий. Одно из них, т.н. «оперативное», будет заниматься эксплуатацией и обслуживанием железных дорог, другое, т.н. «коммерческое», – контрактацией и перевозкой грузов. При этом в рамках минтранспорта планируется сохранить департамент, регулирующий вопросы развития отрасли;

– сокращение наполовину служащих АФЕ (1700 чел. на конец 1999г.);

С целью дальнейшей демонополизации АФЕ новое правительство страны планирует разрешить частным компаниям, в т.ч. иностранным, брать в концессию ж/д линии, как это уже делается с автодорогами Уругвая.

Экономический спад 1999г. негативно отразился на грузообороте основных портов страны. Если в 1998г. через порт Монтевидео прошло 1884 грузовых судов, то в 1999г. их количество сократилось до 1618, что привело к снижению объемов грузов на 9%. Также на 9% снизилось и количество обрабатываемых в порту Монтевидео контейнеров (162 тыс.шт.).

В последние годы правительство прилагало большие усилия для превращения порта Монтевидео в основной порт Меркосур. Для осуществления этой цели были приняты законы, разрешающие приватизацию портового хозяйства, боль-

шее участие частного капитала в модернизации порта, а также снижение расходов за счет сокращения обслуживающего персонала Нац. Администрации портов Уругвая (ANP).

Рынок авиатранспорта Уругвая до 1995г. монополично контролировался гос. авиакомпанией «Плуна», которая затем была приватизирована. В настоящее время 51% акций принадлежат бразильской авиакомпании «Вариг», а 49% – уругвайскому государству. Если до приватизации «Плуна» постоянно дотировалась из гос. бюджета страны в 15-16 млн.долл., то в 1999г. впервые свела свой баланс с прибылью. В 2000г. новое правительство Уругвая планирует полностью передать авиационный транспорт страны частным авиакомпаниям.

Приватизация межд. аэропорта Монтевидео. В эконом. блок правит. программы нового президента Уругвая Х.Батлье включен проект строительства нового столичного аэропорта, отвечающего современным межд. авиатребованиям. Расширение и модернизация существующего с 1960г. аэропорта «Карраско» планируется осуществлению путем его передачи в концессию частным фирмам на конкурсной основе на 20 лет с возможностью доп. 5-летнего продления.

Гос. межведомственная комиссия в составе представителей Главного управления авиационной инфраструктуры ВВС, минтранспорта и гос. строительства, центра по бюджету и планированию, секретариата президента Уругвая, минтуризма и МИД выработала правила приватизационного аукциона и орг.-тех. параметры строительства и управления аэропортом будущим концессионером.

В соответствии с условиями конкурса, заинтересованные частные фирмы должны были представить в спец. созданную комиссию по проведению аукциона проекты строительства нового главного здания аэропорта, прейскурант тарифов за предполагаемые аэропортовые услуги, строительные сметы, ТЭО, а также предложения по размеру ежегодной концессионной платы.

Государство определило макс. сроки строительства по каждому объекту нового аэропорта (здание пожарной охраны – 3,5г., грузовой терминал – 4г., пассажирский терминал, взлетно-посадочная полоса и пункт диспетчерских служб управления – 5 лет). По расчетам гос. комиссии, ориентировочный размер инвестиций фирмой-победителем аукциона должен составить 160-170 млн.долл., из которых только 60 млн.долл. на модернизацию взлетно-посадочных сооружений.

Одними из основных условий реконструкции межд. аэропорта является значит. увеличение его пропускной способности (возможность одновременного обслуживания до 17 самолетов) и повышение годового пассажирооборота. При этом проектом предусматривается возможность приема крупных лайнеров.

Согласно условиям данной концессии, фирма-победитель получит право на доходы от предоставления всего комплекса услуг по диспетчерскому управлению авиалайнерами в подконтрольной воздушной зоне, разгрузочно-погрузочных работ, а также на прибыль от сдачи в аренду магазинов свободной торговли в залах прилета и отлета, помещений под коммерческие офисы и площадей в грузовом терминале.

Первоначально свое желание участвовать в конкурсе изъявили 9 межд. фирм. После предва-

рит. переговоров и консультаций гос. конкурсная комиссия приняла к рассмотрению эконом. проекты трех консорциумов: Consorcio Montevideo Servicios Aeroportuarios (50% участия мексиканцев, 10% – канадцев и 40% – уругвайских юр. лиц); Consorcio Uruguay o-Espanol Carrasco (95% испанского капитала, 5% – уругвайского); Consorcio Aeroportuos del Mercosur (55% – франц. фирмы, 30% – уругвайские, 15% – японские).

По условиям проведения аукциона, отборочная комиссия должна передать свои заключения по проектам каждого из участников в Счетную Палату, которая внесет их на рассмотрение правительства, выносящего окончат. решение по кандидатуре концессионера.

С весны 2000г. все документы оставшихся трех участников анализируются специалистами Счетной Палаты. В предварит. плане преимущество имеет Consorcio Montevideo Servicios Aeroportuarios, выразивший готовность уплачивать наибольший размер годовой концессионной платы. Вместе с тем, оставшиеся претенденты развернули активную кампанию по дискредитации проекта лидирующего консорциума. В противостояние вовлекаются профсоюзы аэропортовых служб. В частности, с резкой критикой правит. идеи приватизации крупнейшего в стране транспортного узла выступила Авиационная Торговая палата Уругвая (профсоюз действующих в стране авиакомпаний), полагающая, что монопольные права частного концессионера на установление всего комплекса аэропортовых тарифов приведут к их неоправданному повышению в ущерб перевозчикам.

О новой системе идентификации транспортных средств. Правила дорожного движения и существующая в Уругвае система учета и регистрации транспортных средств отличается значительной децентрализацией. Система идентификации автомобилей не унифицирована. Несмотря на отсутствие фед. гос. устройства, каждый из 19 департаментов (адм.-тер. единиц) страны, на основе собственной нормативной базы в этой сфере ведет независимый учет и регистрацию автомобилей, а также применяет свой порядок идентификации (в каждом департаменте выдаются отличные от других номерные знаки). Многообразие применяемых классификационных признаков и отсутствие единого банка данных на автотранспорт серьезно осложняют контрольные меры дорожной полиции и муниципальных транспортных инспекций, а также создают неудобства при реализации фискальных мер и при распределении средств от штрафов. Из-за массовых подделок номерных знаков следственные органы не в состоянии эффективно проводить розыскные мероприятия по угнанным машинам, в т.ч. при их нелегальной переправке за границу.

В столице Уругвая г.Монтевидео в 1998г. количество автомобилей увеличилось на 11%, главным образом, за счет современных легковых моделей индивидуальных владельцев. На 2000г. в городе зарегистрировано 350 тыс. транспортных средств при 1,5 млн. жителей. Возможности шестизначной системы идентификации исчерпаны (в 1999г. в месяц в среднем выдавалось 1800 номерных знаков).

В целях унификации и централизации учетно-регистрационной системы автотранспорта всей

страны власти Уругвая приняли решение о поэтапном переходе на буквенно-цифровую систему классификации номерных знаков (3 буквы и 4 цифры). Программа начала реализовываться с сент. 1999г., при этом запланировано было к 2000г. выдать порядка 40 тыс. новых знаков.

Вводимая система во многом заимствована из аналогичных европейских проектов и разрабатывалась при участии специалистов из Германии и Швеции. Главной ее особенностью является надежная защищенность номеров автомобилей от подделок. В частности, номерной знак теперь имеет 4 антифальсификационных элемента: голограмму в виде герба столицы департамента; спец. цветную наклейку муниципалитета; лазерную гравировку установочных данных автомобиля (фабричную маркировку шасси, кузова и т.д.); особый шрифт начертания цифровых и буквенных символов, применяемый в странах ЕС для уменьшения возможностей подделки номеров заводскими способами. Для улучшения видимости знаки покрываются рефлективными спецкрасителями.

Переход на новую систему будет сопровождаться созданием единого компьютерного банка данных на все автотранспортные средства в Уругвае. На переходном этапе новые номера будут выдаваться только при первичной регистрации машины, а также при смене владельцев и в случаях обмена номеров в связи с их утратой или кражей.

Предусматривается сохранить практику присвоения особых номеров различным категориям офиц. и спец. транспорта. Так, свои буквенную аббревиатуру и цвет будут иметь номера машин, обслуживающих гос. органы, муниципалитеты, посольства, консульства, представительства межд. организаций, турфирмы, обществ. транспорт, такси, скорая помощь, а также частные автомобили, управляемые врачами, инвалидами и др. (всего **21 категория**).

Финляндия

Транспорт

Индустрия Ф. и, прежде всего, ее основные отрасли, такие, как лесоперерабат., производство бумаги, металлургия – нуждаются в интенсивных и сравнительно тяжеловесных перевозках сырьевых материалов и готовой продукции. По объемам грузооборота в пересчете на 1 жителя (4600 т.км.) Ф. занимает ведущее место среди стран ЕС.

Транспортный комплекс Ф. значит. зависит от внеш. торговли, благодаря транзитному положению страны в перевозках грузов и пассажиров между Востоком и Западом. Кроме того, финляндско-рос. граница является границей ЕС и России, при пересечении которой осуществляется только одна тамож. процедура.

С учетом особенностей географического положения Ф., больших расстояний, относительно малой интенсивности транспортных потоков по сравнению с др. европейскими странами, а также значит. затрат на строительство и обслуживание транспортных магистралей и др. объектов инфраструктуры в условиях холодного климата, доля транспортных расходов в стоимости финского экспортного продукта составляет 10%.

На долю транспортного комплекса приходится 6% ВВП страны, 15% потребляемой энергии и бо-

лее 40% общего потребления нефтепродуктов. Транспортные предприятия обеспечивают работой более 120 тыс.чел.

Перевозки грузов и пассажиров. Внутр. грузовые перевозки в Ф. в тонно-км. (ткм) составляют 39 млрд.ткм в год, из которых 26,4 млрд.ткм приходится на автотранспорт, 9,9 млрд.ткм – на ж/д транспорт и свыше 3,2 млрд.ткм – на водный транспорт, включая лесосплав.

Количество грузов, перевозимых автомобильным, ж/д и водным видами транспорта, составляет свыше 430 млн.т. в год. На долю автотранспорта приходится 88% грузов, на перевозки по железной дороге – 9%, на перевозки водным транспортом – 3%. В товарной структуре перевозимых грузов более 32% составляют древесина, бумажно-картонная продукция и мебель, 16% – продукты питания, 10% – насыпные грузы.

Объем пассажирских перевозок в Ф. в пассажиро-км (пас-км) составляет 66 млрд.пас-км в год и вырастет по оценкам экспертов к 2020г. на 30%.

Распределение долей рынка пассажирских перевозок по видам транспорта практически совпадает с соотношением, сложившимся в ЕС: автомобильный – 93%, ж/д – 5%, воздушный – 1,8%, водный – 0,1%.

Автотранспортом в Ф. ежегодно перевозится 380 млн.т. грузов. В стране зарегистрировано 60 тыс.ед. грузовых автотранспортных средств, из которых более 27 тыс.ед. принадлежит фирмам, специализирующимся на грузоперевозках и выполняющим 90% общего объема внутр. автоперевозок грузов.

В Ф. насчитывается более 12,6 тыс. автотранспортных компаний, из которых большая часть располагает в среднем 1 транспортным средством, и лишь 10 фирм имеют свыше 100 ед. техники. 3000 финских компаний и в общей сложности 13000 грузовых автомобилей имели **разрешения на межд. перевозки (ЕС-лицензии)**. Из числа этих машин примерно 500 осуществляло перевозки в/из Россию и Вост. Европу, 900 – по континентальной Европе и 600 были задействованы в перевозках по Скандинавии.

Грузовыми автомашинами перевезено 6 млн.т. грузов в межд. транспортировках. Из этого объема – 55% приходилось на экспорт и 45% на импорт. Наиболее значимыми межд. направлениями перевозок были такие страны, как Россия, Швеция, Норвегия, Германия, Дания и Эстония.

Ж/д транспортом в Ф. ежегодно перевозится 40 млн.т. грузов, из которых 23,6 млн.т. (60%) приходится на внутр. перевозки, 13 млн.т. (32%) – перевозки в Россию и др. страны СНГ, 2,9 млн.т. (7%) – транзитные перевозки, 1,2 млн.т. (3%) – перевозки на Запад.

Распределение ж/д перевозок грузов в целом по группам продукции: 35,8% – деревообработ. 22,9% – нефтехим.; 20,9% – металлообработ. 19,9% – целлюлозно-бумажная; 0,5% – пр.

Межд. ж/д грузовые перевозки подразделяются след. образом: экспорт и импорт в вост. направлении – 75,8%; транзитные перевозки – 17,2%; экспорт и импорт в зап. направлении – 7%.

Объем ежегодных пассажирских перевозок на пригородных маршрутах и поездах дальнего следования составляет 50 млн.чел.

Ж/д перевозки осуществляются транспортными предприятиями АО «ВР Групп» с годовым обо-

ротом 6,7 млрд.фмк. В сферу деятельности АО «ВР Груп» входят грузовые и пассажирские перевозки, строительство и содержание путей, эксплуатация недвижимости, информ.-вычислительное обеспечение, ресторанное обслуживание, услуги связи.

Водным транспортом перевозится 12 млн.т. грузов в год, включая лесосплав. Кроме того, в финских портах ежегодно обрабатывается более 75 млн.т. или 2/3 всех внешнеторг. грузов.

Объем пассажиропотока на водном транспорте по внутр. водоемам Ф. составляет 4 млн.чел. в год. В межд. пассажирском сообщении с зарубежными странами, в т.ч., Швецией, Эстонией, Германией и Россией, объем перевозок составляет 16 млн.чел. в год.

Воздушным транспортом на внутр. авиалиниях ежегодно перевозится 2 млн.чел., а на межд. маршрутах свыше 6 млн.чел.

Крупнейшим авиаперевозчиком пассажиров и грузов является АО «Финнэйр» с годовым оборотом 3,5 млрд.фмк (500 млн.евро), из которых 25% образуются помимо авиаперевозок. Компания специализируется также на туристических услугах, ресторанном обслуживании, операциях с недвижимостью. Основной акционер — Финляндское государство, владеющее 58,4% акций. Другими владельцами акций являются страховые компании, фирмы и частные лица. Около 18% акций находится в собственности иностр. владельцев.

Транспортная инфраструктура. Эффективность работы транспортного комплекса Ф. во многом определяется состоянием и развитием транспортной инфраструктуры ж/д, автомобильного, водного и воздушного транспорта.

Общая протяженность гл. путей и веток железных дорог без подъездных путей в Ф. составляет более 5,9 тыс.км., из которых 35% электрифицировано. Ширина колеи совпадает с рос. и равна 1524 мм.

Локомотивный парк включает 760 ед. Подвижной состав оборудован системой оповещения, основанной на спутниковой технологии определения местонахождения.

Вагонный парк насчитывает 14600 ед., в т.ч. пассажирских вагонов 1000 ед., с количеством пассажирских мест — 62300, и грузовых — 13600 ед., общей грузоподъемностью свыше 565 тыс.т.

На ж/д транспорте за последние годы были сделаны значит. капвложения в подвижной состав для пассажирских перевозок, в частности, заказано **42 двухэтажных пассажирских вагона для поездов дальнего следования**; приобретено **35 рельсовых автобусов**; заказано 50 пригородных поездов и 20 электровозов нового поколения.

Общая протяженность автодорог общего пользования в Ф. составляет 78 тыс.км, из них с усовершенствованным покрытием — 50 тыс.км. (65%). На дорогах имеется 13676 мостов, 59 канатных паромных переправ и 4 авт. парома. Освещенных участков дорог — 8 тыс.км. Терминалов для автотранспорта насчитывается 123 ед.

Расходы на строительство, реконструкцию и содержание автодорог общего пользования в Ф. составляют ежегодно 400 млн.фмк. Автопарк включает: легковые машины — 2 млн.ед; грузовики, автофургоны и автобусы — 280 тыс.ед.

Для функционирования водного транспорта Ф. располагает разветвленной системой фарватеров, каналов и шлюзов, оснащенных современными

навигационными и предохранит. устройствами, обслуживаемых навигационными и лоцманскими службами и ледовой проводкой, сетью терминалов и портов, что в сочетании с деятельностью местных и иностр. транспортно-экспедиторских компаний позволяет обеспечивать на высоком уровне обслуживание морских и речных судов всех типов и классов. Общая протяженность фарватеров в морских территориях составляет 7700 км., а обозначенных для навигации внутр. водных путей — 6600 км.

Торг. флот насчитывает более 613 судов общим водоизмещением 1,674 млн. брутто тонн (брт), из которого на пассажирские автопаромы приходится 540 тыс.брт (33%), нефтеналивные суда — 430 тыс.брт (27%), сухогрузы — 350 тыс.брт (22%), суда штучного груза — 280тыс.брт (18%). Общий годовой прирост водоизмещения судов торг. флота составляет в среднем 4%.

В Ф. имеется 9 ледоколов, часть из которых на летнее время сдается в аренду, в т.ч. для работы с нефтедобывающими платформами в Сев. море.

Количество портов общего назначения, обслуживающих внеш. торговлю 27, что по количеству значит. меньше, чем в др. скандинавских странах (Дания — 70, Швеция и Норвегия — более 60).

В Ф. имеется 25 аэропортов, через которые осуществляется регулярное пассажирское авиасообщение. Наиболее загруженным является аэропорт Хельсинки-Вантаа, объем пассажиропотока на котором достигает 10 млн. чел. ежегодно. По уровню обслуживания и безопасности данный аэропорт признан межд. авиатранспортной ассоциацией IATA одним из лучших в мире. Крупнейшая в Ф. гос. авиакомпания «Финнэйр» имеет 55 современных воздушных судов, в т.ч. 8 аэробусов A320. Дополнительно компания планирует расширить свой парк 12 самолетами данного класса до конца 2003г.

Условия функционирования транспортного комплекса. В Ф. ж/д сеть, автомобильные дороги, порты и аэропорты и их базовая инфраструктура находятся в гос. или муниципальной собственности, а перевозчиками выступают гос. и частные компании, использующие ж/д, автомобильный, водный и воздушный виды транспорта на конкурентных началах.

В соответствии с планом «Стратегии управления и финансирования отрасли на 2000-03гг.», принятым минтранспорта и связи Ф. в 2000г., было предусмотрено выделение на цели совершенствования администрирования 7,46 млрд.фмк (1,25 млрд.евро), включая доп. средства на развитие транспортной инфраструктуры и повышения конкурентоспособности морского транспорта.

Условия функционирования нац. транспортной инфраструктуры Ф. и порядок использования транспортных средств для перевозки пассажиров и грузов по ее территории регулируются нац. законодательными и нормативными актами, согласованными с законодательством и директивами ЕС, учитывающими действующие межд. нормы и стандарты. Это касается юр. и тех. аспектов функционирования транспортного комплекса в границах ЕС и принципов построения взаимоотношений с третьими странами, в т.ч. с Россией, а также обеспечения мер безопасности движения и соблюдения требований по защите окружающей среды.

В рамках членства в ЕС Ф. активно проводит

линию на реализацию своей инициативы по концепции «Сев. измерения», в которой значит. место отводится транспортным проектам, в частности, совершенствованию транспортной инфраструктуры сев. регионов, рациональному использованию транспортных артерий, упрощению процедур пересечения границы, повышению безопасности движения, формированию информ. общества в регионе Балтийского моря, и интеграции разрозненных нац. транспортных систем в единую транспортную сеть Сев. Европы.

Ф. отводится значит. место в развитии транспортных коридоров в системе общеевропейских коммуникаций, важнейшим из которых являются: **«Сев. треугольник» и 9 коридор**, связывающий Хельсинки-Ст.Петербург-Москву, а также Евро-Арктический регион Баренцева моря.

В Ф. постоянно принимаются меры по совершенствованию системы управления транспортным комплексом.

С целью повышения эффективности работы ж/д транспорта в 1995г. Управление железных дорог было преобразовано в гос. коммерческое предприятие АО «ВР Груп», которому была передана часть гос. имущества, ранее находившегося в собственности Гос. железных дорог. При этом акционерный капитал полностью перешел во владение Финляндского государства.

В ходе акционирования ж/д сеть осталась во владении государства. Гос. интересы в управлении ж/д сетью представляет Центр управления путей (РНК), подчиняющийся минтранспорта и связи, который отвечает за содержание и развитие ж/д сети и за контроль за ж/д движением.

ЕС выступает за открытие железных дорог Ф. для конкуренции с целью оживления работы ж/д администраций и предприятий. До последнего времени Ф. использовала различные методы повышения эффективности ж/д перевозок, в т.ч., внедрение новой техники и технологий, запрет на наем работников, что позволило увеличить объем грузоперевозок на 25%, а объем пассажирских перевозок на 30%. Одновременно численность персонала сократилась на 30%.

Организацией работ по обеспечению эксплуатации, строительства и безопасности движения на автодорогах занимается Ведомство автодорог Ф. (FINNRA). В ведении Ведомства находятся дороги общего пользования стоимостью 90 млрд. ф.мк.

В 2001г. намечено было проведение реорганизации и разделения Ведомства на Дор. управление, действующее как гос. учреждение, и гос. Дор. коммерческое предприятие.

Последнее по окончании переходного периода 2005г. будет функционировать на конкурсной основе в первую очередь в области планирования дорог, строительства и их ремонта, а также в качестве производителя работ и услуг.

Ответственность за движение транспорта на дорогах общего пользования и ведение дорожного хозяйства будет передана организации под названием Дор. управление. Оно также будет являться заказчиком работ по ведению дорожных работ, а также будет заниматься организацией управления движением и обслуживанием участников движения.

На функционирование автомобильных грузоперевозок и формирование общих условий конкуренции в Финляндии, как и в целом в странах ЕС,

существенное влияние оказывают налоговая политика, условия доступа на рынок транспортных услуг, соц. условия работы персонала (время за рулем и время отдыха) и тех. требования к транспортным средствам.

В государствах-членах ЕС действуют единые положения, регламентирующие работу водителей межд. автомобильных грузоперевозок и распространяющиеся на нормы времени за рулем и на время отдыха, в т.ч., положение об унификации соц. законодательства дор. движения, а также положение о приборах регистрации дор. движения, предусматривающее контроль за соблюдением установленных инструкций посредством контрольного устройства, что ставит перевозчиков в странах ЕС в равное положение с точки зрения конкуренции.

Политика ЕС в области мореходства основывается на признании глобального рынка мореходства и различных условий и тенденций развития мореходства в государствах-членах ЕС. Основные цели политики заключаются в улучшении конкурентоспособности судоходных компаний Сообщества, расширении возможностей обеспечения рабочими местами граждан Сообщества, повышении безопасности в морском транспорте на территории Сообщества.

Формы поддержки могут предусматривать налоговые и соц. меры по улучшению конкурентоспособности, включающие снижение налогов на прибыль судовладельческих компаний, использование смешанных экипажей, инвестиции, региональные дотации, обучение.

Подготовлен проект гос. программы по оказанию поддержки морскому транспорту, повышению безопасности мореплавания и содействию предотвращению ущерба окружающей среде. Предлагаемые меры сводятся к снижению налога с тоннажа, повышению гос. дотаций по страховым платежам судовладельцев, право на использование иностр. рабочей силы. Общий объем ежегодной фин. помощи государства на эти цели возрастает и исчисляется в 120 млн. ф.мк. Отмечается негативная тенденция изменения регистрации торг. флота Ф. и перевод его на более выгодные условия работы «под флагом» др. стран ЕС. Этот процесс особенно усилился после внесения изменений в Морской кодекс Ф., облегчающий процедуру перерегистрации (без необходимости продажи судна).

Последние годы в Ф. отмечено усиление конкуренции как на внутр., так и на межд. авиалиниях. Иностр. компании увеличивают авиаперевозки на внутр. линиях, в то время как «Финнэйр» расширяет свою межд. сеть перевозок, гл. образом, в сообщении с Швецией.

АО «Финнэйр» принадлежит 96% рынка внутр. и 57% межд. пассажирских авиаперевозок Ф., а также две трети внутр. грузовых авиаперевозок.

Особенностью рынка межд. авиаперевозок является продолжающийся процесс объединения авиакомпаний. Принято решение о вступлении АО «Финнэйр» в альянс с авиакомпаниями «Америкэн Эйрлайнс», «Бритиш Эйрвэйс», «Кэнэдиэн Эйрлайнс», «Катэй Пасифик», «Иберия», «Квантас Флайтс».

Вместе с тем ЕС обратил внимание Ф. на несоответствие тарифов на внутр. и межд. пассажирские авиаперевозки и предложил повысить уровень тарифов на внутр. линиях до уровня тарифов

на межд. маршрутах. Тарифы на внутр. линиях составляют лишь 60% от уровня межд.

Логистика

Транспортные связи с Россией. Приоритеты транспортно-эконом. политики Ф. в отношении России заключаются в возможности создания в вост. направлении трех транспортных коридоров: Хельсинки-С.-Петербург-Москва (коридор 9 трансъевропейской транспортной сети); Оулу-Архангельск-Коми; Торнио-Кандалакша-Мурманск. Коридор 9, проходящий через рос.-финляндскую границу, относится к числу важнейших грузовых и пассажирских транспортных артерий между Зап. Европой и Россией, и является продолжением сев. транспортного коридора («Сев. дуга») между столицами стран Сев. Европы.

Финляндско-рос. граница, являясь одновременно вост. границей ЕС, предопределяет дальнейшую интернационализацию перевозок грузов и пассажиров через территорию Ф. Имеющийся эконом. потенциал, территориальная близость, традиц. двусторонние связи, в т.ч. в рамках регионального сотрудничества, **единая ж/д колея** создают благоприятные предпосылки для дальнейшего развития транспортных связей между двумя странами.

Развитие двусторонних торг.-эконом. связей между Россией и Ф. во многом определяется состоянием перевозок внешнеторг. грузов и транспортной инфраструктурой обеих стран, в первую очередь в сопредельных по границе и прилегающих к ним регионах.

В 2000г. объем перевозок грузов между Ф. и Россией основными видами транспорта (ж/д, автомобильным и морским), включая транзит, составил 23 млн.т., что практически совпадает с уровнем предыдущего года (23,05 млн.т.). Объем транзитных перевозок на указанных видах транспорта увеличился на 9% и составил 7,2 млн.т.

Как было отмечено, **ведущее место в обеспечении рос.-финляндских грузовых перевозок занимает ж/д транспорт.** Перевозки грузов по железной дороге между Финляндией и Россией осуществляются через основные пограничные переходы Вайниккала-Бусловская (85% всего грузопотока), Иматранкоски-Светогорск, Ниирала-Вяртсиля, Вартиус-Кивиярви.

По данным Статцентра Ф., в 2000г. объем грузовых ж/д перевозок между Ф. и Россией, включая транзит, составил 15,3 млн.т, из которых 95% грузов по физ. объему проследовало в Ф. и 5% — в Россию.

В общем объеме перевозимых грузов на двусторонние перевозки приходится 12,7 млн.т. (12,9 млн.т. в 1999г.), из которых импорт из России — 12,3 млн.т. (-2%) и экспорт в Россию — 0,4 млн.т. (-4%).

Объем транзитных ж/д перевозок составил 2,6 млн.т., из которого 2,4 млн.т. — транзит через Ф. на Запад и 0,2 млн.т. — транзит через Ф. на Восток.

На фоне снижения объемов перевозимых грузов в начале 2000г., перевозки грузов в контейнерах возрастали. При этом рос. и финские перевозчики придают важное значение расширению географии перевозок грузов в крупнотоннажных контейнерах по территории России и в др. страны, в т.ч., государства Балтии и СНГ, а также перевозкам грузов по Транссибирской магистрали по маршруту Вайниккала-Находка.

В 2000г. отмечен общий рост объемов перевозок грузов в контейнерах, который в этот период составил порядка 20 тыс. ед.

Дальнейший рост грузооборота между Россией и Финляндией связывается финской стороной с завершением строительства и пуском в эксплуатацию ж/д линии Ледозеро-Кочкома (Республика Карелия), что позволит Ф. в дальнейшем задействовать возможность ее сев. портов в Ботническом заливе для обработки внешнеторг. грузов и обеспечить транспортный коридор для грузового сообщения Зап. Европы через Ф. с Сев.-Зап. и Уральским регионами России.

Пассажирские ж/д перевозки между Ф. и Россией обеспечиваются ежедневными рейсами в обоих направлениях на маршруте Хельсинки-Москва поездом «Л.Толстой», а на маршруте Хельсинки-С.-Петербург — рос. поездом «Репин» и финским «Сибелиус». При этом соотношение пассажиропотоков на направлениях Хельсинки-Москва и Хельсинки-С.-Петербург составляет приблизительно 40:60 соответственно.

В 2000г. объем пассажирских ж/д перевозок между Финляндией и Россией составил 215 тыс. чел., что на 17% выше показателя предшествующего года, в т.ч., поездом «Л.Толстой» перевезено 82 тыс.чел. (+9%), поездом «Репин» — 45 тыс.чел. (+17%), поездом «Сибелиус» — 88 тыс.чел. (+25%).

В целях создания более благоприятных условий для пассажирских перевозок между двумя странами Управлением железных дорог Финляндии, МПС России и Октябрьской железной дорогой проводится работа по реализации проекта модернизации ж/д линии Хельсинки-госграница-С.-Петербург с возможным увеличением на ней в дальнейшем скорости движения пассажирских составов до 220 км./час.

Весомое место в перевозках внешнеторг. грузов между Россией и Ф. занимает автотранспорт, которым в течение года было перевезено 4,5 млн.т. грузов (из них 1,1 млн.т. в качестве транзита), что на 12,5% выше уровня предыдущего года.

По данным рос. статистики 26% грузов в весом выражении перевезено автотранспортными средствами рос. регистрации и 74% финской стороной.

На долю импортных грузов из России в Ф. в общем объеме автомобильных перевозок приходится 80%, в то время как финский экспорт составляет только 20%. Это связано со сложившейся в последние годы товарной структурой двустороннего товарооборота, в первую очередь рос. импорта, и сформировавшимися в 90гг. системами коммерческо-сбытовой деятельности в обеих странах. При этом доля участия рос. грузоперевозчиков в двустороннем грузовом автомобильном сообщении составляет 65-70%, а финских — 30-35%.

Основной транспортной магистралью в грузовом автомобильном сообщении между Россией и Финляндией являлась автомагистраль Турку-Хельсинки-С.-Петербург-Москва, входящая в транспортный коридор 9 трансъевропейской транспортной сети. Дор. службами обеих стран продолжалась работа по модернизации ее отдельных участков. При этом приоритетными проектами являлись строительство объездных дорог вокруг г.г.Выборг и С.-Петербург.

Строительство объездной дороги вокруг г.Выборга предполагает также осуществление ком-

плекса мер по безопасности движения и обустройству дороги современными средствами организации дорожного движения в соответствии с нормативами Европейского соглашения о межд. магистралях (СМА).

Разработано обоснование на строительство кольцевой дороги в обход С.-Петербурга. В настоящее время идет сооружение 20-км. участка дороги от ж/д станции «Горская» до Выборгского шоссе, а также автомобильной развязки на указанной станции.

Основной проблемой в продвижении указанных проектов является недостаточное финансирование. Строительство и финансирование проектов строительства объездных дорог вокруг г.г.Выборг и С.-Петербург осуществляется непосредственно рос. стороной.

Особое значение в перевозках внешнеторг. грузов придается водному транспорту. В 2000г. объем внешнеторг. грузоперевозок мортранспортом между Россией и Ф. составил, по данным Морской администрации Ф., 3 млн.т., что на 50% выше уровня предыдущего года. Из общего объема 2,9 млн.т. приходится на рос. экспорт, гл. образом уголь, кокс, древесное сырье и нефтепродукты, и 0,1 млн.т. — на рос. импорт, в первую очередь на готовую пром. продукцию и цемент.

Транзитные перевозки грузов через порты Ф. в/из России, по предварительным данным, составили 3,3 млн.т., что соответствует уровню предыдущего года. Свыше 85% грузов следующих транзитом в Россию отгружается из финских портов на грузовиках.

Важное значение для перевозок внешнеторг. грузов водным путем имеет Сайменский канал с развитой системой фарватеров, портов, причалов в увязке с хорошо налаженной ж/д сетью, портовым и складским хозяйством.

В 2000г. объем грузовых межд. перевозок по Сайменскому каналу составил 1,7 млн.т, что на 18% выше уровня пред. г. (1,5 млн.т.) и является 2 результатом за историю существования канала. Основную часть грузов, перевозимых по этой водной системе, как и в предыдущие годы, составляли уголь, кокс, нефтепродукты, лесоматериалы и целлюлозно-бумажная продукция.

Двусторонние пассажирские перевозки на круизных и прогулочных судах, в т.ч. по Сайменскому каналу, достигли в 2000г. объема в 240 тыс.чел.

Объем пассажирских авиаперевозок между Россией и Финляндией, по данным Управления гражд. авиации Финляндии, в 2000г. сократился на 8% по сравнению с предыдущим годом и составил около 89 тыс.чел. Из них 35 тыс. (-5,6%) пассажиров перевезено рейсами «Аэрофлота» и 54 тыс. (-10,2%) пассажиров рейсами «Финнэйр».

Предложенные в течение года суммарные провозные емкости двух авиакомпаний использовались менее, чем на 46%, что еще раз подтверждает необоснованность запросов авиакомпании «Финнэйр» на удвоение количества своих рейсов из Хельсинки в Москву и С.-Петербург.

Продолжена эксплуатация авиакомпанией «Финнэйр» трансполярной трассы «Сев. путь», проходящей через сев. регионы России и связывающей Зап. Европу со странами Азии.

«Аэрофлот» осуществляет грузовые авиаперевозки, гл. образом грузов концерна «Нокия». Объем перевозимых грузов составил 460 т., при этом

2/3 перевозок осуществлялось на участке Москва-Хельсинки.

Для обеспечения конкурентоспособности и надежности внешнеторг. грузоперевозок и снижения затрат в логистических операциях Финляндия, Россия и Германия принимают участие в развитии телематики в управлении логистикой и поставками в межд. торговле, в т.ч., в р-не Балтийского моря и прилегающих регионах в рамках программы ЕС TEDIM по развитию интегрированных средств обработки и передачи информации, в т.ч. проекта тамож. сотрудничества Cust TEDIM, направленного на упрощение порядка пропуска товаров через рос.-финляндскую границу.

В законодательстве Ф. не содержится каких-либо положений о предоставлении преимуществ нац. перевозчикам по сравнению с перевозчиками др. стран. Вместе с тем с учетом состояния и специфики своей транспортной инфраструктуры Ф. обладает правом в рамках законодательства ЕС самостоятельно определять условия и порядок осуществления перевозок грузов по своей территории в отношении транспортных средств третьих стран на двусторонней основе. В частности, это используется Финляндией при определении условий перевозок грузов автомобильным и водным видами транспорта, в т.ч. в сообщении с Россией.

В соответствии с директивой ЕС 96/53/ЕС от 25.07.96 с 01.08.97 на территории стран ЕС для автотранспортных средств, осуществляющих внутр. и межд. перевозки грузов, установлены след. предельные габариты и весовые параметры: общая масса тягача с полуприцепом — 40 т., ширина — 2,55 м., высота — 4 м.

Условия и порядок перевозок, применяемые в Ф. к автотранспортным средствам, зарегистрированным в России, ставят рос. перевозчиков в неравные условия по отношению к финским, так как для рос. автотранспортных средств установлены более низкие нормативы по предельным габаритам и весовым параметрам грузовых автотранспортных средств.

В соответствии с законодательством Ф. и директивой ЕС (3577/92) при осуществлении межд. судоходства в Ф. для судов, зарегистрированных в государствах ЕС, фарватерные сборы установлены на уровне 50%, в то время как с рос. судов фарватерные сборы взимаются в полном объеме. В результате сложившейся ситуации происходит процесс вытеснения рос. флага с межд. морперевозок, в т.ч. в двустороннем сообщении с Финляндией.

Проект создания в Турку «центра логистики». В марте 2001г. в газете «Турун Саномат» появились обширные публикации, касающиеся проекта создания в Турку т.н. «центра логистики» — крупного транспортного, научно-производственного и торг. узла, обслуживающего всю Сев. Европу.

Идея создания центра принадлежит 30-летнему директору и совладельцу финской строит. фирмы «Хартела» Хейкки Хартела, который, познакомившись с руководителями ам. концерна «Хиллвуд», 2г. назад посетил Техас, где в 90гг. был создан **центр логистики «Альянс»**, обслуживающий воздушный и ж/д грузопоток через всю территорию эконо. зоны НАФТА — от Мексики до Канады. «Сердцем» «Альянса» стали межд. аэропорт и ж/д терминал, вокруг которых за 10 лет сгруппировались различные обслуживающие предприятия, давшие 20 тыс. новых рабочих мест. Недалеко от

аэропорта действует и самый крупный в США завод фирмы «Нокия», на котором занято 4700 чел.

Входящая в концерн «Хиллвуд» фирма «Хиллвуд Стратеджик Сервисиз» занимается изучением и проектированием центров логистики в странах Юж. Америки, Европы, Бл. Востока, ЮВА. Прежде, чем внимание специалистов фирмы сосредоточилось на Турку, были в сравнительном плане изучены возможности создания центра логистики в г.г. Оулу, Хельсинки, Стокгольм, Малме, Копенгаген, Прага и Будапешт. Сильными сторонами Турку являются многообразие проходящих через город транспортных путей (межд. аэропорт, морпорт, железная дорога, шоссейные трассы) и близость к России с ее обширными рынками. Учитывались и такие факторы, как наличие в регионе Турку достаточного количества квалифицированной рабочей силы, благоприятный предпринимательский климат, меньший уровень затрат на строительство по сравнению с такими юрдами, как Хельсинки или Копенгаген, очевидная недоиспользованность уже существующей инфраструктуры.

Идею создания в Турку центра логистики с самого начала активно поддержало гор. руководство во главе с мэром А.Лахонииттю. Для города, в котором из года в год сохраняется высокий уровень безработицы, особенно привлекательной является перспектива создания 16 тыс. новых рабочих мест и связанное с этим оживление всей его эконом. жизни.

Еще год назад город заключил с фирмой «Хартела» соглашение о сотрудничестве в разработке и осуществлении этого проекта. Конкретная работа по изучению вопроса и разработке основной схемы проекта была поручена фирме «Хиллвуд Стратеджик Сервисиз». На это было затрачено 4 млн.фмк, из которых 450 тыс.фмк оплатили Управление воздушного транспорта и минтранспорта Финляндии, а оставшуюся сумму поделили пополам г.Турку и фирма «Хартела».

Проект, осуществление которого потребует 10-20 лет, носит масштабный характер и, по словам пред. гор. правления С.Лехтинена, может быть назван «проектом века». Он предусматривает создание на территории города 4 новых больших объектов: производственных, складских и офисных помещений под общим названием «Тек-Форест» вокруг аэропорта; порта по обработке контейнерных грузов в Пансио; нового пассажирского терминала с гостиницей и торг. центром для приема судов круизного класса в Зап. порту; отдельного портового обслуживающего центра, включающего гостиницы, предприятия розничной торговли и офисы.

Стоимость реализации всего проекта пока не определена. Известно только, что строительство нового порта в Пансио обойдется в 700 млн.фмк. По словам Х.Хартела, общую стоимость проекта можно приблизительно определить, исходя из средней цены строительства новых площадей на территории Турку (8 тыс.фмк за кв.м.), и таким образом выйти на 8 млрд.фмк.

Как эта огромная сумма, так и некоторые др. стороны проекта, уже успели вызвать критические высказывания со стороны отдельных специалистов. Так, сотрудник ВТТ, экономист А.Сиркие ставит под сомнение реалистичность создания в Турку 16 тыс. новых рабочих мест. При этом он

ссылается на опыт работы двух известных центров логистики в Зап. Европе – Париже и Дуйсбурге – где число рабочих мест не превысило 10 тыс. Специалист по недвижимости, О.Хиекка, представляющий риэлтерскую фирму «Катела», считает, что предусмотренное проектом строительство почти 1 млн.кв.м. новых производственных, офисных и торг. площадей может в таком объеме оказаться ненужным, когда вступят в эксплуатацию торг. центр «Мюллю» и технологическая деревня в Купиттаа. По его оценке, существующая ныне нехватка новых площадей в недалеком будущем может обернуться их избытком.

Руководитель экологической службы Юго-Зап. Ф. Х.Кисмола со своей стороны, высказывает опасения относительно того влияния, которое окажет реализация проекта на природную среду этой территории – экологию островов и зон отдыха, находящихся вблизи порта, природоохранную зону «Натура», соседствующую с территорией аэропорта. «Безумной», по его словам, является идея создания торг. центра на новом пассажирском терминале рядом с Зап. портом Турку, который, по его словам, испортит последние следы природно-исторического ландшафта, окружающего замок.

Несмотря на высказанные в прессе сомнения и критические комментарии проекта, руководство города, окрыленное радужными эконом. перспективами, связанными с его реализацией, на своем заседании 26 марта 2001г. приняло единогласное решение о продолжении работы по проекту и создании для этой цели фирмы «Пилот», большая часть акции которой будет принадлежать городу и порту Турку. Др. акционерами фирмы должны стать соседние с Турку города и коммуну – Наантали, Райсио, Руско, Лието, Каарина, а также Управление воздушного транспорта и фирма «Хюдроген Риал Эстейт Девелопмент». учрежденная АО «Хартела». Подготовит. работой по созданию фирмы «Пилот» будет заниматься мэр А.Лахонииттю.

Гор. и региональные власти, представители местных деловых кругов, эконом. организации и университетской науки едины во мнении, что создание в Турку центра логистики удачно сочетается с планами усиления роли региона как центра развития новых технологий и углубления внутрирегиональной кооперации в области науки и производства (ось Турку-Сало). Более эффективное использование возможностей Турку как крупного транспортного узла на Балтике должно стимулировать расширение торг.-эконом. связей с Россией, в первую очередь, на Севере Европы, что вписывается и в концепцию «Сев. измерения».

Финские инициативы по усилению безопасности морского судоходства в Финском заливе. В связи с ожидаемым к 2005г. увеличением вдвое объемов морских грузоперевозок в Финском заливе, в минтранспорта и связи прорабатывается комплекс мер по обеспечению безопасности судоходства. Предлагается создать в акватории Финского залива межд. (Финляндия-Россия-Эстония) информ.-диспетчерскую систему проводки судов – VTMIIS (Vessel Traffic Management and Information System). Тех. разработка такой системы проведена в 2000г. под эгидой Гос. центра научно-тех. исследований Ф. с привлечением экспертов России и Эстонии. Собрана информация о нац. системах управления морским судоходством каждой из 3 стран, о состо-

янии правовой базы в транспортной сфере и потребностях на ближайшие годы.

Были определены возможности их объединения в единую действующую систему для всего Финского залива. Поскольку такая система охватывала бы также р-н открытого моря, проект должен быть одобрен Межд. морской организацией (ИМО). Внесение соответствующего предложения в ИМО предполагает проведение анализа рисков, связанных с морским судоходством, составление единого перечня зон Финского залива, особенно чувствительных к воздействию нефтяных разливов, а также иных экологических последствий увеличения объемов перевозок. Эта задача возлагается на спец. рабочую группу, созданную на встрече представителей профильных ведомств 3 стран в Хельсинки 6 июня 2001г.

Согласован график проведения необходимых исследований в 2001-03гг. с тем, чтобы обратиться с соответствующим предложением к ИМО не позднее 2003г. С учетом стандартного 9-месячного срока рассмотрения таких предложений в ИМО, новая диспетчерская система на Балтике могла бы быть введена в действие уже в 2004г.

Ставится задача объединить в единую сеть нац. системы радиолокационного контроля 3 стран с выделением особых коридоров следования для танкеров и крупнотоннажных грузовых судов. Предполагается также, что VTMIS позволит создать в Финском заливе, используя судовые транспортные установки дальнего радиуса действия (до 20 км.), систему навигационного контроля в реальном времени также и вне зон нац. систем управления судоходством. Достижение этой цели предполагает значит. совершенствование сети приема транспортных сигналов, в частности, строительство новых РЛС в бухте Батарейная, о-вах Котлин и Гогланд и модернизацию эстонской РЛС в Пирита.

Хотя финны, представляя концепцию VTMIS, делают акцент прежде всего на вопросах безопасности судоходства, внедрение этой системы, по мнению куратора проекта от финского минтранса Р.Курки, сулит и немалую коммерческую отдачу. VTMIS позволит значит. повысить эффективность управления грузопотоками, оптимизировать загрузку портовых инфраструктур, расширить спектр предоставляемых ими платных услуг. В число потенциальных клиентов системы VTMIS входят судоходные компании, фрахтовые агентства, портовые службы (лоцманские, буксирные, ледокольные) и гос. ведомства – таможенное, эмиграционное, охраны окружающей среды.

Как отмечается в предварит. исследовании, во всех 3 странах есть тех. возможности довести свои навигационные инфраструктуры до соответствующего VTMIS уровня. Необходимо найти источники финансирования. Осуществление проекта на данном этапе предполагает самостоятельное финансирование каждой из сторон своих нац. систем управления судоходством, за исключением Эстонии, где на эти цели планируется привлечь средства ФАРЕ. Финны, в частности, рассчитывают, что с рос. стороны интерес к созданию VTMIS может проявить АК «Транснефть».

Минтранспорта и связи Ф. запросило в 2001г. доп. ассигнования на этот проект (1,1 млн.фмк), а также обратилось в правительство страны с просьбой об увеличении в 2002-04гг. на 1,5 млн. фмк

финансирования из фонда сотрудничества с сопредельными регионами. Комиссия по защите морской среды Балт. моря (ХЕЛКОМ) также будет финансировать проведение анализа рисков, связанных с нефтеперевозками на Балтике.

В качестве др. мер, способствующих повышению безопасности судоходства, предлагается рассмотреть переход на использование танкеров с двойным корпусом (к 2017г.), улучшить ледокольное обеспечение, ввести обязательную буксирную проводку для танкеров с ординарным корпусом и для танкеров с двойным корпусом водоизмещением свыше 35 тыс.т. Все эти меры также предполагают межд. сотрудничество с участием России и согласование выработанных предложений с ИМО.

Финские подходы к развитию отношений со странами АТР. Основные внешнеполит. усилия Ф. в АТР концентрируются на развитии сотрудничества с Японией, Китаем и Ю.Кореей, которые, наряду с Россией и США, в Хельсинки рассматриваются в качестве ключевых государств региона на плане как эконом. потенциала, так и полит. влияния. При этом двусторонние связи Ф. со странами АТР в возрастающей степени дополняются сотрудничеством с этим регионом по линии ЕС. Новую Стратегию ЕС по Азии здесь хотели бы видеть в качестве документа, направленного на активизацию эконом. сотрудничества с АТР, способствующего формированию в регионе зоны мира и стабильности, продвижению в этой части мира принципов демократии и уважения прав человека. Приоритетным направлением новой Стратегии ЕС финны считают взаимодействие по отражению т.н. «новых вызовов» безопасности и стабильности – терроризма, незаконного оборота наркотиков и оружия, нелегальной миграции, распространения СПИДа, трансграничных экологических проблем.

Финская сторона выступает за активизацию роли ЕС по поддержке многосторонних процессов в регионе. Это, по мнению финских экспертов, предполагает, в частности, консолидацию партнерства ЕС с Ю. Кореей, Японией и США в области внеш. политики; усиление позиции ЕС как «глобального актера» и дальнейшее развитие межд. системы предотвращения конфликтов.

Финские эксперты выделяют 3 фактора риска, влияющих на обстановку в регионе: разделенность Кореи, отношения Китая с Тайванем и территориальный вопрос между Россией и Японией. Причем проблемы эти, по их оценкам, не имеют перспектив разрешения в ближайшем будущем, но каждая из них содержит элементы открытого конфликта, возможные последствия которого могут быть весьма негативны не только для стран региона, но также для ЕС и его членов. Поразивший регион в 1997-98гг. эконом. кризис убедил финнов в необходимости пересмотреть свои подходы в пользу более активных действий ЕС по скоординированному отражению угроз миру и безопасности, в т.ч. в эконом. сфере.

Большой интерес Ф. проявляет к развитию транспортного коридора Европа-Сибирь-СВА, **основу которого должна составить транссибирская железная дорога.** С ее активным задействованием финны связывают доп. возможности по развитию товаропотоков через территорию своей страны, что сулит для Ф. неплохие коммерческие выгоды.

Япония – важный для Ф. торг.-эконом. партнер, на которого, по данным финской статистики

за 1999г., пришлось 4 млрд. фmk (650 млн. долл.) финского экспорта. Объем японского импорта в Ф. составил за 1999г. 11 млрд. фmk (1,7 млрд. долл.). Отрицат. для финнов сальдо торг. баланса составило 7 млрд. фmk (1,1 млрд. долл.). В качестве факторов, сдерживающих развитие финского экспорта в эту страну, в Хельсинки выделяют высокую степень регулирования японской экономики и протекционистскую политику японского правительства по защите внутр. рынка от продукции др. стран.

С Китаем у Ф. сложились традиц. хорошие отношения. Финский экспорт в Китай стабильно возрастал в последние годы и составил в 1999г. 6 млрд. фmk (970 млн. долл.), немногим превысив стоимостный объем китайского экспорта в Ф. В отличие от финского экспорта в Японию, основная доля которого уже на протяжении многих лет приходится на продукцию целлюлозно-бумажного комплекса, в структуре финских поставок в Китай преобладают высокотехнологичная продукция, машины и оборудование. Объем финских инвестиций в экономику Китая составил по состоянию на начало 2000г. 600 млн. фmk (90 млн. долл.).

Судостроение

По состоянию на 1 янв. 2001г. серьезных структурных изменений в судостроении не произошло, по-прежнему в Ф. функционировали две крупнейшие судостроит. компании – «Квернер Маса Ярдс» (верфи в гг. Хельсинки и Турку, а также завод каютных модулей в г. Пииккио) и «Акер Финнъярдс» (две судоверфи в г. Раума и завод «Финнъярдс электроникс»). Судоремонт осуществлялся на специализированной ремонтной верфи в г. Турку. В отрасли было занято 6200 работающих. Кроме того, на верфях работали 300 чел. представителей субпоставщиков.

За 7 последних лет, впервые за все послевоенное время, на верфях Ф. не было построено ни одного судна для рос. заказчиков. Это вынудило финские судостроит. компании более активно искать новых заказчиков на зап. рынке. В связи с этим структура портфеля заказов судостроит. компаний Ф. существенно изменилась. В нем практически отсутствуют суда тех типов, традиц. заказчиками которых были рос. судовладельцы, а именно, научно-исследовательские суда и суда тех. флота.

Сегодня основной потенциал судостроения Ф. направлен на строительство крупных лайнеров и пассажирских паромов высокой комфортабельности, спрос на которые растет и производя которые финские верфи могут успешно конкурировать на мировом судостроит. рынке.

В 2000г. по объему портфеля заказов судостроит. верфей Ф. сохранила свои позиции среди мировых судостроителей, при этом доля экспорта составила 80% от общего объема производства.

Центр. Союз металлопромышленности оценивает общий оборот в судостроении Ф. в 2000г. на уровне 1999г., т.е. 9 млрд. фmk. В 2000г. на верфях Ф. осуществлялось строительство 7 судов, основу которых составляли **круизные лайнеры** для ам. компании «Карнавал Круиз Лайнз». Строительство 4 судов из указанных выше 7 было закончено в 2000г. и они были переданы заказчикам, строительство оставшихся 3 судов планируется завершить по плану в 2002-03гг. Общий портфель заказов судостроит. отрасли на 2001г. по состоянию на дек. 2000г.

составил 6 судов, контрактная стоимость которых оценивается на уровне 3,5 млрд. долл. В мае 2000г. верфь «Квернер Маса Ярдс» в Турку получила заказ на строительство еще 2 круизных судов класса «люкс» для ам. компании «Ройял Кариббеан Круиз», контрактная стоимость которых составила 7 млрд. фmk.

В дек. 2000г. верфь «Акер Финнъярдс» в Раумо получила заказ на постройку 3 морских паромов «Норс Линк» для обслуживания морских перевозок в Шотландии (Великобритания). Паромы смогут перевозить 600 пассажиров и 100 автомобилей. Стоимость контракта составила 3 млрд. фmk.

Особое место в структуре судостроит. промышленности Ф. занимают научно-исследовательские и проектные ин-ты, лаборатории отраслевого и академического направлений, в которых работает более 200 специалистов. Научный потенциал этих учреждений позволяет не только выполнять уникальные заказы по проектированию судов, но и выработать новые концептуальные направления в судостроении. В частности, дочерняя компания концерна «Квернер Маса Ярдс» – «Квернер Маса Марин» совместно с «Дженерал Электрик» (США) проводят исследовательские работы по созданию скоростного контейнеровоза. Продолжаются исследования в области программы развития судостроения Ship of the Future. Имеют место и совместные технологические проекты с рос. организациями. Успешно развивается сотрудничество в этой области с верфью в г. Выборге, которая в 1998г. вошла в состав норвежского концерна «Квэрнер».

Как и в предыдущие годы, в 2000г., в порядке совместного сотрудничества продолжали выполняться заказы фирм Ф. на судостроит. заводах России, в частности на изготовление различных металлоконструкций и гребных винтов для круизных судов компании «Квернер Маса Ярдс». Этот вид сотрудничества является достаточно перспективным, и дальнейшая кооперация, при соответствующей гос. поддержке, могла бы привести к полномасштабному совместному строительству судов в будущем. Конкретные проекты по строительству сухогрузов и судов танкерного флота рассматриваются минтрансом России и руководством верфи «Квернер Маса Ярдс».

Транспортмаш

Производство подъемно-транспортного оборудования (ПТО). По сравнению с др. странами Европы относительно невелико. В тоже время оно характеризуется высоким уровнем насыщенности и широким спектром выпускаемых моделей.

Базовым направлением в подъемно-транспортном машиностроении Ф. являются производства автопогрузчиков, кранов, лифтов и автоконтейнеровозов.

Основным изготовителем автоконтейнеровозов, автопогрузчиков, терминальных кранов на автомобильном шасси, терминальных тракторов и лесопогрузчиков является сектор «Контейнерные погрузчики» концерна «Партек», в состав которого входят группа «Терминал Систем» концерна «СИСУ» и шведская фирма «Калмар». Сектор имеет машиностроит. заводы в Ф., Швеции и США. В их производственную программу входят: вилочные автопогрузчики грузоподъемностью 18-45т., штабелирующие контейнеровозы грузоподъемностью до 40т., порталные краны грузоподъемностью до

40т. и портовые перевозчики контейнеров. Также выпускается широкий спектр лесопогрузчиков грузоподъемностью от 10 до 52т., предназначенных для подъема и транспортировки круглых лесоматериалов.

Концерн «Партек» занимает ведущее место в мире по производству ПТО для терминалов, с долей на мировом рынке 25%. Его продукция экспортируется почти в 100 стран мира. Общий оборот концерна «Партек» в 2000г. составил 2,5 млрд.евро.

Концерн «Коне» является одной из ведущих фирм в мире, занимающихся производством, монтажом, сбытом и техобслуживанием лифтов и эскалаторов. В концерн входят 150 фирм, действующих в 40 странах мира. Оборот концерна в 2000г. составил 1,5 млрд.фмк. Основными потребителями лифтов и эскалаторов концерна «Коне» являются страны Европы – 50%, страны Сев. Америки – 30%, страны Азии и Австралии – 10%. Начиная со II пол. 90гг. «Коне» поставляет на европейский рынок безредукторные лифты MonoSpace ТМ, не требующие машинного помещения, подъемный механизм которых, выполненный в форме плоского диска, расположен в верхней части шахты, а шкаф с электрооборудованием – на последнем этаже здания. Указанное тех. решение позволяет снизить затраты на строительство лифтов на 15%.

Фирма «Рокла» специализируется на изготовлении и поставках для работы внутри помещений вилочных тележек, электроштабелеров, широкого диапазона электрокаров, автоматизированных роботов для транспортировки различных материалов. Фирме «Рокла» принадлежит 80% рынка указанного оборудования Ф. Продукция фирмы экспортируется в страны Европы и ЮВА, а также в Канаду и Россию.

В то же время Ф. импортирует некоторые виды ПТО таких всемирно известных фирм, как «Катерпиллер» и «Интернешнл Хью-Дрессер», США; «Тойота» и «Комацу», Япония; «Либхер» и «Цеттельмейер», Германия; «Вольво», Швеция.

Изготовление башенных кранов в Ф. осуществляет машиностроит. завод фирмы «Бетокс». Основным производителем козловых, мостовых и порталных кранов в Ф. является фирма «Коне Кранс».

Одновременно Ф. импортирует краны различных типов из Германии, Швеции, Франции, Италии, Дании, Норвегии, Англии, Японии, и США. Наиболее широко применяются башенные краны шведского, франц. и германского производства.

Кроме вышеупомянутых фирм изготовлением ПТО в Ф. занимаются также фирмы: «Алгол» – конвейерные системы, складское оборудование и подъемно-транспортное оборудование для обработки грузов; «Роксон» – системы конвейерной транспортировки материалов для горнодобычи, портовых комплексов и ТЭЦ, работающих на твердом топливе; «Кесла» – монтажные подъемники и гидроманипуляторы; «Бронто Скайлифт» – гидравлические подъемники на автомобильном ходу; «Ляннен Инжинеринг» – экскаваторы на колесном ходу.

Доля ПТО в общем объеме экспорта машин и оборудования из Ф. в Россию в 2000г. продолжала оставаться незначит. (10%) и в стоимостном выражении составила 670 млн.фмк, что почти на 20% ниже уровня 1999г.

Импорт Ф. подъемно-транспортного оборудования из России в 2000г., по данным финской таможен. статистики, практически отсутствовал.

Транспортное машиностроение, помимо судостроения, традиц. занимающего одно из ведущих и самостоятельных мест в металлопромышленности Ф., объединяет в своем составе ряд фирм, действовавших в производстве некоторых видов автотехники и подвижного ж/д состава, обеспечения эксплуатации и ремонта гражд. авиатехники, производстве комплектующих и сборке военных самолетов.

Предприятия автопрома. Осуществляют сборку сравнительно небольшого количества легковых автомашин, автобусов, автомашин спец. назначения и большегрузных автомобилей. На ряде фирм изготавливаются отдельные узлы и комплектующие для указанных транспортных средств. Более 70% автотранспортных средств и комплектующих к ним изготавливается концерном «Метсо», осуществляющим сборку легковых автомобилей, и на фирме «СИСУ», которая специализируется на выпуске грузовых и спец. автомобилей.

99% собранных автомобилей поставляется на экспорт, основными покупателями которых являются США и страны ЕС, гл. образом, Германия, Италия и Великобритания.

Наиболее весомую часть в отрасли составляет производство грузовых и спец. автомобилей сосредоточенных на предприятиях «Сису-Ауто» компании «СИСУ», которая является одним из мировых лидеров по производству машин и оборудования для перевозки, складирования и переработки тяжеловесных грузов.

Производственные предприятия АО «Сису-Ауто» расположены в г.г.Карья и Хямеенлинна. В Хельсинки находятся гл. контора и центр запчастей; 15 станций ремонта и техобслуживания расположены в региональных центрах страны. Общее количество работающих – 1100 чел. В городе Карья расположен завод по производству грузовых автомобилей. Изготавливаются автомобили нескольких серий с числом осей от 2 до 5, грузоподъемностью от 16 до 30т., с двигателями мощностью от 305л.с. до 525л.с.; супертяжелые транспортные грузовики грузоподъемностью до 120т. с двигателями мощностью до 1325л.с.; специализированные грузовики для перевозки руды. Завод кооперируется с 1500 поставщиками комплектующих изделий, сырья и материалов, в т.ч. «Раутарукки» (листовая сталь), «Нокиа» (шины), «Валмет» и «Комминс» (двигатели), «Ценрад-фабрик» (коробки передач и рулевые механизмы), «Бош» и «Хелла» (светотех. приборы) и др. На заводе в г.Хямеенлинна производятся ходовые части.

В соответствии с решением правительства Ф. об интеграции ВПК страны, подразделение «Сису-Дефенс», выпускающее бронетранспортеры и вездеходы, выделено в самостоятельную структуру и передано в управление гос. компании «Патриа Индастриз», объем производства которой составил 80 млн.фмк.

Производством автобусов в Ф. занимаются фирмы: «Виима», «Айокка», «Дельта-план», «Лакти», «Киитокори». 50% произведенных машин используется на внутр. рынке, 45% экспортируется в скандинавские страны, единичные поставки осуществляются в Россию и др. страны СНГ.

Завод «Айокка» в г. Тампере, производственная мощность — 200-250 автобусных кузовов в год, численность персонала — 215 чел. Изготавливаются межд. и туристические автобусы.

Завод «Виима» в г. Вантаа, производственная мощность — 200-250 автобусных кузовов в год, персонал — до 280 чел. Специализируется на производстве гор. и пригородных автобусов.

Завод «Дельта-план», г. Лиэто, производственная мощность — 150-180 автобусных кузовов в год, персонал — до 240 чел. Выпускает туристские автобусы высшего класса.

Завод «Киитокори», г. Каусала, производственная мощность — 150 спец. кузовов в год, персонал — до 100 чел. Изготавливает различные спец. кузова (автобиблиотеки, автолавки и т.д.).

До середины 1997г. заводы «Виима», «Айокка», «Дельта-план», «Лахти», «Киитокори» входили в концерн «Каррус», который продал эти 4 производства концерну «Вольво».

Ряд финских компаний изготавливает автотехнику, в частности, на шасси грузовых автомобилей, в т.ч. спецнадстройки — гидравлические краны, цистерны, системы мульти-лифт, пожарные машины.

Значит. количество предприятий занято производством автомобильных компонентов. На протяжении всего периода создания автосборочных производств в Ф. было очевидно стремление увеличить долю отечественного труда и стимулировать развитие собственной промышленности по производству комплектующих.

Номенклатура автомобильных изделий финского производства составляет более 100 наименований и включает такие крупные элементы, как сварка кузовов, автоматическая крыша «Софтоп» для открытых автомобилей, производство сидений в сборе, осветит. оборудование, ветровые стекла, обивка салона, аккумуляторы, пластмассовые детали и т.д.

Подвижной состав и оборудование для железных дорог. Гос. железные дороги охватывают всю сеть страны, за исключением подъездных путей пром. предприятий.

В развитие железных дорог предполагается инвестировать 2 млрд. фmk, при этом основную часть инвестиций предполагается направить на обновление подвижного состава. У итал. компании «Фиат Ферровиария» заказано 8 скоростных пассажирских составов «Пендолино С220» и 20 электровозов нового поколения СР-2 в Швейцарии на общую сумму 400 млн. фmk. У фирмы «Транстек» (Финляндия) заказано 92 двухэтажных пассажирских вагонов с поставкой до конца 2002г. на 900 млн. фmk. Проводится работа по повышению комфортабельности пассажирских перевозок: практические бесшумные вагоны «Пендолино» с наклоняющимся кузовом оборудованы системами кондиционирования, электронными дверьми, мониторами для показа информации и видеопленками, таксофонами и телефонами. Двухэтажные вагоны «Транстек» должны быть оборудованы для деловых поездок, включая возможность проведения конференций, семинаров и т.д., семейного отдыха, включая вагоны-рестораны высшего класса и т.д. В новых вагонах будет 113 мест, скорость движения до 200 км/час.

Авиапром. Практически отсутствует, однако наличие достаточно значит. авиапарка определяет

создание производственных мощностей, связанных с эксплуатацией и ремонтом авиатехники.

Почти вся гражд. авиация вот уже более 75 лет объединена в рамках авиакомпании «Финнэйр Групп», основным акционером которой является государство (60,3% акций).

С точки зрения техобслуживания самолетов, «Финнэйр» — единственная авиакомпания, осуществляющая ремонт многих узлов и агрегатов, и первая и единственная компания в мире, осуществляющая ремонт двигателей ПВ-120 и ПВ-124, шасси и авионику самолетов АТР-72. В 1995г. тех. центр «Финнэйр» впервые выполнил «тяжелую форму» техобслуживания самолетов МД-82 и 83.

В военной авиации финских ВВС в настоящее время идет сложный процесс замены устаревшего авиационного парка на более современные истребители. Замена подлежат истребители МИГ21БИС и «ДЖИ35Дракон» на 64 истребителя Ф/А-18 «Хорнет». Данный проект замены интересен тем, что при его реализации финская сторона создает собственные производственные мощности по изготовлению отдельных узлов для самолетов.

В самолетостроит. секторе компании «Патрия Финавиатек» создан центр сборки самолетов «Хорнет», в котором занято 800 чел. В соответствии с контрактом в Ф. изготавливается часть деталей, сборка двигателей и окончательная сборка истребителей. Кроме того, указанный центр осуществляет частичную реализацию встречных заказов «Мак Доннелл Дуглас» в рамках программы «Хорнет». Предполагалось, что в первой половине 2001г. в США будет поставлено 200 пар нижних частей фюзеляжа истребителей «Хорнет», которые представляют из себя конструкции из алюминия и титана, 5м. в длину и 2м. в высоту (примерно треть часть корпуса).

Первый самолет был собран и передан на вооружение ВВС Ф. 7 июня 1996г. По имеющимся публикациям, на машинах установлены РЛС последнего поколения типа АРГ-73, которые соответствуют модели, применяемой на самолетах СУ-27.

Подразделение тех. обслуживания компании «Патрия Финавиатек» выполняет функции по обслуживанию закупленных самолетов, включая капитальный ремонт, регламентные работы, совершенствование самолетов и вертолетов, а также их двигателей, авионики и др. оборудования.

Помимо указанного проекта концерн «Патрия» заключил ряд соглашений, которые в той или иной степени способствуют развитию финской авиационной промышленности, в частности поставлены части телескопических устройств для искусственного спутника ХММ Европейского космического агентства.

Транспортная авиация ВВС Ф. состоит из 7 вертолетов МИ-8, 2 вертолетов МД500Д и 2 транспортных самолетов (Фоккер Френдшип и Лерджет).

Основой гражд. транспортной авиации также являются вертолеты МИ-8, которые, несмотря на 20-летний срок эксплуатации, остаются достаточно надежными и необходимыми транспортными средствами. Обслуживание вертолетов производится в России на заводе ГА-21 в Пулковском аэропорту. С учетом того, что сроки использования вертолетов МИ-8 заканчиваются в 2003-05гг.,

финское правительство ведет активную работу по тендеру на закупку новых вертолетов.

ФРАНЦИЯ

Мортранспорт

Операции в Руанском порту. Руанский порт, расположенный вблизи устья реки Сены, играет важную роль в обеспечении хоз. связей не только Ф., но и всего мира.

Он является **первым портом в Европе по экспорту зерновых**, первым портом Ф. по отгрузкам с/х и прод. товаров, хим. удобрений, продукции целлюлозно-бумажной промышленности, занимает 2 место среди франц. портов по перевозке общих грузов и 3 место по контейнерным перевозкам.

Занимая выгодное географическое положение в бассейне Нижней Сены, порт Руана обслуживает более 20 млн. потребителей в 200-км. зоне. Порт связан с другими районами Ф. (автодороги, железные дороги и речные пути).

В 1997г. общий объем перевезенных грузов превысил символическую отметку в 20 млн.т., превысив показатели 1996г. на 10,4%. Это первое значительное увеличение объема перевозок, начиная с 1993г., было вызвано, в основном, увеличением перевозок нефтехим. товаров, зерновых и некоторых категорий общих грузов.

Динамика перевозок

	Импорт		Экспорт		Всего	
	Кол-во судов	Грузов, тыс.т.	Кол-во судов	Грузов, тыс.т.	Кол-во судов	Грузов, тыс.т.
1994г.	3488	8825	3496	10693	6984	19518
1995г.	3513	8987	3517	10842	7030	19829
1996г.	3386	7916	3380	10206	6766	18122
1997г.	3421	8101	3422	11905	6843	20006
1998г.	3414	8823	3418	12378	6832	21201

Количество отгруженных сыпучих грузов увеличилось в 1998г. на 11,3% и составило 9720 тыс.т., что связано с увеличением отгрузок зерновых на 5,7% (6297 тыс.т.), угля на 71,8% (859 тыс.т.), с введением в строй нового угольного склада в 1997г. Увеличивались и виды отгрузок других товаров, сахара на 82% (448 тыс.т.) – в мешках, насыпью и в контейнерах. Экспорт муки снизился на 16,7% (517 тыс.т.).

Что касается перевозок наливных грузов, то объем их в 1998г. составил 8362 тыс.т. и увеличился на 3% по сравнению с 1997г. Это вызвано, в основном, увеличением перевозок продуктов нефтепереработки, которые составили 5 млн.т. На увеличение объема перевозок этих груза повлияли два фактора: с одной стороны, продолжающийся рост курса доллара сделал франц. товары более конкурентоспособными, с другой стороны, Ф. испытывает дефицит в дизельном топливе и имеет избыток высокооктанового бензина.

В то время, как объем перевозок наливных и сыпучих грузов увеличивается, наблюдается снижение общего объема перевозок ген. грузов. Так, в 1998г. он снизился на 1% и составил 3120 тыс.т. Факторами, вызвавшими это снижение, явились, прежде всего, уменьшение контейнерных перевозок в Великобританию вследствие закрытия некоторых пароходных линий, что связано с увеличением перевозок по туннелю под Ла Маншем, а также уменьшением перевозок муки в контейнерах. Перевозки грузов в контейнерах снизились в

1998г. по сравнению с предыдущим годом на 8,9% и составили 839,5 тыс.т.

Исходя из опыта 1996 г., когда перевозки через Руанский порт резко снизились, портовые власти разработали т.н. «План 2000», т.е. план развития порта до 2000 года. По этому плану предполагается привлечь более 2 млрд. франков гос. и частных инвестиций. Рассчитывали привлечь фин. круги пром. компаний, заинтересованных в развитии морских перевозок. Такими компаниями являются предприятия, занятые нефтепереработкой (800 млн. франков – «Эксон» («Эссо» и «Мобиль»)), переработкой с/х сырья (1 млрд. – «Сэполь», «Дико», «Робюст», «Суффле»), выпуском целлюлозно-бумажной продукции (90 млн. – «Симен», «Вестерлунд», «Сибю») и другие. Помимо этого, государство совместно с региональными властями предполагало израсходовать в течение трех лет 156 млн. франков на углубление морского входа в порт, оборудование портовых терминалов, обустройство транспортной инфраструктуры. Выполнение этих работ позволит заходить в Руанский порт морским судам с осадкой до 10,7 м., а также сделает более рентабельным заход в порт контейнеровозов грузоподъемностью до 2 тыс. контейнеров. Минимальное время от захода судна в устье Сены до Руанского порта для погрузки-разгрузки и выхода в открытое море составляет 24 часа, что меньше, например, чем в порту Антверпен, где суда должны преодолевать шлюзы. С целью увеличения контейнерных перевозок в 1999г. в порту был установлен третий по счету порталый кран, способный поднимать контейнеры весом до 45 т.

По мнению портовых властей, указанные меры позволят усилить транспортные перевозки в бассейне Нижней Сены, расширить транспортную инфраструктуру региона, что приведет к дальнейшему развитию наземного транспорта, созданию доп. рабочих мест.

Автодороги

Общая протяженность автодорог составляет около 1 млн.км. Автодороги обеспечивают 90% потока пассажиров и 75% потока грузов.

Государство отвечает за содержание **автострад**, чья общая протяженность составляет **9,5 тыс.км.**, и дорог нац. значения (30 тыс.км.). В ведении департаментов находится 360 тыс.км. дорог. Дорожная сеть коммун составляет 586 тыс.км. Ежегодно вводится в эксплуатацию порядка 300 км. новых автодорог.

Большая часть внегородских автострад (на незастроенной территории) (7 тыс.км. из 9,5 тыс.км.) передана **на условиях концессии** компаниям, которые, под контролем государства, эксплуатируют их, обеспечивают их ремонт, развивают придорожный сервис и расширяют дор. сеть, строя новые автомагистрали.

Функции управления и эксплуатации переданных в концессию автострад обеспечиваются концессионными обществами через региональные управления и эксплуатационные центры.

Концессионные общества по строительству и эксплуатации дорог могут быть гос. (в настоящее время их 6, сгруппированных по двое в 3 объединения по региональному признаку), смешанного типа (2 общества, занимающиеся эксплуатацией и содержанием тоннеля под Монбланом и ряда дру-

гих тоннелей) и частными (общество Cofiroute, в чьем ведении находится 743 км. автострад). Годовой оборот концессионных обществ (за исключением Cofiroute) в 1998г. составил 26,8 млрд.фр.

В гос. концессионных обществах 99% капитала принадлежит компании «Autoroutes de France» и банку «Caisse des Depots et Consignations» (оба учреждения являются гос.).

Сданные в концессию автострады являются в основном платными дорогами. 59% полученных за проезд по ним транспорта денег идет на возмещение вложенных для их строительства инвестиций (в 1998г. задолженность концессионных обществ составляла 135 млрд.фр.) и развитие инфраструктуры (строительство новых дорог, развязок и подъездных путей), 25% идет на содержание и обслуживание дорог, 16% уходит в различные бюджеты в виде налогов.

Строительство и эксплуатация дор. сети Ф. финансируется за счет отчислений из госбюджета (19%), средств концессионных компаний (65%) и отчислений из бюджетов местных адм.-тер. ед. (16%). Доп. источником финансирования, как уже говорилось, служат сборы за пользование платными автомагистралями.

В 1999г. франц. бюджетом на развитие дор. сети было выделено 8,3 млрд.фр. фр. Концессионные общества потратили на реконструкцию старых и строительство новых автострад 19,1 млрд.фр. Местные адм.-тер. единицы в совокупности в 1999г. на строительство и реконструкцию находящихся в их ведении дорог истратили 4 млрд.фр.

В целях поощрения дорожного строительства применяется льготное налогообложение. Так, расходы, связанные со строит. работами, и сборы за пользование платными автомагистралями не облагаются НДС. Готовится реформа автодорожной отрасли, одно из положений которой предусматривает отмену указанных льгот.

При строительстве автодорог концессионные общества, выступающие в качестве заказчика, дают подряд на выполнение работ и поставку материалов другим компаниям.

Наиболее крупными и известными компаниями, работающими помимо прочего в области строительства автодорог, являются фирмы группы Societe Generale d'Entreprises (Eurovia и Campenon Bernard SGE), группа Lafarge (строительные материалы), Bouygues.

В 1997г. годовой оборот группы Societe Generale d'Entreprises (SGE) в области дор. строительства составил 10 млрд.фр. Ее дочерняя компания Eurovia, специализирующаяся на строительстве дорог, взлетно-посадочных полос, укладке спец. покрытия для подземных автостоянок, имеет годовой оборот в 8,8 млрд.фр. Eurovia имеет свою дочернюю фирму TSS, которая занимается оборудованием автомагистралей металлическими и бетонными отбойниками, системами сигнализации.

Компания Campenon Bernard SGE занимается строительством тоннелей, мостов и виадуков, а также ландшафтными работами при строительстве автодорог. Годовой оборот компании составил в 1997г. 10 млрд.фр. Открыто представительство фирмы в Москве. Компания рассматривает рос. рынок как перспективный.

Одним из крупнейших поставщиков строительных материалов, используемых при строи-

тельстве автодорог и инженерно-технических сооружений (мостов, эстакад) является группа Lafarge. Группа занимает второе место в мире по производству цемента (56 млн.т. в год). **Lafarge имеет два цементных завода в России, которые производят 1,1 млн.т. цемента в год.**

Не сданные в концессию автострады и нац. дороги управляются непосредственно гос. службами.

Дирекция дорог — составная часть министерства оснащения, транспорта и жил. строительства: определяет долгосрочные задачи устройства дорожных и автодорожных сетей (разрабатывая нац. схему дорог) и обеспечивает финансирование и планирование соответствующих капвложений; принимает решения относительно правил, применяемых для проектирования, строительства, содержания и эксплуатации нац. сети дорог; определяет политику содержания дорог и финансирования.

Региональные дирекции дор. строительства обеспечивают координацию и планирование работ на уровне регионов; они также участвуют в подготовке и сопровождении плановых контрактов между государством и регионами.

На местах общий контроль со стороны заказчика за производством работ по строительству, развитию и благоустройству нац. сети дорог обеспечивается департаментскими дирекциями дор. строительства с использованием кредитов, предоставляемых дирекцией дорог.

Что же касается содержания дорог, то большая часть работ профилактического или периодического обновления проводится частными предприятиями под контролем департаментской дирекции.

Как правило, управление национальными и департаментскими дорогами находится в ведении дорожных подразделений. В каждом департаменте насчитывается примерно 12 дорожных подразделений. В ведении каждого дорожного подразделения находятся в среднем 25 км. нац. дорог и 300 км. департаментских дорог.

Авиапром

О проекте *общеевропейского стратегического военно-транспортного самолета*. В 1997г. Франция, Великобритания, Германия, Испания, Италия, Бельгия и Турция пришли к соглашению о потребности и тех. характеристиках, для того чтобы определить общий самолет, способный заменить старый парк европейских тактических транспортных самолетов, а также создать парк стратегических самолетов с большой дальностью полета и перевозимым объемом.

Концерн Airbus Industries взялся за разработку этого «идеального» самолета А400М, летные качества которого должны полностью удовлетворять общим требованиям. Тем не менее, европейские правительства не удовлетворились одним только предложением Airbus Industries и обратились также к конкурентам А400М: С-17 (Boeing), С-130J (Lockheed Martin) и Ан-70. Причем 2 ам. самолета и А400М были включены в конкурс Великобритании, Испанией, Ф. и Бельгией, а Ан-70 — Испанией, Ф., Италией и Германией. Такой курьезный метод приобретения является результатом расхождений политических, пром. и программных интересов семи стран. В Германии правительство Гельмута Коля поддержало Ан-70, чтобы возобновить отношения с Россией, в то время как DASA заин-

тересована в проекте Airbus Industries. В Великобритании Тони Блэр вместе с ВАе поддерживают европейский самолет, но при этом они должны противостоять командованию королевских ВВС, склоняющемуся к С-17. Во Ф. также мнения разделились. Французский министр обороны Алан Ришар считает, что может быть рассмотрен ам. вариант, в то время как ВВС объявляют об офиц. поддержке А400М. Также во Ф. и в Испании остается очень сильная поддержка А400М со стороны производителей, т.к. Aerospatiale Matra располагает ген. проектом программы, в то время как Casa рассчитывает развернуть в Севилье обещанное ей сборочное производство А400М.

Основываясь на примере приобретения авиакомпаниями гражд. самолетов, франц. правительство предложило своим европейским коллегам идею совместной покупки уже готовых аппаратов, т.е. исключив гос. финансирование фазы проектирования. Т.к. А400М до сих пор не существует, это потребует от Airbus Industries финансирования фазы проектирования, которая оценивается в 6 млрд.долл., за счет своих собственных средств. Метод приобретения современный, но очень рискованный для авиастроителей, которым необходимо иметь твердые обязательства по количеству аппаратов, которые будут затем заказаны. В качестве компромисса Airbus Industries предлагает разделить эти 6 млрд. поровну с семью правительствами, но большинство из них, в числе которых и французы, не смогли зарезервировать соответствующую бюджетную линию. Проект А400М сможет быть запущен только в том случае, если соглашение между производителями и правительствами будет достигнуто.

Помимо этой разницы интересов, большое влияние на общеевропейскую инициативу оказало и то, что первоначально была несколько завышена оценка потребности каждого государства: предварительная оценка продаж А400М в Европе составляла 288 аппаратов, но теперь Airbus Industries должна изучить жизнеспособность программы с перспективной оценкой продажи в лучшем случае 180 самолетов. Между тем, ответственный за продажи компании Lockheed Martin Фриц Вайс, утверждает, что Европа не нуждается более чем в 140-150 военно-транспортных самолетах. Этому есть ряд обоснований: Испания решила приступить к модернизации своих С-130Н, которые будут переоборудоваться компанией Casa. Она не станет покупать 36 аппаратов заявленных ранее. Италия только что купила два С-130J в дополнение к 18 уже заказанным С-130НII и объявила о приобретении 12 ам.-итал. С-27J. Что касается Бельгии, то она закончила программу модернизации своего парка С-130Н.

Тем не менее, Airbus Industries подтверждает свою способность запустить программу А400М при условии твердого заказа на 180 аппаратов. Это значит, что необходимо твердое обязательство, по меньшей мере, двух из трех крупнейших потенциальных покупателей самолета Ф., Великобритании или Германии. Однако немцы не хотят становиться одним из двух гарантов, хотя нельзя исключать того, что они присоединятся к программе, если последняя будет запущена. Остается только одна альтернатива: брит. правительство совместно с франц. принимают на себя твердые обязательства по закупке необходимого количества самолетов,

дав начало программе, к которой затем присоединятся и другие страны, или королевские ВВС получают смешанный флот, состоящий из ам. С-17 и С-130J, подписав «смертный приговор» проекту А400М. Во втором случае каждое государство будет индивидуально решать вопрос о закупке военно-транспортных самолетов. Советники Тони Блэра настоятельно рекомендуют ему принять решение в пользу ам. аппаратов.

Французские производители признают также тот факт, что они не исключают начала совместных работ по проекту Ан-70 в том случае, если Великобритания будет держаться особняком. Ан-70 остается для европейских государств самым экономичным выбором. Согласно своим характеристикам, он будет способен перевозить больше грузов, чем его конкуренты по меньшей цене, в то время как его продажная стоимость составит 50 млн.долл. В производственном плане, концерн СТС делает ставку на справедливое сотрудничество Восток/Запад, предлагая развернуть сборочное производство в Германии, которое будет снабжаться узлами и деталями украинских, рос. и европейских поставщиков.

По мнению руководителей программы, существует масса аргументов, которыми можно манипулировать, поддерживая различные точки зрения: брит. сторонники С-17, единственного современного западного военно-транспортного самолета, способного перевозить танк, выдвигают, например, тезис о необходимости очень быстрой переброски таких вооружений самолетами, как этого требуют американцы. Противники С-17, напротив, утверждают, что ВВС США никогда не проводили таких серьезных операций, как в Сомали с задачами реализуемыми этими средствами, и что подойдет менее крупный самолет, такой как А400М.

Сторонники С-130J объясняют, что большая емкость и высокая скорость А400М, С-17 или Ан-70 необходимы очень редко, т.к. только от 5 до 15% операций военного транспорта реализованы в условиях кризиса, который требует быстрой и массовой переброски. Зато 85-95% операций являются рутинными и для их выполнения достаточны С-130Н или легкие транспортные самолеты, способные перевозить 3-5 т. груза.

Главным козырем Airbus Industries остается демонстрируемое европейцами желание заложить основу общего корпуса быстрого реагирования. Полит. логика соединяется с логикой производственной и оперативной. Европа получает один единственный флот, состоящий из А400М и в случае необходимости пополняемый несколькими легкими или очень тяжелыми аппаратами. Airbus Industries и его поставщики уверяют, что после 10 лет работ военные получат в свое распоряжение самое передовое оборудование. Однако среди западных военных нет единодушия: так брит. офицеры считают, что европейские операции быстрого реагирования будут более эффективными, если будут реализовываться странами по очереди. Это значит позволить каждой стране выбрать свой собственный самолет, т.е. возврат в исходную точку.

Несмотря на перспективу уменьшения заказа, европейский рынок остается стратегическим для авиастроителей из-за числа аппаратов, которые здесь можно продать, тем более что межд. рынок

военно-транспортных самолетов не так значителен, как предусматривалось. Согласно исследованиям аналитиков Teal Group, оценка продаж на будущее десятилетие должна быть пересмотрена в сторону снижения. В действительности предвидится продать не больше 627 аппаратов до 2008г. на 38,1 млрд.долл., в то время как военные авиастроители еще несколько месяцев назад рассчитывали продать 1-2 тыс. самолетов в течение ближайших 15 лет. Тем не менее, будущие рынки все-таки остаются непредсказуемыми.

Ситуация в Японии напоминает европейскую: здесь речь идет о том, чтобы в ближайшее время заменить 27 старых С-1 и 15 С-130Н, а также приобрести несколько стратегических самолетов. В Токио считают, что С-17 слишком велики: японцы ориентируются скорее на разработку двухмоторного реактивного самолета с дальностью полета 5000 км. как С-Х Kawasaki, покупку А400М или создание комбинированного парка из С-130J и линейных транспортных самолетов. Специалисты считали, что Япония примет решение к концу 2000 года.

В Австралии, помимо предусмотренного заказа легких транспортных самолетов С-27J или С-295 ВВС, колеблются в выборе между С-17, С-130J или А400М. Они склоняются к приобретению 20 самолетов С-130J.

Следующим рынком должен стать Тайвань. Последние транспортные самолеты С-119 были сняты с боевого дежурства, и теперь власти острова планируют закупить к 2002г. летательные аппараты, по классу располагающиеся между С-27J и С-130J. Наконец, ЮАР ищет замену своим снятым со службы самолетам Transall. Учитывая её недавние военные расходы, она сможет только приобрести бывшие в употреблении С-130 или вернуть в строй свои старые.

В США продолжают отдавать приоритет транспорту большой вместимости. Эта тенденция получила подтверждение операциями в Косово. Кроме уже заказанных 120 С-17, ВВС США рассматривают два доп. варианта, чтобы увеличить свой флот: покупка 60 доп. С-17 или глубокая модернизация своих С-5. Не исключено, что будут проведены обе программы, т.к. ВВС США положительно оценили С-17, однако и введенные в строй в числе последних С-5В снять со службы пока не представляется возможным. Lockheed Martin же не получил никакой кредитной линии для массовой закупки С-130J американскими ВВС, однако правительство продолжает поддерживать его сборочное производство, размещая минимальные заказы.

По мнению западных экспертов, для рос.-украинского консорциума СТС приоритетным остается рынок СНГ. Именно в 2000г. ожидается заказ первых 164 серийных аппаратов рос. и украинским правительствами. ВВС обоих государств хотят ввести в строй в 2008г. по 45 Ан-70. Нужно еще сделать очень много, чтобы начать процесс производства, который разделен между многими рос. и украинскими предприятиями.

С коммерческой стороны, как считают европейские специалисты, СТС в настоящее время ориентирован на Китай и Индию, которые планируют через несколько лет модернизировать свои парки военных транспортных самолетов, состоящих главным образом из АН-12, 24, 26 и Ил-76. Пекин выбирает осмотрительную позицию и зака-

зывает десять Ил-76ТД в Ташкенте. Нью-Дели предпочитает сконцентрироваться на боевых самолетах МиГ-29К, МиГ-21 и Су-30МКИ, прежде чем заказывать тренировочные и транспортные. Какими бы ни были результаты осуществляемых сделок, программа Ан-70 будет доведена до конца, т.к. от этого зависит выживание производителей, объединившихся вокруг проекта на будущие 40 лет.

Западные эксперты также отмечают, что в условиях отсутствия единого духа, когда для ряда стран проблема обновления парка транспортных самолетов стоит очень остро, некоторое время в качестве альтернативы можно рассматривать модернизацию уже имеющихся самолетов. В этом случае выделяются три уровня. Первый уровень модернизации касается авионики. Эволюция устанавливаемого на борту оборудования происходит так быстро, что становится неизбежной её частая актуализация даже на совсем новых самолетах, таких как С-17 ВВС США. Большинство производителей сейчас стремятся привести в соответствие с гражданскими стандартами приборные доски, а также системы навигации и телекоммуникации. Речь идет также об обеспечении самолетов автопилотами, многофункциональными цветными экранами, спутниковыми навигационными системами GPS, противоаварийными системами и т.д. Военные также пользуются случаем, чтобы модернизировать системы самозащиты или установить чисто военные новинки, такие как приборы ночного видения и расположенные на уровне глаз коллиматоры.

Второй уровень модернизации касается ремонта конструкционных деталей и узлов самолета при приближении конца их номинального срока работоспособности. Это практика, используемая достаточно долго, становится все более интересной, т.к. сегодня инженеры способны очень точно установить реальный потенциал планера, в то время как ранее эта оценка делалась в целях безопасности со значительными запасами. Уменьшение этих запасов позволяет продлить эксплуатацию аппаратов без модификации планера, однако при условии проведения серии испытаний на усталость его узлов. Этот тип операций может комбинироваться с заменой наиболее нагруженных деталей.

Третий тип модернизации, ремоторизация это, естественно, наиболее трудный и наиболее рискованный этап. Он включает изучение адекватности мотора и планера, а также интеграцию систем его управления в авионику самолета.

Наиболее значимой эксперты считают программу АМР электронной модернизации 510 С-130 ам. ВВС. Пентагон планирует оснастить свои С-130Н современной авионикой, а также новым радаром и навигационно-связной спутниковой аппаратурой, затратив на это 4 млрд.долл. Позже проект С-130Х может быть распространен на планер и двигатели. Из четырех претендентов Boeing, Marconi, Raytheon и Lockheed Martin последний имеет большие шансы, т.к. лучше всех знаком с этим самолетом и имеет опыт работы с С-130J. Он также участвует и в других программах, как, например, в Испании, где помогал компаниям Casa и Allied Signal в модернизации испанских С-130. В 2000г. авиастроители планировали совместно с малайской авиастроительной компанией Airod модернизировать 14 малайских С-130Н и добавить

в центр фюзеляжа два звена, которые увеличат на треть его длину, как у С-130-30. Заинтересованы в этом также Индонезия, Филиппины и Таиланд.

Однако для трех остальных ещё не все потеряно, т.к. они утверждают, что могут предложить менее дорогие варианты. Boeing, например, утверждает, что он мог бы предложить на экспорт версию С-130J на базе уже существующих планеров по 25 млн.долл., что составляет половину цены нового С-130J.

Во Ф. Transall С-130NG претерпевает два типа изменений: увеличение продолжительности жизни и улучшение систем самозащиты. В результате проводимых компанией Aerospatiale-Matra работ ресурс 73 самолетов должен увеличиться с 20 до 22,5 тыс. часов, при уровне безопасности 3 (т.е. гарантированы три цикла испытаний на усталость). Самые старые из стоящих на вооружении аппаратов уже накопили 19 тыс. часов и должны быть сняты через два года. Подобную модернизацию продолжает также и Германия.

Авиадвигатели

Современный рынок авиадвигателей. Авиапром развитых стран Запада подвергается серьезным процессам структурного преобразования, основным направлением которого являются дальнейшее укрупнение и концентрация производства. Эти процессы особенно заметны в сфере разработки и производства авиадвигателей. Слияние или банкротство предприятий привели к тому, что **двигатели для всех крупных и средних гражд. самолетов производят всего несколько межд. пром. групп.** Среди них наиболее заметное место занимают: англ. фирма Rolls-Royce; ам. фирмы General Electric и Pratt & Whitney (ам.-канадская); а также франц. фирма Snecma. В последнее время было образовано две крупные межд. пром. группы: CFM International (50% – General Electric и 50% – Snecma); International Aero Engines (32,5% – Rolls-Royce; 32,5% – Pratt & Whitney; 23% – японская фирма JAEC; 12% – западногерманская фирма MTU).

Рынок авиадвигателей между фирмами по типам наиболее продаваемых самолетов

	P&W	GE	RR	CFMI	IAE
Boeing.....	33%	67%			
747-400.....					
Boeing 757.....	46%		54%		
Boeing 767.....	22%	78%			
Boeing 777.....	24%	6%	70%		
Airbus A-319,320,321.....				35%	65%

Ни одна из крупных фирм-изготовителей двигателей не может ограничиваться сотрудничеством лишь с одной фирмой-изготовителем самолетов и, тем самым, отказаться от сотрудничества, например, с фирмой Boeing, доля участия которой на рынке составляет 50-60%. Все европейские двигателестроительные фирмы установили трансатлантические связи и теперь выпускают двигатели во всех классах тяги. Договорные условия, лежащие в основе такого сотрудничества, как правило, бывают рассчитаны на длительный период и имеют ряд оговорок о недопущении конкуренции. Основной продукцией указанных пром. групп являются следующие авиадвигатели.

Основой для возрождения европейского двигателестроения может стать сбалансирование полит. потребностей и конкурентной борьбы на основе кооперирования работ. Реальной возможностью

для этого стало лицензионное производство двигателей для потребления в военной области. Разработанный фирмой General Electric двигатель J-79 производится по лицензии на фирме MTU Muenchen для ВВС Германии. Теперь авиапром Германии получил доступ к конкурентоспособным технологиям. Усиливающийся в Европе процесс слияния экономики и политики в итоге привёл к основанию новых европейских объединений, которые позволяют реализовывать программы создания двигателей практически для любых гражд. и военных самолетов, в т.ч. таких, как двигатели RR199 для самолета Tornado и Larzac – для реактивного самолета Alia-Jet. На долю гражд. области приходится 70% мирового рынка двигателей.

Авиадвигатели для самолетов на 100 и более мест		
Двигатель	Тяга	Самолет, использующий двигатель
Объединение GE – P&W		
GP7100.....	298 kN.....	Проект Боинг 747-X
GP 7200.....	От 298 до 334 kN.....	Проект Аэробус А-3XX
Объединение BMW Pells-Royce		
RR715.....	82 kN.....	Боинг 717
CFMI (SNECMA – GE)		
CFM56-3.....	82-105 kN.....	Боинг 737-300/-400/-500
CFM56-5A.....	98-118 kN.....	Аэробус А319; А320
CFM56-5B.....	98-147 kN.....	Аэробус А319; А320;А321
CFM56-5C.....	139-151 kN.....	Аэробус А340-200/-300
CFM56-7.....	87-121 kN.....	Боинг 737-600/-700/-800/-900
General Electric		
CF6-80C2.....	233-273 kN.....	Аэробус А340-300; А-310; Боинг747-400
.....	767-200ER/-300/-300ER
CF6-80E1.....	300 kN.....	Аэробус А330-200/-300
GE90.....	378-409 kN.....	Боинг 777
IAE		
V2500.....	96-147kN.....	Аэробус А319; А320;А321
Pratt & Whitney		
PW2000.....	171-195 kN.....	Боинг 757-200/-300;С-17А
PW4000-94.....	231-276 kN.....	Боинг 747-400;767-200/-300; Аэробус
.....	А340-600; А310
PW2000-100.....	285-302 kN.....	Аэробус А330-200/-300
PW2000-112.....	386-436 kN.....	Боинг 777
PW6000.....	80 kN.....	Аэробус А318
LPW8000.....	111-156 kN.....	Оффц. не подтвержден Rolls-Royce
Trent 500.....	236-249 kN.....	Аэробус А340-500/-600
Trent 500.....	300 kN.....	Проект Боинг 747-X
Trent 500.....	300-316 kN.....	Аэробус А330-200/-300
Trent 500.....	334 – 409 kN.....	Боинг 777
Trent 500.....	338 kN.....	Проект Аэробус А-3XX
RR211-524.....	258-270kN.....	Боинг 747-400; 767-300
RR211-535.....	166-192 kN.....	Боинг 757-200/-300; Туpoleв ТУ-204

Рынок авиадвигателей обладает рядом специфических особенностей: для разработки и создания двигателя необходимы очень большие капиталовложения (до млрд. долл. на разработку одного двигателя); большие риски в плане успешной эконом. реализации программы создания двигателей (периоды окупаемости – 15-20 лет).

Если говорить о европейском сотрудничестве в процессе реализации программ в гражд. области, то наиболее успешным примером является создание группы по эконом. интересам «Аэробус». Первым самолётом, который выпустил этот европейский авиационный консорциум, стал самолёт А300. Для него на фирме Rolls-Royce был создан 3-вальный двигатель RB 207. Разумеется, сегодня, как и раньше, самый крупный рынок двигателей находится в США. На этом фоне фирма Rolls-Royce приняла решение предложить уменьшенный вариант двигателя RB 211 для самолёта Tris-

tar, созданного на фирме Lockheed, и тем самым завершить программу создания двигателя RB 207.

Почти все европейские фирмы-изготовители двигателей прибегали к таким стратегиям. Французская фирма-изготовитель двигателей Snecma добилась участия на рынках в разных странах за счёт создания CFMI, СП (50:50) с General Electric, которое выпускает двигатели для «Аэробусов» и «Боингов».

Современный двигатель западного производства уже достиг такого уровня экономичности, который в целом удовлетворяет авиакомпаниям, а его дальнейшее совершенствование требует чрезмерных и некупающих себя расходов. Внедрение новых тех. решений в этом плане неизбежно повлечёт за собой снижения эксплуатационных характеристик двигателя. Считается, что уменьшение потребления двигателем топлива в 2 раза может повлечь за собой повышение расходов на его сервисное обслуживание в 6 и более раз.

В связи с этим основные усилия фирм теперь направлены на три других приоритетных направления: снижение шумности и токсичности выхлопных газов, а также увеличение ресурса работы двигателя между регламентными работами.

Перспективными направлениями в этом плане считаются:

1. Применение понижающих редукторов между компрессором высокого давления и турбиной. Это даёт возможность компрессору работать в «малом шумном режиме», т.е. радиальная скорость лопаток компрессора высокого давления не превышает на любом режиме 450 м/с (при превышении этой скорости возникает скачкообразное повышение шумности). Ярким примером этой технологии является двигатель PW8000. Это же технологическое решение позволяет повысить скорость вращения самой турбины, а значит сделать её более компактной и простой, что в свою очередь значительно повышает её надёжность.

2. Применение камеры сгорания новой конструкции, с использованием двух впрыскивающих форсунок (программа ЗЕ фирмы Rolls-Royce), что позволяет снизить выбросы окиси азота на 50%, угарного газа на 20% и несгоревших остатков топлива на 5%.

Наряду с преобладанием военной продукции «производственный портфель» должен включать достаточное количество различных программ создания двигателей с различными классами тяги и с различной степенью технологической зрелости. В плане создания гражд. продукции европейские двигателестроительные фирмы имеют и будут стремиться укреплять трансатлантическую ориентацию, а военной продукции — европейскую.

Общие перспективы двигателестроения и дальше будут оставаться хорошими. В результате государственного финансирования европейских фирм-изготовителей двигателей они смогут набирать силы для конкурентной борьбы с фирмами в США. В том числе за счёт использования значительных ресурсов, выделяемых ЕС в рамках различных внутриевропейских программ.

Авиачартер

О франц. рынке чартерных перевозок. На сегодняшний день на франц. рынке чартерных перевозок работают около двадцати компаний. Согласно отчету Нац. ассоциации коммерческой

авиации, в 1998г. парк франц. самолетов, задействованных в туристических перевозках, насчитывал 58 аппаратов. В среднем франц. тур операторы предлагают ежедневно около 10 тыс. мест. Много это или мало? Для сравнения отметим, что такой объем выполняет одна германская компания Condor, которая занимает только четвертое место в европейском списке со своим парком из 35 самолетов. Перед ней идут: англ. компания Britannia Airways, германская HTU и другая брит. Airtours.

Первое место во Ф. занимает компания Corsair. Имея 11 самолетов, она перевозит ежегодно 2 млн. пассажиров. Однако, в европейском списке она только одиннадцатая. За ней следует Star Airlines с 6 самолетами, 5 из которых — аэробусы A-320, 630 тыс. пассажиров. Парк англ. чартерных компаний насчитывает 161 самолет. Тогда как немецких — 140.

Таким образом, видно, что франц. чартер находится в очень слабом состоянии. В этих условиях закрытие компании Air Charter, также как стратегическое решение Air Liberte и АОМ переориентироваться на регулярные рейсы, существенно снижает франц. предложение в данном секторе, которое может стать еще меньше, если Air Toulouse и Belair не смогут найти выход из сложившегося у них в настоящее время трудного положения (их ежедневное предложение достигает 1200 мест).

Ф. больше принимает туристов, чем их отправляет. Доля межд. рейсов во Ф. составляет сегодня порядка 20%, тогда как в Великобритании она достигает 69%, а в Германии — 73%. Согласно исследованиям Дирекции по туризму Ф. только один француз из четырех совершает ежегодные поездки за пределы страны, а количество вылетов за границу на летний отдых составляет 15% против 60% в странах Северной Европы. 80% французов проводят отпуск во Ф., тогда как среди немцев и англичан количество отдыхающих в своих странах составляет 20 и 25% соответственно. В общей сложности рынок туристических авиаперевозок во Ф. насчитывает только 30 млрд.фр. (4,5 млрд. евро), тогда как в Великобритании он достигает 75 млрд., а в Германии 90 млрд. фр. Первый туроператор Германии — компания HTU, которая также является первой в Европе, имеет вес такой же, как десять ведущих франц. компаний. HTU, филиалом которой является компания Narag Eloyd, имеет годовой товарооборот 33 млрд.фр., тогда как Nouvelles Frontieres и Club Mediterranee — каждая по 9 млрд. Далекое позади находится Fram с 2,2 млрд.фр., полученными в 1999г. Результаты брит. туроператоров Thomson и Airtours выше, чем у франц. лидеров, и составляют 20 млрд. фр.

Кроме того, франц. рынок чартерных перевозок более дисперсный, он состоит из значительно большего числа мелких турагентов. 5 первых (Nouvelles Frontieres, Club Mediterranee, Fram, Jet Tours, Looc Voyages) занимают лишь 35% рынка, тогда как в Великобритании первые 4 туроператора делят между собой 80%. Отсутствие «критической массы» не может не сказываться на тарифах, устанавливаемых французскими туроператорами.

Авиационные компании-филиалы франц. туроператоров представляют структуры счетов, которые остаются слишком высокими. Главными причинами этого являются, во-первых, размеры парков самолетов, которые не позволяют снизить цену на основные заказы. Франц. тарифы имеют

низкую конкурентоспособность на фоне немецких и английских. Большое влияние на них оказывает сезонность, тесно связанная с большим ростом объемов перевозок в период школьных каникул. Разница в количестве летных часов в сезоны высокой и низкой активности достигает двух раз. При этом основной проблемой является необходимость уравнивать численность обслуживающего персонала, особенно коммерческого летного состава. Этот феномен мешает компаниям «сглаживать» их деятельность на протяжении года. Они должны удваивать темп в период с апр. по октябрь, чтобы компенсировать зимние потери.

Нельзя забывать также «пережиток» франц. централизма, из-за которого большая часть самолетов базируется в Париже и, в случае вылетов из провинции, должна совершать доп. маршрут до пункта отлета, а также по возвращении из-за границы – обратно в Париж. Все это негативно отражается либо на цене, либо на качестве обслуживания, либо на том и другом.

Ввиду слабости франц. чартера, существует вероятность того, что в перспективе немецкие и англ. гиганты одни будут извлекать прибыль из потенциала развития франц. рынка, рост которого начнется уже в ближайшие годы. В соответствии с исследованием Дирекции по туризму, количество французов, которые проведут свой отпуск за рубежом, достигнет 35% к 2010г. по сравнению с 10% сейчас.

Но франц. чартерные компании не смогли воспользоваться результатами такого прогресса. В частности, их доля рынка сократилась с 53% в 1989г. до 45% в 1997г. Наиболее явно это проявилось на некоторых средиземноморских направлениях, в Тунисе, где «французская» часть упала с 80 до 40%, а также в Турции – сокращение с 60 до 25%. Франц. операторы полностью свернули свою деятельность в Канаде.

Ле Бурже

Межд. авиа-космический салон «Ле Бурже-99». 12-20 июня 1999г. в пригороде Парижа, состоялся 43 Межд. авиационно-космический салон «Бурже-99». В нем приняли участие 1900 экспонатов из 40 стран мира. На салоне были представлены летательные аппараты различных классов и назначений, а также их модели.

Салон в Ле Бурже был открыт президентом Ф. Ж.Шираком. После церемонии открытия Ж.Ширак посетил экспозиции франц. и ряда зарубежных компаний. Из рос. компаний он ознакомился со стендом РКА. Официальную делегацию России на авиасалоне возглавлял руководитель РКА Ю.Коптев. Рос. авиационная и космическая промышленность была представлена в нескольких павильонах по тематическим направлениям. В салоне приняли участие 88 рос. компаний и фирм, в т.ч. авиакосмический комплекс им. С.В. Ильюшина, ОКБ Сухого, ВПК МАПО, ОКБ им. А.С.Яковлева, НПП «Звезда», РКК «Энергии» им. С.П. Королева, ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс», Конструкторское бюро общего машиностроения, НПО ПМ, КБ Химавтоматика, НПО им. С.А.Лавочкина, НПО «Энергомаш» им. академика В.П.Глушко.

Россия представила значительное количество новых самолетов. Наибольший интерес у специалистов вызвал новейший рос. истребитель -бомбардировщик Су-30МК, оснащенный двигателя-

ми с изменяемым вектором тяги. На авиасалоне был также представлен транспортный самолет ИЛ-96Т, первый полет которого был выполнен весной 1997г. Специалисты отметили высокие эксплуатационные возможности самолетов Ан-70 и Ан-74-ТК200. Был продемонстрирован высокий интерес к рос. транспортным самолетам Ил-114-100, Бе-200, боевым самолетам МиГ-29УБТ и Су-30МК, учебно-тренировочным самолетам МиГ-АТ и Як-130, легкомоторным самолетам Ил-103, Су-26, модернизированному вертолету Ми-35 (представленным компанией IAI). Большое впечатление на участников и посетителей оказали демонстрационные полеты модернизированного самолета МиГ-21, прототип которого был создан еще в 60 гг. талантом рос. конструкторов. Оснащенный современным бортовым электронным оборудованием, самолет МиГ-21 на салоне был представлен компанией «Элби».

Предприятия космической промышленности России участвовали в салоне в основном самостоятельно и были представлены на двух экспозициях (РКА и Центра им. Хруничева). Они показали, как образцы элементов ракетной техники, в первую очередь жидкостные ракетные двигатели, также макеты ракет, спутников и действующие модели. Впервые на салоне в Ле Бурже был выставлен полномасштабный макет перспективного ракетносителя серии «Ангара», а также показаны элементы межд. космической станции, разработанные и сконструированные Гос. научно-производственным космическим центром им. Хруничева. Экспозиция элемента космической станции подтердела возможность выполнения рос. предприятием взятых на себя обязательств по работе над совместным проектом и его готовность продолжить участие в выполнении космической программы.

Большой интерес вызвал у посетителей действующий макет стартовой площадки запуска космических ракет. НПО «Энергомаш» представило на салоне макет ракеты-носителя, двигатель которой работает на высокоэнергетичном топливе – сжиженных кислороде и природном газе. В условиях повышенного внимания к защите экологии использование такого двигателя позволило бы значительно увеличить массу выводимой полезной нагрузки при одновременном уменьшении выброса вредных веществ в ходе запуска ракет.

Кроме демонстрации рос. тех. возможностей на стендах и в «шале», в ходе салона был проведен ряд встреч и переговоров с иностр. партнерами.

– КНЕС. В области спутниковой навигации была отмечена приверженность к сценарию, разработанному рос.-франц. группой, создания глобальной европейской навигационной системы, который представлен в Европейскую Комиссию для принятия полит. решения.

– СТАРСЕМ – отмечено положительное начало практической деятельности этого СП, заключен контракт на запуск научно-исследовательского спутника ЕКА. Было намечено продолжить работу рабочей группы по организации запусков РН «Союз» с франц. космодрома Куру.

– «Аэроспасьаль» – проявлен интерес к сотрудничеству в области спутниковой навигации, а также по носителю легкого класса. Достигнута договоренность о создании рабочей группы для определения и оценки конкретных проектов в этих областях.

– «Алкатель» – осуществлен обмен мнениями по состоянию работ по совместным проектам. Были отмечены трудности, связанные с финансированием, в частности, проекта «Экспресс-К».

– «Матра Маркони Спейс» – принято решение создать совместную рабочую группу для выработки направления сотрудничества в области ДЭЗ, а также осуществить маркетинговые исследования в интересах дальнейшего сотрудничества в области телекоммуникаций. Достигнуты принципиальные договоренности о порядке взаиморасчетов и форме совместных работ над проектом.

– ДАЗА – обсуждено состояние сотрудничества с российскими предприятиями и подтверждено намерение обеих сторон продолжить текущие совместные проекты и подготовительные работы к новым программам, в частности, в такой области, как спутниковая навигация.

– Итальянское космическое агентство (ИКА) – обсуждался вопрос сотрудничества в области спутниковой навигации.

– Японское космическое агентство (НАСДА) – подписаны рамочное соглашение и контракт по проведению научных экспериментов на рос. сегменте Межд. космической станции.

– ЕКА – достигнута принципиальная договоренность о сотрудничестве в области спутниковой навигации на взаимной основе, однако для этого требуется полит. поддержка ЕС.

– «Локхид-Мартин» – отмечена удовлетворенность работой СП (JLS). Вместе с тем, американцами было высказано пожелание о скорейшем получении со стороны России реакции на их инициативы в области совершенствования системы экспортного контроля в РФ. Это позволило бы, по мнению американцев, решить проблему увязки с квотами на коммерческие космические запуски. В частности, продолжение диалога спецпредставителей президентов России и США по ракетному нераспространению позволило бы в качестве первого шага увеличить существующую квоту с 16 запусков до 20.

– «Боинг» – выражена уверенность в хорошем продвижении проекта «Морской старт».

– НАСА – встречено понимание необходимости доп. инвестиций в совместные проекты, включая работы по МКС. Американская сторона отметила повышенное внимание в США к вопросу обеспечения безопасности при завершении работ на станции «Мир». Была также отмечена необходимость прогресса в диалоге по нераспространению ракетных технологий, поскольку это прямым образом связано с принятием решения в США на выделение доп. средств на работы с Россией.

– «Пратт Уитни» – подтверждена стратегическая линия на развитие сотрудничества с российскими предприятиями. Было подписано соглашение с КБ «Химваوماتика», предусматривающее разработку и производство в России узлов нового кислородно-водородного двигателя. Внимание было уделено оформлению госдепом США разрешительных документов для выделения инвестиций на тех. переоснащение НПО «Энергомаш». Ам. стороной было отмечена необходимость предоставления со стороны России детальной информации относительно контактов НПО «Энергомаш» с иранскими фирмами. Обсуждено продвижение по совместным проектам ИЛ-114-100, а также принято решение о продолжении работ по

организации производства двигателя PW 127 для самолета ИЛ-114 и вертолета МИ-38 в России.

– «Еврокоптер» – рассмотрены вопросы сотрудничества до программы создания вертолета МИ-38.

– «Эрбас Индастри» – обсуждены результаты сотрудничества по проекту АЗХХ и подписан отчет, намечены пути возможной дальнейшей кооперации в этом и других направлениях. В целях проверки готовности рос. авиапрома к такому сотрудничеству был заключен очередной контракт с АРК на выполнение работ по оптимизации несущего оперения самолетов серии «Аэробус».

С зам. министра торговли США Э.Р.Моттур обсуждены перспективы взаимовыгодного сотрудничества по проекту ИЛ-96Т/М, в области фундаментальных исследований, проводимых предприятиями авиапрома с НАСА, а также рос. стороной было предложено рассмотреть возможность более широкого участия предприятий авиапром. комплекса в создании самолетов «Боинг».

Чили

Мортранспорт

Является основным видом внешнеторг. транспорта. На его долю приходится 90% всего грузооборота Ч., в т.ч. 95% экспортных и более 75% импортных операций.

В 2000г. чил. судовладельцы имели в своей собственности 150 торг. кораблей и судов, общим водоизмещением 1,7 млн.т. Однако, только 60 кораблей из этого числа (общее водоизмещение 0,7 млн.т.) плавают под чил. флагом. Остальные зарегистрированы в других странах. По мнению судовладельцев, это вызвано неудовлетворительной налоговой политикой правительства в данной области.

Морперевозками в Ч. занято 15 частных нац. компаний, пять крупнейших из которых («Эмпермар», «СудАмерика Вапорес», «Администрадора де Навес Умбольт», «Интеросеаника» и «Фор Си Эс АВ») владеют 60% всего торг. флота страны.

В стране насчитывается 35 морских портов, крупнейшими из которых являются Вальпараисо и Сан-Антонио. На их долю приходится половина всего грузооборота морских портов, т.е. 25 млн.т. в год. Большинство же чил. портов весьма незначительны по размерам и располагают 2-6 швартовочными местами. Оборудование, как правило, устаревшее и изношенное. В связи с этим, в 2000г. правительство продолжило практическую реализацию принятых в 1997г. принципиальных решений о передаче в концессию 10 гос. портов: Арика, Икике, Антофагаста, Кокимбо, Вальпараисо, Сан-Антонио, Сан-Висенте, Пуерто-Монт, Чакабуко и Пунта Аренас.

Основная цель концессионирования – привлечение частных фин. средств к работам по необходимой модернизации портов в интересах снижения транспортных расходов пользующихся их услугами экспортеров и импортеров. Предполагается, что намеченные в данных портах работы в ближайшие 5-10 лет потребуют вложений 500 млн.долл.

Решение о передаче портов в долгосрочную концессию и сам предложенный механизм его исполнения вызвали неоднозначную реакцию. Это

привело к началу ряда судебных разбирательств, способных затормозить данный процесс. Речь идет о постепенном ослаблении интереса крупных инвесторов к данному мероприятию. В связи с отсутствием заинтересованности со стороны инвесторов, в 2000г. властям так и не удалось решить проблему концессионирования портов Арика и Икике, первые торги по которым намечались еще на конец 1999г.

В окт. 2000г. судостроит. фирма «Катамаранес Сур» (филиал компании «Астильерос Детройт Ч.») инвестировала 3 млн.долл. для обеспечения проведения первого этапа работ по строительству катамаранов (два на 70 и один на 140 пассажиров, из которых один уже проходит испытания), для работы в зоне крайнего юга Ч. (на линиях Пуерто-Монт-Чаитен-Кастро и Чакабуко – Лагуна Сан Рафаэль). На них будут установлены итальянские турбины, позволяющие развивать скорость до 32 узлов. Маленькая осадка (50 см.) позволит без проблем использовать данные корабли в мелководных каналах и проливах крайнего юга. На втором этапе (с 2001г.) данная компания планировала инвестировать еще 7 млн.долл. в строительство еще одной партии пассажирских и грузопассажирских катамаранов.

Автотранспорт

В 1975г. в стране было 472.852 легковые машины (1 автомобиль на 21,5 чел.). В 2000г. число автомобилей достигло 2.145.457 (1 автомобиль на 7,5 чел.). При этом, 65% из них являются обычными легковыми автомобилями классов «седан» и «универсал», чуть менее 30% – легковыми автомобилями так называемого «коммерческого» класса (полугрузовые легковые автомобили и джипы), а остальные – грузовики.

Особенностью автопарка страны является относительная новизна эксплуатируемых транспортных средств, более половины, из которых выпущены после 1990г. Этому способствует законодательство страны, в соответствии с которым, **в Ч. запрещен импорт подержанных машин.**

Более 90% торговли новыми автомобилями в стране контролируют 10 крупных торг. групп, осуществляющих реализацию автомобилей 38 марок более мелким дистрибуторам и непосредственно потребителям. Крупнейшими из них являются: «Группа Дженерал Моторс Ч.» (автомобили «Шевроле»), «Группа дель Рио» (автомобили «Сузуки» и «Мазда») и «Группа Авайу» (автомобили «Форд», «Киа» и «Субару»).

Реализуемые на чил. рынке автомобили, помимо общего 18% налога на продажу облагаются также рядом других налогов. Прежде всего, это единый тамож. сбор – 9% от цены СИФ, спец. налог на автомобили – 8% и налог «на роскошь» (если цена СИФ на автомобиль превышает 15 тыс.долл.) – 85% от суммы, превышающей 15 тыс.долл.

За первые 6 мес. 2000г. в стране было продано 8.868 новых автомобилей, что означает рост продаж на 17,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, оцениваемого как кризисный. Среди легковых автомобилей наиболее популярными машинами были «Шевроле (Опель)-Корса», «Тойота-Ярис», «Хюндай-Аксент». Среди машин «коммерческого» класса (полугрузовики и внедорожники) – «Шевроле-ЛУВ», «Ниссан-Д21» и «Тойота-Хилюкс».

В соответствии с опубликованными 29 июля 2000г. минтрансом новыми правилами, с мая 200г. в Ч. могут ввозиться только автомобили, имеющие следующие элементы безопасности: передние и задние трех точечные ремни безопасности (для всех легковых машин); небьющееся лобовое стекло (для всех легковых машин); «складывающаяся» рулевая колонка (только для чисто пассажирских автомобилей); «якорное» крепление сидений (только для чисто пассажирских автомобилей); внутр. зеркало заднего вида типа «день/ночь» (только для чисто пассажирских автомобилей); подголовники (только для чисто пассажирских автомобилей); дворниками заднего стекла (только для чисто пассажирских автомобилей с кузовами типа «универсал» и «хэтчбек»).

Кроме того, предполагается, что с мая 2002г. дополнительно будут введены следующие элементы: фронтальная подушка безопасности; антиблокировочная система тормозов (АБС); недеформируемый салон; программируемая деформация кузова; система защиты от бокового удара; ремни безопасности с автоматическим натяжением; складывающиеся зеркала заднего вида.

В июле Минтранс опубликовал декрет о разрешении к эксплуатации в Ч. автомобилей на сжатом газе. Определено, что до создания более развитой системы тех. контроля за качеством переоборудования машин, на сжатый газ будут переводиться только легкие и средние автомобили коммерческого назначения (такси, грузовики, полугрузовики). Для переделки на газовое топливо конкретной машины (находящейся не более двух лет в эксплуатации) необходимо, чтобы данная модель была признана пригодной к данной модернизации центром контроля и сертификации автомобилей. Если машина эксплуатируется более двух (но не более 5) лет, она, кроме того, должна пройти спец. тех. экспертизу на одной из станций тех. осмотра.

В авг. 2000г. президент Ч. Р. Лагос объявил о начале реализации первого этапа запланированного постепенного перевода обществ. транспорта на газовое топливо. В г. Сантьяго при гос. фин. поддержке будет переведено на газ 5 тыс. автомобилей такси (общие расходы по переоборудованию каждой машины составляют 1,5 тыс.долл.). Далее планируется перевод на газ всех автобусов.

В том же месяце, представители правительства и руководство конфедерации синдикатов тружеников арендных автоперевозок подписали договор, в соответствии с которым правительство на 2г. замораживает выдачу новых лицензий на право заниматься частным извозом (т.е. на новые такси). До 2002г. «из оборота» должны будут выведены все машины, старше 12 лет, а к 2005г. все такси будут отвечать нынешним экологическим нормам, принятым для импорта автомобилей.

В результате, в ближайшие 5 лет для замены выводимых из эксплуатации такси чил. водители приобретут 25 тыс. новых автомобилей.

В нояб. 2000г. правительство Ч. и конфедерация хозяев грузовиков достигли соглашения о том, что в ближайшие 5 лет будет произведено обновление 20 тыс. грузовиков (из 160 тыс. работающих в стране) в интересах выведения из эксплуатации машин, работающих более 28 лет. Предполагается, что это будет достигнуто за счет гибкой дотационной и кредитной политики правительства, которая

позволит значительно улучшить условия приобретения новых машин, в особенности для мелких транспортных предприятий и владельцев — одиночек. Договоренность охватывает грузовики весом (брутто) от 10 т. и более.

Кроме того, принципиальным препятствием для ввоза на территорию Ч. отечественных машин различных марок являются принятые здесь достаточно жесткие нормы в отношении токсичности выхлопа («ЕРА-91», «Евро-2»). Немаловажным также является доведение предлагаемых машин до принятого на местном рынке уровня качества и надежности (гарантия — 2-3г.), комфортабельности и высокой степени «бытовой» автоматизации (кондиционеры, дверные стекла с электроприводом, зеркала с электроприводом и т.д.). Необходимо также учитывать и обсуждаемые перспективные нормы безопасности.

Учитывая высокую степень насыщения местного автомобильного рынка, а также прочно закрепившуюся за поступающими ранее в Ч. рос. автомобилями «славу» — низкокачественных и конструктивно устаревших (что уже привело к явно предвзятому отношению к любой рос. технике), для обеспечения повторного выхода рос. автопродукции на местный рынок, при прочих равных условиях (качество, надежность, комфортабельность, современность и безопасность), уровень цен на них должен быть на 20-25% ниже, чем на аналогичные автомобили производства Ю. Кореи, Японии и т.д.

Авиаперевозки

Основными внутр. маршрутами авиаперевозок являются линии, связывающие Сантьяго с Консепсьоном, Икикой, Антофагастой, Пуэрто Монтом, Темуко, Ла Сереной, Пунта Аренас, Арикой, и Каламой. Достаточно значит. пассажиропоток идет и по направлениям Арика-Икике, Пуэрто Монтт-Пунта Аренас, Пуэрто Монтт-Бальмаседа и на о-в Пасхи из Сантьяго.

В I пол. 2000г. продолжился рост межд. авиаперевозок, связанных с чил. рынком. Всего за это время в страну авиатранспортом прибыло более 819 тыс. пассажиров, а убыло из нее более 857 тыс. пассажиров (общее количество пассажиро-километров составило около 7,7 млрд., что на 5,8 5 больше, чем годом ранее).

Крупнейшими авиаперевозчиками пасс-км, в млн. стали компании: «Лан Ч.» — 3.056, «Американ Эарлайнз» — 788, «Аэрол Аргентинас» — 154, «Люфтганза» — 460, «Вариг» — 209, «Иберия» — 587, «Юнайтед Эарлайнз» — 38, «Бритиш Эарвейз» — 335, «Эар Франс» — 250, «Континентал Эар» — 308, «Лакса» — 179, «Копа» — 156, «Авианка» — 126, «Авант» — 30, «КЛМ» — 126, «ТАМ» — 36, другие — 518; всего — 7.700млн. Наиболее значимыми межд. маршрутами авиаперевозок для Ч. в 2000г. стали линии, связывающие страну: с Азией (Токио, Гонконг, Тайбей и Сингапур), государствами Юж. Америки (Буэнос Айрес, Лима, Сан Пауло и Мендоса), Сев. Америки (Майами, Мехико, Нью-Йорк и Даллас), Европы (Мадрид, Франкфурт, Лондон и Амстердам) и Центр. Америки (Пунта Кана, Гавана, Панама и Сан Хосе).

Немаловажное значение при этом уделяется чил. правительством совершенствованию межд. договорно-правовой базы. В нояб. 2000г. в Брунее, на форуме руководителей государств — членов

Апек, представители делегаций Ч., Брунея, Новой Зеландии, Сингапура и США подписали совместную декларацию об инициации процесса заключения первого многостороннего договора об открытом небе.

На внутр. и межд. линиях чил. компании осуществляют авиаперевозки на самолетах «А-310», «ДС-10-10», «Боинг-767», «А-330», «МД-11», «Боинг-777», «Боинг-727», «Боинг-737», «Боинг-757».

В сент. 2000г. крупнейшая чил. авиакомпания «Лан Ч.» получила в г. Тулуза (Франция) первый из закупленных 7 авиалайнеров «Эрбус» А340-300, которые в ближайшем будущем должны будут заменить на дальних авиалиниях самолеты «Боинг» 767-300. Прошла приемка и первых из 20 закупленных ею там же новых пассажирских самолетов «Эрбус А320». Названные машины будут поступать в страну в период до 2003г. **Контракт на закупку самолетов «Эрбус» стоимостью 1,3 млрд.долл. был подписан** благодаря кредитной поддержке компаний «Лан Ч.» Европейским агентством по кредитованию экспорта. После получения всех 27 самолетов, **компания «Лан Ч.» войдет в десятку лучших в мире.**

Ч. располагает 32 аэропортами и аэродромами, из которых 11 осуществляют гражданские грузопассажирские авиаперевозки. Все гражд. аэропорты подчинены находящейся в составе ВВС дирекции гражд. авиации. Построены они были в 60гг. и с тех пор практически не подвергались модернизации и реконструкции. За исключением аэропорта в г. Пунта Аренас, имеющего 3 взлетно-посадочные полосы, все они имеют только одну полосу, применяемую для взлета и посадки самолетов, что негативно сказывается на их пропускной способности. Только межд. аэропорт «Атуро Мерино Бенитас» в Сантьяго, а также аэропорты «Матавери» на о-ве Пасхи, «Серро Морено» в Антофагасте и «Диего Арасено» в Икике способны принимать большегрузные самолеты типа «Боинг-767».

Правительство продолжает осуществлять программу модернизации и расширения всех гражданских аэропортов, в основном за счет привлекаемых со стороны частного капитала средств. В 2000г. продолжались модернизационные работы в межд. аэропорту столицы Ч.

В завершающий этап вступили работы по строительству нового авиатерминала пассажирского аэропорта в г.Талькауано (VIII регион страны). Терминал представляет из себя новый двухэтажный аэровокзал пл. 8.190 кв.м. с четырьмя рукавами для посадки-высадки пассажиров прямо из здания, а также новые стоянки — для самолетов, пл. 20 тыс.кв.м. и для автомобилей — на 350 машин. Общая стоимость работ — 25 млн.долл. Они ведутся частной фирмой «Аэросур» на условиях концессии.

На чил. гражд. авиарынок допускаются только аппараты, имеющие североам. или западноевропейские сертификаты). В целях обеспечения сбыта данной продукции в условиях острой конкуренции и не слишком емкого рынка, работающие на нем экспортеры применяют достаточно гибкие системы оплаты данной продукции (в первую очередь — рассрочка платежей на несколько лет), широко практикуется лизинг, а также сдача машин во временную «пробную» эксплуатацию.

Железнодорожная сеть. Изначально создавалась для удовлетворения прежде всего запросов

горнорудных компаний и предназначалась для перевозки в первую очередь селитры и меди к ближайшим портам. Практически все железные дороги находятся в руках государства. Однако, в результате того, что данные магистрали строились частными компаниями по несвязанным друг с другом проектам они до сих пор не все объединены в единую сеть. Кроме того, наряду с общепринятой в зап. полушарии шириной колеи (1,676 м.), в сев. регионах Ч. построены и железные дороги с шириной колеи 1,000 и 0,750 м.

Общая протяженность железных дорог страны составляет 8 тыс.км., из которых 2 тыс.км. электрифицированы. На остальных перевозки осуществляются устаревшими дизельными локомотивами и паровозами. Значение ж/д транспорта для экономики страны относительно невелико. В 2000г. на него пришлось только 5% наземных перевозок страны. В сев. регионах это исключительно грузовые перевозки. В центр. и юж. имеется также ограниченное число пассажирских линий.

Основная ж/д компания Ч. «Эмпресас Феррокаррилес дель Естадо» перевезла в 2000г. 10 млн. пассажиров на длинных, средних и пригородных дистанциях.

На стадии оформления находятся ряд проектов по привлечению в отрасль частного капитала путем передачи в частную собственность отдельных частей контролирующей железные дороги гос. компании «Эмпресас Феррокаррилес дель Естадо», а также концессионирования некоторых участков дороги. Планируется привлечение инвестиций в сферу ж/д транспорта Ч. в 1.363 млн.долл. В случае же принятия решения о проведении модернизации железной дороги Сантьяго-Пуэрто-Монт, эта сумма увеличивается до 3 млрд.долл.

Эти средства должны стать частью 14,5 – миллиардного пакета инвестиций в инфраструктуру страны, запланированного на 2000-06гг. (период правления нынешней правит. администрации), из которых около 4 млрд.долл. предполагается получить от частных инвесторов. Чилийское руководство рассчитывает, что львиная доля всех инвестиций, как частных, так и на основе межправит. соглашений будет иностранной. Ж/д компании Японии, Германии, Испании, Франции, Канады и США уже заявили о своей заинтересованности в участии. Предполагается, что привлечение иностр. компаний будет происходить путем продажи им с торгов концессий на период 25–30 лет.

В дек. 2000г. начато регулярное сообщение пригородными электропоездами «Метротрен» по маршруту Ранкагуа – Сан-Фернандо. Вступил в действие рассчитанный на период до 2002г. план развития Empresas de los Ferrocarriles del Estado – EFE). В ж/д отрасль страны должно быть инвестировано 110 млн.долл., из которых 24 млн.долл. обязуется выделить правительство, 66 млн.долл. ЭФЭ надеется получить от выпуска в обращение своих бонов и 21 млн.долл. от продажи активов. Большую часть из названных средств планируется использовать для развития пригородного ж/д сообщения.

Дополнительно планируется привлечь 19 млн.долл. для увеличения числа пассажирских поездов на маршруте Сантьяго-Чильян.

На 2001г. намечено было проведение торгов на право владения концессией на строительство скоростной ж/д магистрали Сантьяго-Мелипия с

объемом вложений 120–150 млн.долл. и рентабельностью в пределах 3–4%. Затем аналогичный проект предполагается разработать и для ветки до г.Тиль-Тиль.

В отношении проекта строительства железной дороги до г.Пуэрто-Монт (расчетный объем вложений – 250 млн.долл.) сообщается, что решение по этому вопросу будет принято по результатам успешности завершения уже намеченных проектов.

Рассматривается также три варианта скоростной железной дороги Сантьяго – Вальпараисо. В соответствии с первым из них намечается прокладка железной дороги, параллельной шоссе №68, что требует вложений в 1 млрд.долл., из которых 400 млн.долл. решило субсидировать государство (в случае начала реализации проекта).

В качестве двух альтернатив выступают проекты соединения Сантьяго с побережьем путем модернизации существующей грузовой ветки до Сан-Антонио или строительства новой (с прокладкой пяти туннелей) через Тиль-Тиль. Предполагаемая стоимость данных проектов – 500–600 млн.долл.

В 2000г. началась реализация рассчитанного на 10 лет плана развития системы гортранспорта г.Сантьяго. Предполагается с 40 до 60 км. увеличить протяженность подземных линий метро и построить 30–36 км. надземных линий. Общее количество инвестиций, которые планируется привлечь для реализации данной программы – 3 млрд.долл. В качестве первой очереди планируется вложить 436 млн.долл. в удлинение существующих линий метрополитена номер 2 и номер 5, 550 млн.долл. в строительство новой линии метро и 432 млн.долл. в строительство надземной линии метро.

ШВЕЦИЯ

Автопром

Транспортное машиностроение включает двух производителей тяжелых грузовиков и автобусов, двух производителей легковых автомобилей, несколько компаний по производству спецавтомобилей, прицепов и караванов. Крупнейшими компаниями в этой отрасли являются Volvo, Scania и Saab Automobile.

В конце 1999г. и начале 2000г. произошли важные изменения в структуре отрасли транспортного машиностроения Ш. После отрицат. решения КЕС по сделке «Вольво-Скания», ФПГ «Инвестор» продала большую часть своих акций серии-А «Скания», 34% голосов и 18,7% акционерного капитала немецкому концерну. «Фольксваген» стал крупнейшим акционером «Скании», вторым по величине акционером стал «Вольво» с 30,6% голосов и 45,5% капитала. «Инвестор» сохранил за собой 15,3% голосов и 9,1% капитала. КЕС не рассматривала покупку акций «Скания» концерном «Фольксваген», поскольку эта сделка не содержала признаков нарушения европейского законодательства о конкуренции.

После решения КЕС компания «Вольво» возобновила переговоры с франц. компанией «Рено VI», которые закончились созданием альянса их грузовых подразделений. Сделка между «Вольво» и «Рено VI» означает, что на первом этапе франц. ком-

пания получила 15% «Вольво», затем на рынке приобрела еще 4,9%. Таким образом «Рено» стала крупнейшим владельцем акций шведской компании по производству тяжелых грузовиков. Стоимость сделки оценивается в 540 млн. евро.

Новая компания будет занимать **2 место в мире по производству грузовых автомобилей** после Mercedes. На долю «Вольво» и «Рено» на американском и европейском рынках будет приходиться 25%. Новая структура АВ Volvo дополняется новым отделением компании по производству грузовиков — Global Trucks, которое сформировано посредством слияния деятельности Volvo с франц. Renault VI и американской Mack. Оборот нового отделения — 130 млрд. крон. Наряду с ним в Volvo будут входить Volvo Penta, Volvo Bussar, Volvo Aero и Volvo CE. В Global Trucks входят 3 компании, каждая со своей торг. маркой, — Volvo Lastvagnar, Renault VI и Mack, а также новое образование 3P, которое будет отвечать за закупки, планирование и развитие производства.

В 2000г. оборот компании «Вольво» возрос на 4% и составил 130 млрд. кр., прибыль до уплаты налогов 6,3 млрд. кр.

Хотя оборот компании достиг в 2000г. рекордного уровня в 130 млрд. крон, спрос на легковые автомобили на мировом рынке снижается, что несколько ускорило процесс сокращения персонала. В 2000г. было произведено 12 тыс. автомобилей Volvo C70, в 2001г. прогнозируется снижение объема продаж автомобилей этого класса до 8-9 тыс.

В целях повышения рентабельности производства, компания «Вольво» планирует снизить количество крупных поставщиков с 100 до 50, а затем приняться и за мелких, которых сегодня насчитывается 400. За счет субпоставщиков руководство «Вольво» рассчитывает снизить расходы примерно на 1,7 млрд. крон.

Оборот концерна «Вольво» составил в I пол. 2001г. 90,85 млрд. крон (за весь 2000г. — 130,07 млрд. крон), прибыль до фин. отчислений 561 млн. крон. Структура продаж в I пол. 2001г. по подразделениям: Volvo Global Trucks — 66%, Volvo Buses — 10%, Volvo Construction Equipment — 12%, Volvo Penta — 4% и Volvo Aero — 6%. Основные продажи компании приходились на страны Зап. Европы (52%) и Сев. Америки (32%).

Аналогичную политику планирует проводить и производитель грузовиков «Скания», который рассчитывает по примеру «Вольво» снизить количество своих **субпоставщиков комплектующих**, насчитывающее сейчас 850 производителей по всему миру. 20% всех комплектующих закупается «Сканией» в Ш., Германии и Бразилии, однако доля этих стран должна снизиться. В качестве перспективных стран с низкой стоимостью рабочей силы рассматриваются страны Балтии, Вост. Азии и Турция. Однако, в отличие от компании «Вольво», руководство «Скания» намерено теснее сотрудничать с субпоставщиками с целью повышения их производительности и прибыли. «Скания» готова совместно с производителями комплектующих работать над усовершенствованием тех. процессов, в т.ч. с привлечением высококвалифицированных специалистов «Скания».

В 2000г. оборот компании «Скания» вырос на 14% до 53,8 млрд. кр.; прибыль до уплаты налогов составила 4,6 млрд. кр.; было продано 6492 грузовика и автобуса (1999г. — 50414 шт.).

Уменьшение поступлений новых заказов, которое началось в III кв. 2000г., продолжалось на протяжении первых 6 мес. 2001г. Руководство концерна полагает, что конъюнктурный спад продолжится и наложит тяжелый отпечаток на спрос на грузовики и автобусы «Скания» до конца года. Особое беспокойство вызывает ситуация в странах Лат. Америки, в первую очередь в Аргентине и Бразилии, которые являются важными рынками для автокомпании. В этой связи руководство компании прогнозирует ухудшение основных эконом. показателей в 2001г. В «Скании» разработана «программа экономии», в которой предусматривается увольнение 1200 чел. — эффект от реализации программы будет получен в 2002г. По итогам II кв. 2001г., прибыль компании составила 650 млн. крон против 1051 млн. крон в соответств. периоде 2000г., прибыль на акцию снизилась с 3,08 крон до 1,33. На этом фоне отгрузки продукции возросли с 13,25 млрд. крон во II кв. 1999г. до 13,79 млрд. крон во II кв. 2001г.

В начале 2000г. ам. компания GM приобрела последние 50% акций Saab Automobile у Investor, став единоличным собственником компании. За 2000г. производство легковых автомобилей не увеличилось по сравнению с 1999г. и составило 132 тыс. машин. Оборот компании в 2000г. достиг 35 млрд. крон. В течение ближайших 5-7 лет планируется переломить ситуацию. В программы по рационализации производства и крупные инвест. проекты предполагается вкладывать до 4-5 млрд. крон в год. Уже в 2000г., впервые за последние годы, достигнут безубыточный уровень производства. До 2003г. компания будет стремиться увеличивать производство на 2000-3000 автомобилей в год, а при благоприятных условиях до 15 тыс. машин в год с тем, чтобы к указанному сроку продажи составили бы 150 тыс. автомобилей в год. Начиная с 2001г., Saab Automobile будет отвечать в концерне GM за разработку платформ для автомобилей класса «люкс». Эти платформы будут применяться для создания новых моделей под марками Cadillac, Alfa Romeo, Lancia и Saab, а также некоторых моделей Opel и Fiat.

Результаты деятельности «Сааб Аутомобайл» в 2001г. будут наилучшими за последние 10 лет. Значит. капвложения направляются в развитие новой серии автомобилей — 10-12% от оборота, который в 2001г. достиг 35 млрд. крон. Ожидается, что объем продаж новых автомобилей в 2001г. достигнет 135 тыс. штук, из которых более 30% реализовано на рынке США.

Ам. компания по производству автомобильных средств безопасности Autoliv приняла решение перенести в 2001г. производство ремней безопасности (1,5 млн. шт. в год) с фабрики в Vargarda (Ш.) на свое дочернее предприятие Norma в Таллине (Эстония). Решение вызвано стремлением снизить издержки производства за счет экономии **на зарплате, которая в Эстонии на 85% ниже, чем в Ш.**

Norma сегодня продает свою продукцию в европейские страны, в т.ч. и в Россию. На рос. предприятии в г. Дубне руководство Autoliv планирует скоординировать оперативную деятельность, с целью более успешного выхода на рынки стран Зап. Европы и России. Norma сегодня имеет доминирующее положение на рос. рынке ремней безопасности — до 80%.

Осенью 2000г. Autoliv начала сотрудничество с немецким концерном BMW по созданию электронной системы защиты при столкновении автомобилей. Контракт оценивается в 300 млн. крон из расчета годовых объемов продаж.

По состоянию на конец 2000г., общее число сотрудников компании увеличилось до 28 тыс. чел. Оборот Autoliv во II кв. 2001г. снизился на 4% и составил 10,3 млрд. крон, прибыль после всех фин. отчислений снизилась на 10,4% до 5,6 млн. крон; ухудшение результатов деятельности связывают со снижением объемов производства в автопроме США и ростом цен на сырьевые товары. Несмотря на это, объемы продаж сократились всего лишь на 1%, что зависело от развития курса шведской кроны к доллару.

Местные производители автомобилей традиционно занимают лидирующие позиции в производстве двигателей и запчастей к двигателям, ходовой части и штампованных деталей кузова. Сборочные линии зависят от своевременной поставки деталей, поскольку складские запасы обычно не создаются. На производстве используется метод just-in-time. К поставщикам поэтому предъявляются жесткие требования по качеству комплектующих (0% дефектных деталей), поскольку **входного контроля не ведется**. Автомобильные компании стремятся передать все больше функций своим субподрядчикам, включая все операции от дизайна до контроля качества, создания складских запасов и организации логистики. Все тяжелые грузовики производятся только **под конкретный заказ**, с учетом всех пожеланий клиента. **Количество проданных автомобилей равно количеству произведенных.**

Местные производители занимают 90% рынка тяжелых грузовиков Ш. «Скания» занимает 46,6% шведского рынка, в 1999г. она продала у себя в стране 2337 грузовиков (в 1998г. всего 1705).

Офиц. статистика не содержит данных о производстве автодвигателей внутр. сгорания, кузовов автомобилей или водительских кабин для грузовиков. Составить представление об уровне производства отдельных узлов можно лишь по косвенным данным, публикующимся в специализированных сборниках и отчетах фирм-производителей. Так, по данным за 1996г., производство коробок передач составило 215 тыс. шт.

В Ш. не изготавливаются такие детали, как пружинные амортизаторы, свечи зажигания, звуковые сигналы, автолампы, тормозные колодки. В весьма ограниченном количестве производятся зеркала заднего вида, передние фары, щетки стеклоочистителя, штампованные колесные диски и бамперы. Местное производство гидравлических амортизаторов, глушителей и выхлопных труб составляет значит. объем, однако уступает импорту. Производство аккумуляторных батарей примерно равно импорту.

Вследствие наличия хорошо развитого автопрома, Ш. экспортирует большое количество автомобилей и тяжелых грузовиков, а также оригинальных запчастей в 100 стран. Однако большинство шведского экспорта запасных частей и аксессуаров, за исключением двигателей и водительских кабин грузовиков, является реэкспортом ранее импортированных товаров.

Детали, предназначенные для сборки машин на шведских фабриках, поступают, в основном, из

европейских стран. Среди них первое место (50%) по экспорту деталей машин в Ш. занимает Германия. Наблюдается тенденция расширения географии поставок деталей машин из таких стран как Бразилия, Польша, Китай, Франция, Великобритания.

Большинство автоаксессуаров также импортируется из стран ЕС. Так, 50% цепей противоскольжения импортируется из Финляндии, аккумуляторные батареи поступают из Испании, Австрии и Германии, свечи зажигания — из Бельгии, Германии и Японии, автолампы — из Германии и Венгрии, тормозные колодки — из Дании и Германии.

Местные производители транспортных средств обычно импортируют большинство необходимых им деталей напрямую от производителей. Более простые детали (гайки, болты и т.д.) закупаются и у шведских оптовиков, импортирующих эти детали и для других отраслей промышленности. Многие зарубежные поставщики имеют в Ш. своих представителей и агентов, несмотря на то, что почти все контракты заключаются между головными подразделениями компаний.

Автокомпании продают запчасти и расходные материалы к автомобилям своего производства через авторизованных дилеров и авторизованные ремонтные мастерские. Эти каналы продаж доступны только через производителей оригинальных запчастей.

Большинство импортеров и оптовиков автозапчастей, деталей и аксессуаров объединены в союз Sveriges Bildelgrossisters Forening.

Общее развитие транспортного машиностроения в Ш. (на примере автопрома) показывает тенденцию к усложнению поиска ниши для «неоригинальных» деталей и запчастей **рос. производства**. Это объясняется общим усложнением конструкции шведских автомобилей и их отдельных систем, что делает практически невозможным их ремонт «своими силами», вне специализированных ремонтных предприятий. Поставщикам из **России** трудно найти новых шведских клиентов. В частности, даже к простым деталям (болты, гайки и др.) предъявляются особые требования по качеству и упаковке для того, чтобы пром. роботы легко могли использовать их на сборочных операциях. С другой стороны, завоевав доверие одного из производителей или оптовиков, который продает запчасти «неоригинального» производства под своей собственной торговой маркой, затем можно выйти и на остальной шведский рынок.

В окт. 1999г. в торгпредство РФ в Ш. обратилась фирма «Скания», выразившая заинтересованность в привлечении рос. производителей литых комплектующих — деталей двигателя, шасси, коробки передач и др., устанавливаемых на автобусы и грузовики «Скания». О предложении «Скании» были проинформированы минэкономики, ГУП ВО «Машиноэкспорт». Однако рос. производители не приняли участие в семинаре по субконтрактации литых комплектующих в фев. 2000г. Несмотря на это, позиция «Скания» предусматривает возможность проведения индивидуальных переговоров с рос. стороной. Возможно, что создаваемая с участием минэкономики Рос. Ассоциация производителей автокомплектующих займет более активную позицию по выходу на шведский рынок.

В Ш. ежегодно проводятся крупные автовыставки, раз в 3г. — в Стокгольме, Гетеборге и Мальме. Ежегодно проводится также выставка по заправочным станциям и сервису. Эти мероприятия наиболее подходят для установления контактов и поиска потенциальных покупателей для деталей машин и автозапчастей рос. производства.

Мортранспорт

Почти 95% межд. перевозок осуществляется грузовыми судами и паромми. Доля морского транспорта в общем объеме перевозок внутри страны составляет 40%. Наиболее интенсивно до настоящего времени развивались паромные перевозки.

Управление морского транспорта Ш. прогнозирует увеличение объемов межд. морских перевозок на 2% в 2000г.

Заходы грузовых судов в порты Ш. в 1999г.

	Танкеры		Сухогрузы		Всего грузовых судов	
	кол-во заходов тыс.т.	водоизм. тыс.т.	кол-во заходов тыс.т.	водоизм. тыс.т.	кол-во заходов тыс.т.	водоизм. тыс.т.
Разгрузка.....	4201	32877	18233	98332	23250	134350
Погрузка.....	4097	31 907	18372	98217	23293	133 349
Перевозки на мортранспорте Швеции						
	межд. грузоперевозки		паромные пасс. перевозки, тыс.чел.			
	погрузка, тыс.т.	разгрузка, тыс.т.				
1995г.....	63508	52817	18016			
1996г.....	64672	58410	18434			
1997г.....	68387	61 073	19154			
1998г.....	74301	59281	19592			

Наблюдается стабильный рост количества пассажиров, перевозимых воздушным транспортом как на внутр., так и на межд. линиях. В 1999г. отмечалось уменьшение объемов грузоперевозок на межд. линиях при некотором увеличении перевозок внутри Ш.

	Кол-во посадок		Кол-во пассажиров		Грузоперевозки, т.	
	междуна.	местные	междуна.	местные	междуна.	местные
1995г.....	442 076	10 837 258	6 578 825	145 874	23313	23313
1996г.....	452 224	11 907 831	6 586 954	170 907	28700	28700
1997г.....	465 079	13 308 202	6 793 924	195 299	31667	31667
1998г.....	467 639	14 493 805	7 229 241	197 998	34720	34720
1999г.....	494 764	15 347 792	7 613 339	185 013	39708	39708

	грузоперевозки		перевозки пассажиров	
	млн.т.	т./км.	кол-во поездов	поездок/км
1995г.....	57,1	19382	98,4	6219
1996г.....	55,2	18835	100,7	6218
1997г.....	56,5	19 114	106,8	6814
1998г.....	55,4	19019	110,9	6997
1999г.....	52,8	18905	114,9	7434

Объемы ж/д грузоперевозок в 1999г. продолжали сокращаться при одновременном увеличении пассажиропотока. Общая протяженность железных дорог, находящихся под контролем Коммерческого управления Шведских гос. железных дорог, имеет тенденцию к сокращению, с 12,2 тыс.км. в 1970г. до 11 тыс.км. в 1998г. За тот же период доля линий, где используются электровазны выросла до 7600км.

	Перевозки грузовым автотранспортом			
	коммерческие		некоммерческие	
	т.	т./км	т.	т./км
1995г.....	308,5	26542	47,3	2782
1996г.....	274,1	27730	47,6	3456
1997г.....	276,8	30104	40,6	3022
1998г.....	291,0	29472	45,0	3203

Эресун

Датско-шведская агломерация. Превращается в центр Южной Скандинавии. Начало было положено в 1991г. с принятием решения о строительстве транспортной магистрали: мост/туннель через Эресун — пролив, отделяющий южную Ш. от района Большого Копенгагена.

Общая территория Эресунского региона — 18,4 тыс.кв. миль (4% территории Дании и Ш.). Общая численность населения — 3,2 млн.чел.; и 15 университетов и институтов с общим числом студентов 120 тыс. На регион приходится 20% объединенного ВВП Ш. и Дании. Этот новый сильный регион Сев. Европы имеет поддержку в виде инвестиций на развитие инфраструктуры в 15 млрд.долл. и располагает большим потенциалом роста. В Европе он занимает 12 место по численности населения; по размерам ВВП — 8; по уровню НИОКР — 4. В основе его успеха — высокая концентрация научных исследований (7,5 тыс. сотрудников, ведущих научные исследования) и большое количество компаний в таких областях, как биотехнология, мед. оборудование, вычислит. техника, пищепром, базирующиеся на высоком образоват. уровне населения. Создан благоприятный инвест. климат; регион переживает значит. эконом. подъем.

80% шведских экспортных грузопотоков идут через порты Сконе в Данию и Германию. Порты Кристианстад и Хельсингборг ближе к Берлину, чем к Стокгольму. Мальме — сосед Копенгагена и Гамбурга. Активную роль также играют порты Треллеборг и Карлсхамн. Регион считается воротами в Балтийское море, в ЦВЕ. Из пяти основных глубоководных портов Скандинавии три — Копенгаген, Мальме и Хельсингборг — находятся здесь. Поскольку 2/3 всех грузоперевозок в Скандинавии осуществляются на трейлерах, большое значение имеет наличие здесь разветвленной сети шоссейных дорог. Строительство Эресунской магистрали также увязано с имеющейся здесь значит. ж/д сетью. В крупных аэропортах Стуруп (Мальме) и Каструп (Копенгаген) осуществляется более 70% всех скандинавских авиарейсов в континентальную Европу и другие страны мира. С постройкой магистрали через Эресун вся южная Ш. становится зоной притяжения Копенгагенского аэропорта.

В перспективе осуществится усиление связей Эресунского региона с Сев. Германией (Гамбург) — после строительства скоростной магистраль-туннеля через пролив Феманзунд-Бельт между овами Лолланн и Фемарн. Обсуждается проект прокладки транспортного туннеля под проливом, между Хельсингером и Хельсингборгом, чтобы замкнуть транспортное кольцо вокруг Эресуна с севера.

Эресунский регион по характеру намеченного развития принадлежит к одному из наиболее перспективных в Европе, поскольку он отвечает параметрам построения коммуникационного постиндустриального общества, для которого характерно наличие развитой сети коммуникаций и дорожно-транспортной сети; большое число НИИ высокого уровня. В таких агломерациях темпы роста НИОКР вдвое-втрое превышают общемировые. Уровень развития фарм. отрасли и производства мед. оборудования считается одним из

критериев высокой технологии. Предприятия этих двух отраслей, работающие в регионе, составляют 65% от общескандинавского объема.

Одной из форм сотрудничества частных предпринимателей, больниц и университетов Большого Копенгагена и Сконе стала организация «Академия долины Медикон» – совместного проекта биотех. компаний, медпрома, больниц и НИИ. По результативности и интенсивности биотех. исследований Долина Медикон вышла на 3 место в Европе, после Лондона и Парижа. Предполагается, что через несколько лет регион станет доминирующим в Ш., перетянув к себе значит. ресурсы развития из региона Большого Стокгольма.

В 1997г. группа крупнейших компаний Сконе выступила за скорейшее развитие регионального сотрудничества, опубликовав «Манифест Сконе». В первую очередь, рассчитывают на резкое увеличение торговли: надежды также возлагаются на уникальные возможности, созданные пуском Эресунской магистрали, процессом интеграции в ЕС, общим улучшением отношений между странами Балтийского региона.

ТПП юж. Ш. и Дании создали объединенную структуру – Эресунская бизнес-интеграция (ОВИ). ТПП южной Ш. и Дании, вместе с Региональным союзом Сконе и организацией «Копенгаген капэсити», начали реализацию проекта в рамках программы ЕС «Интеррег II». Проект «Интеграция бизнеса в Эресунне» будет продолжаться до 2000г.

Требуется пересмотр законодательства обеих стран с целью их координации. На встрече премьер-министров Дании и Ш. в Копенгагене в 1997г. было решено добиваться согласования («гармонизации») законов и правил. С 1998г. действует рабочая группа высокого уровня для реализации этого решения, обсуждаются планы создания совместной общей региональной политики и трансграничного рынка рабочей силы.

Действуют центры НИОКР в Лунде и Мальме; с ними сотрудничают 200 компаний. В Копенгагене есть научный парк «Симбион». В развитии региона основная ставка сделана не на разработку сырьевых ресурсов, а на высокую квалификацию рабочей силы и наукоемкость пром. продукции.

8 июня 1998г. министры образования Ш. и Дании подписали соглашение о создании Комитета по науке и образованию Эресунского региона. Среди приоритетных направлений деятельности комитета: рынок рабочей силы и жилья в регионе, место региона в ЕС, исследования в вопросах экологии и экономики. Правительства будут вносить на деятельность комитета по 1 млн. крон в год.

В мае 1999г. в Копенгагене прошла первая сессия одной из новых организаций сотрудничества – «Балтик девелопмент форум». Были разработаны планы мероприятий по деятельности в Балтийском регионе по направлениям: эконом. жизнь, инфраструктура, культура и образование, ЕС/НАТО.

Среди конкретных проектов Эресунского двустороннего сотрудничества важны такие, как расширение аэропорта Каструпа; расширение портов Копенгагена и Мальме; строительство транспортного туннеля в Мальме; модернизация Копенгагенского ун-та (в Амагере); строительство новых лабораторий для Высшей фарм. школы Дании; строительство новых зданий ф-та экономики предприятий Высшей эконом. школы во Фреде-

риксберге; организация нового биомед. научного центра в Лундском ун-те; открытие ин-та в Мальме на 15 тыс. студентов; биеннале культуры в регионе; проект «Рождение региона» – участники по обе стороны пролива проводят деятельность по маркетингу на мировой арене Эресунского региона; Эресунский ун-т.

14 авг. 1999г. состоялась церемония в ознаменование окончания монтажа конструкций моста и того, что после 7-тысячелетнего перерыва, когда в ледниковый период Дания и Сконе перестали быть единым целым, над водами пролива проложен путь, «воссоединивший» их. Открытие магистрали для движения состоялось 1 июля 2000г.

Морпорты Сконе. Открытие Эресунского моста, соединившего Ш. с датской Зеландией, а также планы по улучшению инфраструктуры в ЮЗШ значительно изменили положение портов южно-шведской пров.Сконе.

Самое заметное событие – слияние мощностей Копенгагена и Мальме в единый шведско-датский «КМ Порт». В 2000г. оборот этого нового образования составляет 430 млн. шв. крон, занято 436 чел. Исполнит. директор – швед Ларе Карлссон. Помимо «КМ Порт», в пров.Сконе находятся еще 6 портов: «Хельсингборгс Хамн АБ» (оборот составляет 300 млн. шв. крон в год, занято 247 чел.); «Треллеборгс Хамн» (107 млн. крон, 70 чел.); «Ландскруна Хамн АБ» (20 млн. крон, 30 чел.); «Истад Хамн» (70 млн. крон, 30 чел.); «Охус Хамн Стувери» (40 млн. крон, 33 чел.); «Симрисхамн хамн» (7 чел.).

Мелкие порты Сконе не смогут развивать все виды услуг, однако постараются занять каждый свою нишу. По общему мнению руководства, южно-шведские порты должны не только действовать в качестве больших парковок для иностр. кораблей, но и постепенно превращаться в порты с четким набором услуг. При этом не исключается взаимодействие между мелкими портами. Скорее речь будет идти об избежании лишней конкуренции, а также об экономии средств.

Сложившаяся ситуация, возможно, переориентирует некоторые порты на вост. направление. Директор «Треллеборгс Хамн» Лейф Боргемарк считает, что будущее за вост. рынками. Мелкие порты не смогут справиться на зап. направлении с такими конкурентами, как «КМ Порт» или «Гетеборгс Хамн». В то же время для судов, идущих с вост. побережья Балтийского моря, Сконе занимает географически выгодное положение.

В этой связи руководство «Треллеборгс Хамн» планирует открытие еще одной паромной линии в Вост. Европу. Этому примеру могут последовать и другие порты Сконе.

Эстония

Выгодное географическое положение, развитая Вхоз. инфраструктура, а также благоприятная в целом бизнес-среда сделали Эстонию удобным транзитным путем в мировой торговле. По межд. классификации через страну проходят авто- и ж/д магистрали Критского коридора № 1, входящие в европейскую транспортную систему, а также часть пути «Виа-Балтика»: автодорога Икла-Пярну-Таллин; ж/д Валга-Тарту-Тапа-Таллин; автодорога Таллин-Нарва; ж/д Таллин-Тапа-Нарва; ж/д Тапа-Тарту-Печоры и автодорога Таллин-Тарту-

Выру-Лухумаа (соединяют Зап. Европу и Скандинавию с центр. частью России, Белоруссией, Украиной, Китаем и Казахстаном); автодорога Валга-Йыхви; авто- и ж/д Таллин-Палдиски. Магистрالی Критского коридора № 1 имеют выход на **порты, входящие в состав «большого» Таллинского порта – Таллин, Мууга, Палдиски**, на ж/д станции Таллин и Мууга, а также к Таллинскому аэропорту.

Основной объем перевозимых в Эстонии грузов (80%) приходится на товаропоток между Россией и Западом. Это направление продолжает оставаться для ЭР главным еще со времен бывшего СССР, когда здесь была создана мощная основа для современного портового хозяйства, получившего дальнейшее развитие в последние годы. Благодаря этим факторам, а также значительным объемам экспорта из РФ в западном направлении, общий грузооборот в Эстонии в течение ряда последних лет держится на достаточно высоком и стабильном уровне порядка 35 млн.т./км.

Значимость транспортного сектора для страны определяется тем, что в нем создается 10,5% ВВП, а число занятых составляет 76 тыс.чел. или около 7% от общего количества рабочей силы. На сферу транспорта приходится 10% ассигнований из госбюджета (1,47 млрд.крон в 1998г.).

Две трети всего транзита грузов и практически весь объем экспорта -импорта Эстонии осуществляются морским путем, где ведущие позиции занимает Таллинский порт. В 1999г. через его терминалы было перевалено 26,4 млн.т. грузов и перевезено 5,9 млн. пассажиров, что на 23,5% и 10% соответственно превысило показатели предыдущего года. **Действует паромное сообщение с Хельсинки и Стокгольмом.** Постоянно развивающаяся инфраструктура порта позволила увеличить за тот же период количество заходов кораблей на 19%. Большую часть грузов (55%) составляют нефтепродукты, однако в последнее время заметно **возросла также доля контейнерных перевозок.** Их рост за 1999г. составил 18%. Эстонские транспортники рассматривают этот вид перевозок как перспективный и имеющий большой потенциал развития. **После завершения строительства нового контейнерного терминала в порту Мууга Эстония ежегодно сможет перевозить порядка 500 тыс. контейнеров.** О серьезности этих планов говорит готовность администрации порта инвестировать в проект 113 млн.крон (7,5 млн.долл.). В перспективе страна может стать распределительным центром в глобальном контейнерном бизнесе между Сев. Европой и ЮВА.

Политика правительства в области морского транспорта сводится к созданию льготных условий для деятельности фирм-операторов на территории портов при сохранении гос. собственности на землю и причальную стенку. Вместе с тем, некоторые небольшие порты, например, Кунда, полностью принадлежат частному капиталу. Приватизированы также все компании-морперевозчики.

По железной дороге перевозится 77% всех грузов внутри страны и 95% транзита. Главный оператор – гос. АО «Эстонская железная дорога». Пассажирские перевозки осуществляются гос. АО «Юго-Западная железная дорога».

Особое значение железной дороги объясняется тем, что по ней осуществляется весь идущий через Эстонию нефтетранзит из России на западные

рынки. Это обстоятельство обусловило повышенный интерес к этому высокодоходному виду транспорта со стороны межд. инвесторов. Прибыль ЭЖД в 1999г. составила 100 млн.крон или 6,5 млн.долл. Идет подготовка к предстоящей приватизации железной дороги. Ряд западных компаний уже сделали свои предложения Эстонскому приватизационному агентству и рассчитывают получить 51-66% акций.

Большинство гос. проектов в области транспорта регионального и межд. значения приходится на железную дорогу. К ним относятся: строительство ж/д станции Койдула на маршруте Тарту-Псков (2001-02гг.); реконструкция сортировочной станции Тапа (2000-01гг.); ремонт участка Тапа-Тарту (2001-02гг.); строительство объездного пути Сауе-Мяянику (2001-02гг.); развитие сети подъездных путей к портам в Таллине (2000-03гг.).

Эстонские власти пытаются обеспечить равномерную модернизацию этого вида транспорта, однако очевидно, что главный упор в планах развития делается на узлы, обслуживающие наиболее доходный «северный» участок Нарва-Таллин-Палдиски. Общая сумма затрат на осуществление указанных проектов, разрабатываемых правительством ЭР и ЕС в рамках программы ISPA, составляет 500 млн.крон (33 млн.долл.).

Автотранспортом в Эстонии перевозится 16% всех грузов. В стране имеется достаточно развитая сеть автодорог, имеющих выход на Россию на востоке и Латвию – на юге. Местные автоперевозчики (в общей сложности 500 фирм) активно используют удобное промежуточное положение Эстонии между Россией и Зап. Европой, обслуживая значит. часть грузового сообщения на этом направлении.

Приоритетными направлениями развития сети автодорог, определяемыми правительством ЭР, на 1999-2003гг. являются: Таллин-Тарту-Выру-Лухумаа, Таллин-Нарва, Таллин-Палдиски, новые пропускной пост на границе в Нарве и автомобильный мост (направление Запад-Восток); Таллин-Пярну-Икла, Йыхви-Тарту-Валга (как элементы «Виа-Балтика» и Критского коридора №1).

На средства Евросоюза **заключена реконструкция Таллинского аэропорта, который претендует теперь на роль крупнейшего в Прибалтике** по пассажиро- и грузообороту. Ожидается, что к 2002г. аэропорт Таллина сможет принимать более 1 млн. пассажиров в год. Главный акцент в разработанной правительством страны программе развития авиатранспорта на 1999-2003гг. делается на совершенствование системы контроля движения, безопасности полетов и наземного обслуживания с целью доведения их до полного соответствия нормам ИКАО.

В целом в основу стратегии развития инфраструктуры транспорта в Эстонии заложены нормы политики и законодательства ЕС в этой области. Видя себя частью общеевропейской транспортной системы, **Эстония считает приоритетным развитие ж/д транспорта по сравнению с автомобильным** при одновременном соблюдении принципов их взаимодополняемости. Основным рабочим документом, с которым сверяется нац. политика в этой области является решения Европарламента № 1692/96/ЕС, а также Совета ЕС от 23 июля 1996г. о направлениях развития трансъвропейской транспортной сети.

Министерство транспорта и связи Эстонии (код +372), Виру 9, 15081 Таллинн, ЭР, т. 6 397659, ф. 6 397606.

Министр	Тойво Юргенсон	6 397613
Канцлер министерства	Маргус Лейво	6 397614
Зам. (авиация, связь, евроинтеграция)	Тыну Наэстема	6 397687
Зам. (морской транспорт)	Рене Трейал	6 397687
Зам. (инфраструктура транспорта)	Пеетер Шкепаст	6 397614
Руководители отделов министерства		
Отдел развития и внешних сношений (межд. организации)	Анти Моппель	6 397630
	Тынис Лаке	6 397633
Отдел бюджета и эконом. анализа (инвестиции)	Андрее Уусма	6 397655
	г-жа Пилле Роосвэ	6 397667
Нач. юр. отдела	Свен Хиедель	6 397670
Зам. нач. отдела (договоры)	г-жа Малле Коолберг	6 397671
Деп. шоссейных дорог. Пярнуское ш. 24, 10141 Таллин, ф. 6 119360		
Ген. директор	Рихо Сырмус	6 119300
Зам. (содержание дорог)	Койт Тсефельс	6 119302
Зам. (проекты развития)	Александр Калдас	6 119303
Зам. (безопасность движения)	Харри Кууск	6 119304
Деп. железных дорог. Ластекоду 31, 10113 Таллин, ф. 6 057410		
Ген. директор	Райво Агабус	6 057403
Зам. (вопросы надзора)	Юри Адер	6 057404
Деп. водного транспорта. Ласнамяэ 48, 11413 Таллин, ф. 6 205506		
Ген. директор	Калле Педак	6 205500
Зам. (общие вопросы)	Арво Вескиметс	6 205500
Зам. (безопасность мореплавания)	Велло Муру	6 205701
Зам. (гидрография и навигация)	Вайдо Краав	6 205600
Деп. гражд. авиации. Бульвар Рявала 8, 10143 Таллин, ф. 6 676667		
Ген. директор	Калью Петерсон	6 676676
Зам. (воздушный транспорт)	Тийт Соорм	6 676678
Зам. (безопасность полетов)	Гуйдо Якобсон	6 676679
Деп. связи. Ядала 4d, 10614 Таллин, Общ. тел. 6 931154, ф. 6 931154		
Ген. директор	Юри Йьема	6 931154
Зам. (вопросы радиосвязи)	Арво Раммус	6 931153

ЮАР

Морпорты

Вокруг южной оконечности африканского континента проходят торговые пути, связывающие Зап. Европу, страны бассейна Индийского океана, ЮВА и Австралию. Роль этих океанских коммуникаций стремительно возрастает в случае возникновения кризисных ситуаций, при которых использование Суэцкого и Панамского каналов будет существенно ограничено либо полностью исключено.

В ЮАР создана **развитая сеть удобных и хорошо оборудованных портов**, равномерно расположенных по всей длине береговой линии страны. Наиболее крупными из них являются Дурбан, Кейптаун, Ричардс Бэй, Порт-Элизабет, Салданья, Ист-Лондон и Моссел Бэй.

Порт Дурбан расположен в бухте Натал на побережье Индийского океана. Бухта хорошо защищена от ветров, достаточно удобна и обширна (площадь акватории составляет 892 га), однако сравнительно мелководна — глубины в ней не превышают 12,8 м.

Дурбане стал крупнейшим в стране и производит 65% совокупного дохода всех портов, что объясняется его исключительно выгодным расположением относительно мировых морских торговых путей и близостью к главному индустриальному району ЮАР — Гаутенгу. В 1997 г. порт посетили 4,6 тыс. судов, при этом общий грузооборот составил 30,4 млн.т. Специализацией Дурбана является

обслуживание контейнерных перевозок, однако, здесь обрабатывается значительное количество таких грузов, как уголь, химикаты, стальной прокат, фрукты, сахар, зерно, руды, минералы, гранит и деловая древесина. К причалам порта могут одновременно встать под погрузку или разгрузку 57 торговых судов, для обработки различных по характеру грузов задействован 21 терминал.

Контейнерный терминал является наиболее мощным и высокотехнологичным. Общая длина причальной стенки равняется 2,1 км, что позволяет одновременно швартовать 8 судов. Глубина воды вдоль причала — 12,8 м. Мощность терминала составляет 1 млн. TEU (стандартная единица объемом 6 тыс.куб.м) в год. В 1997 г. здесь было обработано 984 тыс. контейнеров. Примыкающие к причалу площадки обеспечивают складирование и хранение 9 322 TEU, из них 526 мест оборудовано для контейнеров-рефрижераторов. Терминал обслуживают 12 порталных кранов грузоподъемностью от 30 до 40 т. В состав комплекса входит также железнодорожная сортировочная станция, связанная прямым скоростным сообщением с основными промцентрами ЮАР и крупными городами в ряде соседних стран (Лесото, Свазиленд, Ботсвана, ДР Конго и Мозамбик). В связи с мировой тенденцией к дальнейшей контейнеризации морских грузоперевозок мощность терминала в Дурбане планируется увеличить к концу 1999 г. до 1,3 млн. TEU в год.

Комбинированный терминал предназначен для приема многоцелевых судов, перевозящих как контейнерные, так и обычные грузы. Он находится в стадии интенсивного развития, стоимость проекта реконструкции составляет 115 млн.рандов (21 млн.долл.). По окончании работ **терминал должен стать одним из самых современных портовых комплексов в мире** и будет обеспечивать максимально быструю и экономически эффективную обработку различных по характеру грузов. Его мощность по контейнерам составит 30 тыс. TEU в год.

Дурбан является единственным портом в стране, имеющим специализированный автомобильный терминал. Его строительство начато в 1999 г. в связи с тем, что в течение последних пяти лет в ЮАР наблюдается быстрое увеличение объемов импорта и экспорта автомашин. Общая площадь терминала составит 8,5 га. С учетом характера и специфики груза особое внимание при оборудовании терминала уделяется системам безопасности, включающим телекамеры дистанционного скрытого наблюдения и электронные сенсорные датчики.

Кроме вышеперечисленных в порту имеется еще 18 терминалов, каждый из которых специализируется на обработке одного или нескольких видов грузов. К ним относятся комплексы по погрузке или разгрузке сахара, зерна, угля, руд различных металлов, гранита, стального проката, деловой древесины, бумаги, фруктов и других с/х продуктов, мелассы, масел, жидких химикатов, топлива и сырой нефти. Все терминалы оснащены соответствующим характеру груза оборудованием — ленточными конвейерами-транспортёрами, трубопроводами или специализированными кранами.

При заходе в порт Дурбан лоцманская проводка является обязательной. Глубина входного фар-

ватера — 12,8 м, ширина — 122 м. Порт способен принять суда с размерами, не превышающими по длине 243,8 м., по ширине — 35 м., с осадкой не более 11,9 м. В Дурбане имеются шесть буксиров с тяговым усилием в 33 т. каждый.

Бункеровка в порту производится при стоянке у причалов контейнерного и комбинированного терминалов, у причалов Айленд Вью, а также с барж. Ко всем причалам подведена пресная вода (производительность помп 50 т/час) и электропитание с берега (380 V, трехфазное). В Дурбане создана мощная судоремонтная база, которая позволяет производить ремонтные работы любой степени сложности. В порту есть два дока. Сухой док Принс Эдвард оборудован шестью кранами грузоподъемностью от 4 до 50 т. и имеет размеры: длина — 352 м., ширина — 42 м., глубина — 12,5 м. Плавающий док обладает грузоподъемностью 2,5 тыс. т., его размеры составляют в длину 106 м., в ширину — 26,8 м.

Порт Кейптаун расположен в 50 км. к северу от мыса Доброй Надежды в акватории Столовой бухты на Атлантическом побережье ЮАР. Бухта является достаточно удобной и глубоководной, однако плохо защищена от северо-западных ветров, господствующих в зимние месяцы и достигающих силы 7-10 баллов по шкале Бофорта.

В Кейптауне обрабатываются самые разнообразные грузы, однако специализацией порта принято считать экспорт фруктов и других скоропортящихся и свежемороженых продуктов. В 1997 г. в Кейптаун зашло 3,8 тыс. судов с общим тоннажем 134 млн. брт, грузооборот составил 13 млн. т. Помимо существенной роли в обслуживании грузовых потоков, значение порта определяется и тем, что в нем базируются суда национального и иностранных рыболовецких флотов, ведущих промысел в Южной Атлантике, а также корабли антарктических экспедиций многих стран мира. Кейптаун располагает мощной и высокотехнологичной судоремонтной базой.

В порту имеются несколько терминалов, наиболее высококомеханизированным из которых является контейнерный, расположенный в акватории Бен Шуман Док. Его мощность составляет 450 тыс. TEU в год. Длина причальной стенки равняется 1,7 км., что позволяет одновременно швартовать 7 контейнеровозов. Глубина воды вдоль причала — 14 м. Входящие в состав терминала контейнерные площадки обеспечивают хранение 4 тыс. TEU, из них 582 места оборудованы для контейнеров-рефрижераторов. Причал обслуживается четырьмя 40-тонными и одним 30-тонным порталными кранами. К терминалу примыкает железнодорожная сортировочная станция с производительностью 100 тыс. TEU в год, связанная прямым сообщением с главным индустриальным районом ЮАР Гаутенг и крупными городами других стран юга Африки.

Многоцелевой терминал расположен по периметру акватории Дункан Док. Основное его назначение — обслуживание многоцелевых судов, перевозящих как обычные грузы, так и контейнеры. Одновременно у причальной стенки терминала могут находиться 11 океанских судов. Здесь обрабатываются деловая древесина, стальной прокат, уголь, растительное масло, бумага, цемент, кирпич, зерно, свежие фрукты и овощи, свежемороженая рыба. Мощность по контейнерам составля-

ет 14 тыс. TEU в год. Терминал обслуживают 54 крана (в том числе один 50-тонный и четыре 15-тонных) и 71 вилочный погрузчик. Помимо вместительных открытых и крытых площадок для хранения, терминал имеет: холодильник для рыбы и морепродуктов с заморозкой 2 тыс. т. до -60°C (подобная секция глубокой заморозки имеется только в Японии), секция с заморозкой до -30°C — 8 тыс. т.; холодильник IHS (International Harbour Services), для свежих фруктов и цитрусовых, на 6 секций с общей емкостью 12 тыс. стандартных грузовых поддонов (паллет); зерновой элеватор емкостью 28 тыс. т.

Терминал для наливных грузов расположен в Танкер Бэйсин — восточной части Дункан Док. Он способен принимать небольшие и средние танкеры с осадкой не более 13,1 м. В состав терминала входят несколько хранилищ, связанных с причалом трубопроводами: два хранилища для опасных химикатов емкостью 7,5 тыс. и 3,9 тыс. куб. м.; хранилище для нефтепродуктов емкостью 11,4 тыс. куб. м.; хранилище для бункеровочного топлива емкостью 41,4 тыс. куб. м.; хранилище для мелассы, растительного масла и рыбьего жира общей емкостью 7,4 тыс. куб. м.

В порту имеется также **пассажирский терминал, способный принимать большие океанские круизные лайнеры**. В 1997 г. в Кейптаун зашли 23 таких судна.

При заходе в Кейптаун лоцманская проводка является обязательной. В порту имеется 4 буксира с тяговым усилием в 41 т. каждый. Глубина входного фарватера составляет 15,9 м., в акватории Бен Шуман Док — 14 м., в акватории Дункан Док — 15,4 м.

В порту оборудовано 61 бункеровочное место. Все причалы обеспечиваются пресной водой и электропитанием с берега. В Кейптауне имеются значительные судоремонтные мощности и квалифицированные специалисты с необходимым оборудованием для проведения работ любой степени сложности. Ремонт осуществляется на специальном ремонтном причале, длиной 548 м. в восточной части Дункан Док. В порту есть два сухих стационарных дока — Робинсон, построенный в 1882 г., и Старрок, построенный в 1945 г. В год в каждом из них проходят ремонт от 60 до 80 судов. Размеры дока Робинсон: длина 161,2 м., ширина 17,2 м. и глубина 7,9 м.; дока Старрок: 360 м., 38,4 м. и 14 м. соответственно.

Порт Ричардс Бэй расположен в одноименной бухте на побережье Индийского океана и находится в 170 км. к северо-востоку от Дурбана. Бухта является одной из самых больших и глубоководных на юге Африки. Площадь акватории составляет 1,4 тыс. га при глубинах от 14 до 19 м.

Строительство порта началось в 1972 г., а уже 1 апр. 1976 г. состоялось его официальное открытие. **Ричардс Бэй занимает первое место среди портов ЮАР по физическому объему обрабатываемых грузов (55% от общего объема)**. В 1997 г. грузооборот увеличился на 4% по сравнению с предыдущим годом и составил 75,5 млн. т. В течение года в Ричардс Бэй зашли 1,6 тыс. судов с общим тоннажем 110 млн. брт. Основное предназначение порта — экспорт энергетического угля. Обрабатываются и другие грузы — фосфаты, хромовая руда, алюминий, сталь, чугун, ферросплавы, сера, удобрения, древесностружечная плита. Ричардс Бэй является

самым перспективным и быстрорастущим портом страны. В 1998 ф.г. в его развитие инвестировано 566 млн.рандов (102,9 млн.долл.).

В Ричардс Бэй сооружен **крупнейший в мире экспортный угольный терминал** мощностью 67 млн.т. в год. Комплекс расположен в восточной, наиболее глубоководной части бухты. К причальной стенке могут одновременно становиться четыре крупнотоннажных угольных балкера. Глубина причала — 19 м. В состав терминала входит открытое хранилище площадью 260 га. и емкостью 6 млн.т. Погрузка угля на суда осуществляется тремя высокопроизводительными ленточными конвейерами-транспортерами.

Комбинированный терминал расположен в северной части бухты. К причальной стенке могут одновременно становиться четыре судна, глубина причала — 14,7 м. На терминале обрабатываются алюминий в болванках, стальной прокат, гранит, деловая древесина, контейнеры. Мощность комплекса составляет 1,8 млн.т. грузов в год, в том числе по контейнерам — до 12 тыс.ТЕU в год. К причалу примыкают открытые хранилища на 71,2 тыс.кв.м. и контейнерная площадка на 1 тыс.ТЕU.

Терминал для экспорта металлов расположен рядом с комбинированным. Он рассчитан на одновременную стоянку двух судов, глубина — 14,5 м. Основными грузами являются предназначенные на экспорт сталь, чугун, ферросплавы и крупнокусковая хромовая руда. Мощность комплекса составляет 2,4 млн.т. грузов в год. Открытые хранилища имеют общую площадь 58 тыс.кв.м.

Терминал насыпных грузов также расположен в северной части бухты. К причальной стенке могут одновременно вставать четыре судна (два под погрузку экспортных товаров и два — под разгрузку импортных). Глубина воды вдоль причала — 14,5 м. Основными грузами являются фосфаты, цирконий, минералы (главным образом вермикулит и андалузит), хромовая и титановая руды, удобрения, древесностружечная плита, ферросплавы, алюминий, коксующийся уголь, поташ и сера. Мощность терминала составляет 11 млн.т. грузов в год. В состав терминала входят два открытых хранилища общей вместимостью 60 тыс.т., три крытых хранилища общей площадью 35,2 тыс.кв.м. и вместимостью 225 тыс.т., 32 бункера общей емкостью 105 тыс.куб.м. и три элеватора емкостью 5 тыс.куб.м. каждый.

Терминал наливных грузов расположен рядом с угольным терминалом. У причальной стенки может встать только одно судно. Глубина воды вдоль причала — 19 м. Основными грузами являются жидкости и сжиженные газы — пропилен, бутан, бутадиев, гексан, аммиак, ацетон. Причал соединен трубопроводами с танками для хранения, общий объем которых составляет 160 тыс.куб.м.

При заходе в Ричардс Бэй лоцманская проводка является обязательной. Входной фарватер имеет глубину 22 м. Порт способен принимать суда с размерами, не превышающими по длине 260 м., по ширине — 47 м., с осадкой не свыше 17,5 м.

В порту оборудовано 4 стационарных места для производства бункеровки, имеется также специальное судно-бункеровщик. У всех причалов можно пополнить запасы пресной воды и принять электропитание с берега. Судоремонтная база в Ричардс Бэй отсутствует, при необходимости ремонт осуществляется в Дурбане.

Порт-Элизабет расположен в бухте Альгоа на побережье Индийского океана, примерно посередине между Дурбаном (384 морские мили к северо-востоку) и Кейптауном (423 морские мили к западу).

Порт-Элизабет по объему грузооборота занимает пятое место в стране (5,2 млн.т. в 1997 г.). Он представляет собой универсальный комплекс, способный обрабатывать самые разнообразные по характеру и свойствам грузы. Вместе с тем, специализацией порта принято считать экспорт фруктов и марганцевой руды.

Контейнерный терминал расположен в северной части бухты на причале Чарл Малан. Длина причальной стенки равняется 635 м., что позволяет одновременно ставить под погрузку или разгрузку четыре судна. Глубина причала — 12,2 м. Производительность терминала составляет 320 тыс. стандартных контейнеров в год, в 1997 г. здесь было обработано 120 тыс.ТЕU. Площадка для хранения занимает 22 га. и рассчитана на 3,1 тыс. ТЕU, 72 места оборудованы для контейнеров-рефрижераторов. Причал обслуживается четырьмя порталными 40-тонными кранами.

Терминал насыпных грузов расположен в южной части бухты и рассчитан на одновременную стоянку двух судов. Глубина воды вдоль причала — 11 м. Терминал предназначен только для экспорта марганцевой руды. Емкость открытого хранилища составляет 350 тыс.т. Погрузка руды на суда осуществляется высокопроизводительным ленточным конвейером-транспортером.

Грузовой причал общего назначения предназначен для обработки самых разнообразных грузов — от свежих фруктов до деловой древесины. Одновременно к причалу могут встать четыре судна. Одно из стояночных мест оборудовано для разгрузки судов по технологии RO-RO. В состав терминала входят открытые (21 тыс.кв.м.) и закрытые (10 тыс.кв.м.) площадки для хранения, а также специализированные складские помещения для фруктов (семь холодильников на 4,7 тыс. паллет, склады без охлаждения — на 2 тыс. паллет). Терминал оборудован 4-тонным и 15-тонным стационарными кранами, 72,5-тонным передвижным краном и четырьмя мощными вилочными погрузчиками.

Терминал наливных грузов расположен рядом с терминалом насыпных грузов и предназначен для приема продуктов нефтепереработки. Причал связан трубопроводом с танками-хранилищами, общая емкость которых составляет 234 тыс.куб.м.

При заходе в Порт-Элизабет лоцманская проводка является обязательной. Глубина входного фарватера равняется 14,5 м., ширина — 310 м. В порту имеется три буксира с тяговым усилием в 41 т. каждый.

Возможности порта позволяют производить бункеровку (за исключением топливных смесей) и пополнение запасов пресной воды. Ко всем причалам подведено электропитание. Судоремонтная база в Порт-Элизабете не развита, здесь можно произвести только несложный мелкий ремонт.

Бухта Салданья расположена на Атлантическом побережье в 140 км. к северо-западу от Кейптауна и **считается наиболее удобной и защищенной естественной гаванью в Африке**. Салданья также является самым глубоководным портом ЮАР. Строительство и развитие порта началось в 1973 г. Пер-

воначально он предназначался исключительно для экспорта железной руды с крупных месторождений расположенных в пров. Сев. Кейп (в 860 км. от Салданья). В порту обрабатываются и свинцовый, медный и цинковый рудные концентраты, соль, сырая нефть, свежемороженая рыба. В 1997 г. в порт зашли 269 океанских судов общим тоннажем 51 млн.брт., грузооборот составил 20 млн.т.

Салданья — высокомеханизированный портовый комплекс. Его основой является терминал насыпных грузов, который состоит из открытого хранилища площадью 13 га, автоматизированных погрузочно-разгрузочных линий и причала для крупнотоннажных балкеров. Максимальная емкость открытого хранилища — 3 млн.т. железной руды. Руда поступает железнодорожным транспортом из Сишена и разгружается путем опрокидывания вагонов (без расцепки), при этом максимальная производительность разгрузки составляет 8 тыс. т/час. Погрузка руды из хранилища на суда производится ленточным конвейером-транспортером с максимальной производительностью 11 тыс.т/час. Длина причала для балкеров составляет 630 м., одновременно к нему могут быть пришвартованы два крупнотоннажных рудовоза и один танкер (максимально допустимый дедвейт судна — 322 тыс.т.). Глубина воды у стенки — 23 м. (при отливе), что позволяет принимать суда с осадкой до 21,5 м. Причал надежно защищен волноломом протяженностью 1,75 км.

К терминалу насыпных грузов относится также комплекс для погрузки свинцового, медного и цинкового рудных концентратов. В его состав входят крытая площадка для хранения емкостью 30 тыс.т. и специализированный причал длиной 250 м. с двумя кранами, погрузочная производительность которых (при одновременной работе) достигает 280 т/час. Имеется также ленточный конвейер-транспортер, с помощью которого можно подавать рудный концентрат с крытого хранилища на грузовой причал общего назначения.

Последний способен принимать суда длиной до 200 м., с его правой стороны оборудовано место для разгрузки судов по технологии RO-RO. Причал обслуживается двумя 15-тонными кранами, напротив него на берегу расположена штабель-площадка.

Кроме того, в порту Салданья имеются: многоцелевой причал текущего ремонта небольших судов длиной не более 80 м. и с осадкой, не превышающей 6,5 м.; причал для погрузки свежемороженой рыбы; причал для рыболовецких судов; слип, способный принимать суда водоизмещением до 1200 т., 70 м. в длину, 11 м. в ширину, с осадкой не свыше 5 м. Слип оборудован 10-тонным краном.

При заходе в порт Салданья лоцманская проводка является обязательной. Обязательным также является использование буксиров, при этом их необходимое количество определяет лоцман. В порту имеется три буксира с тяговым усилием в 42 т. каждый, в случае необходимости дополнительные буксиры можно вызвать из Кейптауна.

Возможности порта позволяют проводить бункеровку (за исключением мазута) и пополнение запасов пресной воды. К основным причалам подведены электропитание и сжатый воздух. Предоставляются услуги портовых водолазов, сдаются в аренду передвижные краны. Судоремонтные

мощности невелики, силами базирующихся в Салданье компаний обеспечивается только мелкий текущий ремонт. Для более серьезных работ вызываются специалисты из Кейптауна.

В непосредственной близости от порта Салданья находится **главное в ЮАР хранилище государственных стратегических запасов сырой нефти**. Оно представляет собой шесть подземных бетонных танков емкостью 7,5 млн. барр. каждый. Хранилище соединено трубопроводом с причалом для танкеров.

Ист-Лондон находится на расстоянии 260 км., к северо-востоку от Порт-Элизабета при впадении реки Баффало в Индийский океан. Это единственный в ЮАР порт, расположенный в устье реки. Специализацией Ист-Лондона является экспорт зерна, в первую очередь, кукурузы. Через этот порт также проходят экспортные поставки меди из Замбии и ДР Конго. В последние годы все большее значение приобретает импорт комплектующих для находящихся в самом Ист-Лондоне крупных автосборочных заводов. В 1997 г. общий грузооборот порта составил 757 тыс.т.

Терминал насыпных грузов предназначен для экспорта кукурузы, в его состав входит самый большой в Южной Африке элеватор емкостью 76 тыс.т. зерна. К причальной стенке могут одновременно встать два крупнотоннажных балкера. Глубина причала — 10,7 м. Погрузка зерна из элеватора на суда осуществляется с производительностью 1,6 тыс. т/час.

Комбинированный терминал расположен на левом берегу реки Баффало, напротив терминала насыпных грузов. К причальной стенке могут одновременно встать четыре судна. Глубина причала — от 8,5 до 10,7 м. Оборудование комплекса позволяет работать с различными типами судов, включая RO-RO и контейнеровозы. Открытые площадки для хранения занимают 38 тыс.кв.м., закрытые — 8,1 тыс.кв.м.

Терминал наливных грузов предназначен для приема продуктов нефтепереработки. Причал рассчитан только на одно судно, глубина — 10,7 м. Терминал трубопроводом связан с танками-хранилищами, расположенными за пределами порта.

При заходе в Ист-Лондон лоцманская проводка является обязательной. Длина судна не должна превышать 245 м., а осадка — 10,4 м. В Ист-Лондоне имеются два буксира с тяговым усилием в 31 т. каждый.

Бункеровка производится только при стоянке у причала терминала насыпных грузов. На все причалы подаются пресная вода (производительность помп 50 т/час) и электропитание с берега. Ист-Лондон располагает достаточно развитой судоремонтной базой. В порту имеется сухой док Принсес Элизабет с размерами: длина — 200 м., ширина — 31,5 м., глубина — 10,2 м.

Порт Моссел Бэй расположен в одноименной бухте на побережье Индийского океана примерно посередине между Кейптауном и Порт-Элизабет. Бухта является относительно небольшой и мелководной, глубины в ней не превышают 7,5 м.

В течение длительного периода Моссел Бэй служил в качестве рыболовецкого порта — базы траулерного флота ЮАР и не использовался для коммерческих грузоперевозок. Толчком к его развитию послужило начало реализации в 1987 г. проекта MossGas, в рамках которого были построены

ны крупные заводы по синтезу топлива из добываемого на морском шельфе природного газа. В настоящее время на долю Моссел Бэй приходится 1,3% грузооборота всех портов страны. В 1997 г. в порт зашли 386 судов с общим тоннажем 3,1 млн. брт.

Терминал наливных грузов в этом порту не имеет причальных сооружений на берегу. Моссел Бэй является единственным портом ЮАР, в котором для приема танкеров оборудованы два офшорных (расположенных вдали от берега) места стоянки, где суда ставятся на швартовные бочки. Одно из мест предназначено для погрузки произведенного на заводах «Моссгаз» топлива на каботажные танкеры, доставляющие его потребителям вдоль побережья Южной Африки. Второе место используется для погрузки отправляемого на экспорт этилового спирта и других побочных продуктов, получаемых при синтезе топлива из природного газа. Оба офшорных места стоянки связаны трубопроводами с танками-хранилищами, расположенными на берегу за пределами порта.

Причалы №№ 1, 2, 3 и 5 предназначены для размещения и обслуживания рыболовецких судов. Общая длина стенки этих причалов составляет 700 м., глубина воды вдоль нее — от 2,7 до 5,5 м. Причал № 4 предназначен в основном для погрузки необходимого оборудования, имущества и запасов на суда, снабжающие буровые платформы компании «Моссгаз», расположенные в 85 км. к югу от Моссел Бэй. Причал оборудован двумя 4-тонными кранами и имеет крытое хранилище площадью 1,8 тыс. кв.м.

При заходе в Моссел Бэй лоцманская проводка является обязательной. Глубина входного фарватера равняется 8 м.

ЮГОСЛАВИЯ

Инфраструктура

Около 70% автодорог имеют асфальтовое или бетонное покрытие, около половины из них относятся к дорогам I или II класса с пропускной способностью 30-35 тыс. и 8-10 тыс. автомобилей в сутки, соответственно. В сев. части СРЮ автомобильная сеть имеет наибольшую плотность, где все населенные пункты соединены с крупными адм. центрами дорогами с твердым покрытием. В юж. части страны, особенно в горных районах Черногории, автодорожная сеть менее разветвленная.

Тех. состояние автодорог находится на достаточно высоком уровне. 4-рядные участки магистралей отвечают современным требованиям, предъявляемым к подобным трассам. Дороги I класса имеют асфальтовое или бетонное покрытие, ширина проезжей части в каждом направлении составляет 7,5 м. Направления встречного движения разделены барьером с металлическим ограждением шириной до 4 м. Эти автомагистрали, как правило, не имеют пересечений, выполненных на одном уровне.

Автомагистрали, расположенные в горных районах страны, имеют сложный профиль и большое количество различных инженерных сооружений. Эти автодороги практически не имеют объездных путей. Максимально допустимая скорость движения по ним — 60-80 км./ч.

В ходе воздушных ударов НАТО инженерным сооружениям автосети был нанесен серьезный ущерб. Восстановление и реконструкция инженерных сооружений сдерживается отсутствием необходимых фин. средств. Однако на главных направлениях движение транспорта восстановлено.

Ж/д транспорт СРЮ занимает второе, после автомобильного, место в обеспечении потребностей страны к грузоперевозкам. Общая длина железных дорог составляет 4059 км., в т.ч. электрифицированных — 1103 км., магистральных — 1937 км. По плотности железных дорог (4 км. на 100 кв.км.) Югославия находится на одном из последних мест в Европе.

Внутр. водные пути. Югославия имеет разветвленную речную систему. Общей характеристикой рек является нестабильность водного режима, зависящего от погодных условий. В периоды весеннего таяния снегов или обильных дождей многие реки выходят из берегов, заливают обширные территории, становятся труднопроходимыми. В летнее время большинство рек мелеет. Судходными являются р. Дунай, Сава, Тиса, Бечей, Тамиш и канал Дунай-Тиса-Дунай.

Основными речными портами являются: порты Бар, Панчево и Прахово; пристани в г.г. Апатии, Бачка Паданка, Нови Сад, Смедерево, Сремска-Митровица и Сента. Они имеют грузовые и транспортные центры с соответствующими складскими помещениями и оборудованием для перегрузки. Большинство пристаней открыты для межд. водного транспорта.

Общая протяженность судходной сети — более 1600 км, в частности, в бассейне р. Тиса — 164 км., канала Дунай-Тиса-Дунай с прилегающими реками — 664 км. С середины июня 1999 г. начались перевозки с обходом г. Нови Сад по каналам. Судходство на основной водной магистрали СРЮ — р. Дунай (587 км.) осложнено из-за разрушения пяти мостов в ходе агрессии НАТО и наличием в русле неразорвавшихся бомб и ракет.

Расчистка русла р. Дунай возможна только при фин. и тех. помощи межд. сообщества. По оценке экспертов Дунайской комиссии, для проведения данных работ необходимо 3-4 мес., их общая стоимость оценивается в 15-30 млн. долл.

Морпорты. Самым крупным и наиболее оборудованным портом на побережье Югославии является порт Бар. Акватория порта, глубиной 30 м., защищена двумя волноломами. Порт имеет, в первую очередь, хоз. значение и может обеспечить обработку 4 млн. т. грузов в год, пропустить 150 тыс. пассажиров и 10 тыс. автомобилей. Железнодорожной порт связан с г. Белградом. Граница территориальных вод составляет 13 морских миль.

Аэродромная сеть. На территории СРЮ имеется 21 аэродром, 19 из которых имеют капитальное (бетонное или асфальтовое) покрытие ВПП, а 2 — грунтовое. На 4 из них — Батайница (г. Белград), Ладжевци (г. Кралево), Пиш, Голубовци (г. Подгорица) базируются самолеты и вертолеты ВВС. Кроме того, создано 6 летных полей, используемых в качестве спортивных и с/х аэродромов, ВПП которых имеют травяное покрытие, а также один вертолетодром. Имеется 5 межд. аэропортов. Аэропорт «Белград», реконструированный в 1997 г., имеет II категорию по межд. классификации.

ЯМАЙКА

Протяженность железных дорог — 272 км., со стандартной колеи — 1,435 м.; участок в 207 км., принадлежащий Ямайской ж/д корпорации, не эксплуатируется; остальная часть, находящаяся в частном владении, используется для перевозки бокситов. Протяженность автодорог — 18600 км., в т.ч. 13 132 км. с твердым дорожным покрытием (1995г.).

Трубопроводы для нефтепродуктов — 10 км.

Морпорты и гавани: Аллигатор-Понд, Дискавери-Бей, Кингстон, Монтего-Бей, Очо-Риос, Порт-Антонио, Роки-Пойнт. Торговый флот: 2 судна (водоизмещением более 1000т.) с общей грузоподъемностью 6105т. (1996г.). Аэропорты: 26 (1996г.), в т.ч. 25 — с твердым покрытием взлетной полосы, из них 2 — протяженностью от 2438 до 3047м., 3 — от 914 до 1523м., 20 — менее 914м. (1996г.).

Япония

Транспорт-2000

Я. обладает развитой транспортной инфраструктурой, которая позволяет осуществлять грузовые и пассажирские перевозки в необходимых объемах как внутри страны, так и на межд. линиях. Развитие транспортной системы и поддержание ее на уровне, отвечающем современным требованиям, является одной из приоритетных гос. задач. Правительство и частные компании ведут активную научно-исследовательскую деятельность в этой сфере, регулярно проводят реконструкцию и строительство новых объектов транспортной системы. Наибольшая плотность объектов этой системы наблюдается в индустриально развитых районах вокруг г.г. Токио-Йокогама-Тиба, Осака-Кобе, Нагоя, а также на о-ве Кюсю.

Особенностью транспортной системы Я. — островной страны с преобладанием горной местности — является большое количество мостов, тоннелей, в т.ч. подводных, а также паромных переправ, позволяющих связать в единую сеть железные и автодороги. Основные транспортные магистрали объединяют в единое целое пром. и культурные центры и пролегают главным образом вдоль побережья, а также пересекают низменности и долины в центр. районах страны.

Транспорт представляет собой важную отрасль японской экономики, призванную обеспечить удовлетворение высоких требований промышленности и населения к скорости и комфорту перевозок. С этим связано повышение в последние годы объемов авиаперевозок и расширение сети высокоскоростного ж/д транспорта, несмотря на то, что в целом транспортная отрасль страны находилась в состоянии спада, обусловленного длительной эконом. рецессией.

По данным минтранса страны, в 2000г. всеми видами пассажирского транспорта было перевезено 83,9 млрд.чел. С 6 янв. 2001г. минтранс вошел в состав вновь образованного министерства по развитию гос. земель, инфраструктуры и транспорта. Пассажирооборот составил 1416 млрд. пас.-км. Общий объем перевезенных в 2000г. грузов равнялся 6.4 млрд. т., а грузооборот достиг 566 млрд.т.-км. Было перевезено на 1,1% меньше пассажиров, чем в 1999г., а пассажиропоток умень-

шился на 0,8%. Общий объем грузовых перевозок в 2000г. вырос на 1,1%, а грузооборот — на 1,7%.

Автомобильный транспорт. На его долю приходится 66% объема пассажирских и 54% объема грузоперевозок. В 2000г. автотранспортная отрасль развивалась стабильно в связи с некоторым улучшением эконом. ситуации. Широкое применение автотранспорта при перевозках объясняется тем, что он обладает наилучшими временными и эконом. показателями по доставке грузов и перевозке пассажиров на маршрутах средней и малой дальности. По данным минтранса, в 2000г. автотранспортом было перевезено 61,64 млрд.чел., что на 0,4% больше показателя 1999г., а пассажирооборот составил 948 млрд.пас.-км. (вырос на 0,3%). Общий объем автоперевозок в 2000г. возрос, по сравнению с пред.г., на 0,8% и составил 5878 млн.т. Грузооборот увеличился на 1,4% и достиг 308,2 млрд.т.-км. Я. занимает 1 место в мире по плотности дорожной сети с твердым покрытием (3 км./кв.км.).

	Длина автодорог, в км.					
	Всего		Высокоскоростные		Обычные	
	1	2	1	2	1	2
1994	1,136,346	828,230	5,568	5,568	1,130,778	822,662
1996	1,142,308	840,777	5,677	5,677	1,136,631	835,100
1998	1,147,532	852,112	5,932	5,932	1,141,600	846,180
2000	1,156,371	873,853	6,402	6,402	1,149,969	867,451
	Нац.		Префект.		Гор., сельские	
1994	53,302	52,459	123,877	115,918	953,600	654,286
1996	53,327	52,545	125,512	117,836	957,792	664,719
1998	53,278	52,539	126,915	119,189	961,406	674,452
2000	53,628	52,982	127,911	120,704	968,430	693,765

1 — общая длина; 2 — с твердым покрытием

Увеличение показателей пассажирских перевозок в 2000г. связано с интенсивным использованием личного транспорта. Из-за роста числа индивидуальных транспортных средств и относительной дороговизны обществ. транспорта количество пассажирских перевозок обществ. автотранспортом в последние годы постоянно сокращается. К числу основных проблем следует отнести также высокую загруженность автотрасс, недостаточное количество мест для парковки в крупных городах.

Количество транспортных средств, в тыс.шт.

	Автомобили			Грузовики			Автобусы					
	Частные	Бизнес	Всего	Частные	Бизнес	Всего	Частные	Бизнес	Всего			
1960	364	76	440	1,150	166	1,316	4	54	58			
1970	6,559	218	6,777	5,086	351	5,437	105	85	190			
1980	21,293	250	21,543	8,088	538	8,626	141	88	229			
1990	32,177	260	32,437	7,920	826	8,746	151	95	246			
1995	38,847	256	39,103	7,811	935	8,737	148	95	243			
1998	40,220	256	40,476	7,732	962	8,694	147	95	242			
2000	40,592	258	41,850	7,460	1080	8,540	141	96	237			
	Прочие			2-колесн.			Легкие			Итого		
1960	69	11	80	50	1,460	3,096	308	3,404				
1970	319	56	375	172	5,968	18,209	710	18,919				
1980	720	132	852	445	7,297	37,984	1,008	38,992				
1990	1,073	229	1,302	1,000	16,768	59,089	1,410	60,499				
1995	1,342	303	1,645	1,209	19,170	68,518	1,589	70,107				
1998	1,236	319	1,555	1,225	19,584	70,144	1,632	71,776				
2000	1,280	328	1,608	1,269	20,297	71,927	1,761	73,688				

Ж/д транспорт. На его долю приходится 28,5% всего пассажирооборота. Общая длина ж/д линий превышает 26 тыс.км.

По данным минтранса, в 2000г. ж/д транспортом было перевезено 22.02 млрд.чел., что меньше показателя 1999г. на 0.8%, а пассажирооборот со-

ставил 383,1 млрд. пас.-км. (сократился на 0,9%). Общий объем ж/д перевозок в 2000г. также снизился на 2,3% и составил 58,2 млн.т. Грузооборот уменьшился на 1,3% и составил 22,21 млрд.т.-км.

Некоторое снижение основных показателей перевозок ж/д транспортом связано с последствиями эконом. кризиса и наметившимся возрастанием роли автотранспорта. Помимо JR, в Я. существует 15 основных и 6 неосновных частных ж/д компаний, 13 метрополитенов и 98 ж/д линий местного значения.

Протяженность железных дорог, в км.

Вид собственности	2000г.	1998г.	1996г.	1994г.	1991г.
JR	20,059	20,013	20,134	20,129	20,126
Частные	2,896	2,864	2,865	2,857	2,870
Метро.....	694	628	557	541	524
Местные линии.....	3,724	3,631	3,338	3,260	3,268

Воздушный транспорт. На его долю приходится до 80% межд. пассажирских перевозок, а также перевозок срочных грузов. Самолет является единственным средством, позволяющим осуществлять срочные пассажирские и грузовые перевозки между удаленными островами Японского архипелага. Воздушный транспорт ориентирован в основном на пассажирские перевозки. Из общего объема воздушных перевозок 65% приходится на долю межд. пассажирских перевозок, 30% составляют пассажирские перевозки на внутр. линиях и 5% — грузоперевозки.

В 2000г. воздушным транспортом на внутр. линиях было перевезено 92,6 млн. человек, что больше показателя 1999г. на 2,2%, а пассажирооборот составил 80,2 млрд. пассажиро-километров (вырос на 3,2%). На межд. линиях было перевезено 17,9 млн. чел. (рост 5,6%) при пассажирообороте 89,8 млрд.пас.-км. (вырос на 5,4%). Общий объем внутр. воздушных перевозок в 2000г. увеличился по сравнению с пред.г. на 4,1% и составил 913 тыс.т., а грузооборот увеличился на 5,1% и составил 885 млн.т.-км. Уровень межд. воздушных перевозок вырос на 12% и достиг 1182 тыс.т., при росте грузооборота на 10,3% до 7,11 млрд.т.-км.

Воздушный транспорт Я. развивался в благоприятных условиях спроса и предложения. Важным фактором его развития стало снижение расценок на услуги, например, стоимость перелета из Осаки в Токио всего на 10% дороже поездки на Синкансене.

Общее число компаний, связанных с обеспечением функционирования нац. авиатранспортной системы, достигает 256. Из них 10 авиакомпаний осуществляют воздушные перевозки на регулярной основе, а 74 авиакомпаний работают в сфере чартеров. Выполнен 7 пятилетний (1996-2000гг.) план развития аэропортов, суммарные затраты на его реализацию составили 3,6 трлн.иен, причем 574 млрд.иен составили частные инвестиции.

Водный транспорт. Представлен в основном морским транспортом, так как ввиду малой протяженности рек Я., а также сильной зависимости их судоходности от сезона, речной и озерный транспорт практически не используется. Исключение составляют короткие туристические маршруты по рекам в пределах городов, на больших озерах, а также паромные переправы.

Мортранспорт несет на себе основную нагрузку в грузовых перевозках на межд. линиях и играет важную роль во внутр. грузовых перевозках (обеспечивает 42% внутр. грузовых перевозок в стране).

Основной грузопоток проходит через 5 основных портов: Кэйхин (Токио и Йокогама), Нагоя, Осака, Кобе и Канмон. Данные порты оснащены всем необходимым оборудованием для обслуживания океанских судов различного водоизмещения и располагают необходимыми складскими и погрузочно-разгрузочными терминалами. Я. занимает 2 место в мире (после Либерии) по суммарному водоизмещению торг. флота (7000 судов, общее водоизмещение 17649 gross т.).

Общая тенденция роста тоннажа перевозок сохранилась, и в 2000г. водным транспортом внутри страны было перевезено 125 млн.чел., что меньше показателя 1999г. на 0,7%, а пассажирооборот составил 4,8 млрд.пас.-км. (сократился на 1,6%). Общий объем морских и речных перевозок на внутр. линиях в 2000г. увеличился, по сравнению с предшествующим периодом, на 1,1% и составил 489 млн.т. Грузооборот увеличился на 1,2% и достиг 229 млрд.т.-км.

Основными судами, используемыми в морских перевозках, являются нефтеналивные, контейнеровозы и сухогрузы различных классов. Японское судостроение занимает одно из ведущих мест в мире, поэтому парк судов, используемых в навигации, отличается соответствием современным требованиям и тех. оснащением.

Транспорт-1998

Прогресс на транспорте отражает уровень «цивилизационной зрелости» общества, по нему можно судить об эффективности экономики и ее организации. Применительно к Я., транспорт представляет собой бурно развивающуюся отрасль экономики, призванную обеспечить удовлетворение возрастающих требований промышленности и населения к скорости и комфорту перевозок. С этим связано значит. повышение в последние годы объема авиационных перевозок и расширение сети высокоскоростного ж/д транспорта.

В 1998г. транспортная отрасль страны находилась в состоянии спада, общий объем перевозок, по сравнению с 1997 г., снизился на 3,9%. В самой значит. степени кризис затронул сферу внутр. грузоперевозок, где объем падения составил 5,4%. На 2,4% снизился пассажиропоток внутри страны, В целом объем внутр. перевозок упал за год на 4,1%.

В меньшей степени кризисные тенденции затронули сферу межд. перевозок. Общее падение в данной области составило 1,1%, хотя объем межд. грузоперевозок снизился на 4,5%.

Автотранспорт. На его долю приходится более 58,2% объема пассажирских и более 50,1% объема грузовых перевозок. **Я. занимает первое место в мире по плотности дорожной сети с твердым покрытием (более 3 км./кв.км.).**

Ж/д транспорт. В апр. 1987 г. госкомпания Japan National Railways была приватизирована и разбита на семь региональных компаний JR (Japanese Railways), что привело к повышению эффективности управления и росту качества предлагаемого сервиса.

Помимо JR в Я. существует 15 основных и 6 неосновных частных ж/д компаний, 13 метрополитенов и 98 ж/д линий местного значения.

Объем пассажирских перевозок снизился в 1998 г. на 1,8%, причем в наибольшей степени это затронуло частные компании, не входящие в со-

став группы компаний JR. В данном секторе падение составило 2,1%. На 4,7% возросло число пассажиров, пользующихся услугами **линий высокоскоростного ж/д транспорта «Синкансэн»**.

Более напряженно складывалась ситуация в области грузовых ж/д перевозок. Общее падение объема перевозок по показателю количества перевезенных грузов составило 5,9%, хотя при расчете в единицах «т.-км.» грузопоток снизился на 1,4%. Особенно негативно кризисные тенденции сказались на частных ж/д компаниях, где спад достиг 11,6%.

Авиация. 10 авиакомпаний осуществляют воздушные перевозки на регулярной основе; 74 работают в сфере чартеров.

Объем пассажирских перевозок на внутр. авиалиниях составил в 1998 г. 7,5 млн.чел. (6,4 млрд.пас.км.), что на 1,8% больше, чем в 1997 г. Перевезено 83 тыс.т. (80,1 млн.т.км.) грузов, что по показателю «кол-во тонн» на 0,3%, а по показателю «т.-км.» на 0,1% меньше, чем в 1997 г.

Произошло некоторое снижение (на 0,5%) числа пассажиров на межд. воздушных линиях. Всего за год перевезено 1,3 млн.чел. (6,7 млрд.пасс. км.). По объему грузоперевозок на межд. линиях — 91 тыс.т. — произошло увеличение на 1,2%, по показателю «т.-км.» — 590 млн.т. км. — грузопоток снизился на 1,2%.

Морской и речной транспорт. В 1998 г. общий объем грузов, перевезенный данным видом транспорта внутри страны, составил 43,4 млн.т. (18,9 млрд.т. км.), что на 9,1% (8,6%) меньше, чем годом раньше. Особенно снизились перевозки угля (на 24,6%) и металла (на 26,6%). На 3,7% снизился объем перевозок топлива и мазута.

Позитивным сдвигам в данной отрасли должна способствовать реализация правит. плана развития морпортов и инфраструктуры. На эти цели до 2000 г. выделено 7,5 трлн.иен., что включает мероприятия по развитию портов (4,3 трлн.иен), проекты в области защиты окружающей среды (680 млрд.иен), деятельность по улучшению портовой инфраструктуры (1,4 трлн.иен) и решение задач общей координации (1 трлн.иен).

Судостроение

В 1998 ф.г. японская судостроит. промышленность продолжала занимать **лидирующее положение в мире**. Благодаря благоприятным условиям после 1993 г., японское судостроение в 1997 ф.г. побило собственный рекорд по общему тоннажу заказов (15,4 млн.т.) за период, начиная с 1974 г. Всего было получено заказов на строительство 438 судов, что соответствует увеличению количества судов на 19,3% и росту общего тоннажа заказов на 33% по сравнению с предыдущим 1996 ф.г. Основной прирост заказов пришелся на сухогрузы — 47,7% от общего тоннажа, доля нефтеналивных танкеров составила 31,7%. Также возросло число заказов на суда типа VLCC — с 10 до 18 (2,7 млн.т.), LPG — с 8 до 20 (0,3 млн.т.) и танкеры-нефтепродуктовозы — с 8 до 14 (0,4 млн.т.). Заказы, размещенные японскими судовладельцами, составили 4,7% (рост 178%), **доля судов на экспорт — 95,3%** (увеличение на 29,7%).

По данным Ллойдовской статистики, в 1997 г. **мировой суммарный тоннаж новых заказов оценивался в 36,4 млн.т., из которых 15,3 млн.т. приходился на японские судостроительные верфи** (42,1% от мирового

тоннажа), что составляет увеличение их доли в мировом судостроении на 67,7%. На долю западноевропейских компаний приходилось 3,3 млн.т (9,3%), южнокорейских — 13,7 млн.т. (37,6%). В первой половине 1998 г. мировой суммарный тоннаж заказов составил 12,3 млн.т., доля Я. оценивалась в 4,8 млн.т. (40%), Зап. Европы — 2,5 млн.т. (21%), Ю. Кореи — 3,1 млн.т. (25%).

В 1997 ф.г. заложены корпуса для 400 судов (10,8 млн.т., рост — 116%), 384 судна были спущены на воду (10,1 млн.т., рост — 102,4%) и 372 судна сданы в эксплуатацию (9,8 млн.т., снижение на 5,2%).

Ожидаемое количество заказов на март 1998 г. оценивалось в 481 судно (17,1 млн.т., рост на 26,4%). Из них 17 судов для японских судовладельцев (1,2 млн.т.) и 464 судна на экспорт (15,8 млн.т.). Реальное количество заказов на июль 1998 г. составило 8,8 млн.т., что соответствует уровню рекордного 1997 г., однако уже в сент. было получено заказов всего лишь на 0,5 млн.т., что в два раза ниже уровня заказов за предыдущие месяцы 1998 г. В целом в 1998 г. общее количество заказов составляет около 10 млн.т., что означает снижение заказываемого тоннажа на 35%.

В 1997 ф.г. отмечался также рост экспорта продукции судового машиностроения и оборудования. К 1998 г. сумма экспортных поставок достигла 1,5 млрд.долл. (увеличение на 11,1%), при этом доли основных видов продукции составили: подвесные и вспомогательные двигатели — 32,5%, судовые дизели — 18,2%, запчасти и комплектующие — 18,1%, навигационное оборудование — 16%, вспомогательное оборудование — 6%, прочее — 9,2%.

Правительство продолжает оказывать поддержку крупным и средним компаниям с целью сохранения и наращивания доли японского судостроения на мировом рынке. Созданный под эгидой минтранспорта комитет по рационализации морперевозок и судостроения занимается выдачей правительству и компаниям-производителям рекомендаций по защите интересов японских судостроителей.